

**Nd.**

**87. Frumvarp til laga**

**[72. mál]**

um hægri handar umferð.

(Lagt fyrir Alþingi á 86. löggjafarþingi, 1965.)

**I. KAFLI**

**1. gr.**

Á umferðarlögum, nr. 26 2. maí 1958, sbr. lög nr. 26 14. maí 1960, eru gerðar þessar breytingar:

- a. Í stað „vinstri“ í 45., 46., 47., 48., 51., 61. og 63. gr. komi: hægri.
- b. Í stað „vinstra“ í 45., 46. og 47. gr. komi: hægra.
- c. Í stað „hægri“ í 46., 47., 61. og 63. gr. komi: vinstri.
- d. Í stað „hægra“ í 47. gr. komi: vinstra.

**II. KAFLI**

**2. gr.**

Dómsmálaráðherra skipar þriggja manna framkvæmdanefnd, er hafi á hendi undirbúning og stjórn framkvæmda við breytingu úr vinstri í hægri handar umferð. Ráðherra skipar formann nefndarinnar.

Framkvæmdanefndin ræður sér framkvæmdastjóra. Framkvæmdastjóri ræður annað starfslið að þörfum með samþykki nefndarinnar.

### 3. gr.

Starfssvið framkvæmdanefndar skal meðal annars vera þetta:

1. að kanna og sannreyna eftir því sem unnt er áætlanir um framkvæmdir og kostnað, sem leiðir af breytingu umferðarreglnanna, sbr. 1. gr., og bæta þær samkvæmt 6. gr.
2. að stuðla að því, að nýtt verði svo sem unnt er afkastageta fyrirtækja til að framkvæma nauðsynlegar breytingar á bifreiðum.
3. að fylgjast með, að framkvæmdar verði nauðsynlegar breytingar á vega- og gatnakerfi landsins, þar með taldar breytingar á umferðarljósum og umferðarmerkjum.
4. að undirbúa og framkvæma í samráði við yfirvöld, félög og stofnanir þá fræðslu og upplýsingastarfsemi, sem telja má nauðsynlega, svo og stuðla að því, að ráðstafanir verði gerðar til að koma í veg fyrir umferðarslys í sambandi við breytingu umferðarreglnanna.
5. að ákveða greiðslur samkvæmt 6. gr.
6. að gera tillögur til ráðherra um nauðsynlegar stjórnvaldsráðstafanir í sambandi við breytingu umferðarreglnanna.

### 4. gr.

Framkvæmdanefndinni ber að leita aðstoðar þeirra embættismanna, stofnana og félagasamtaka, sem að liði geta orðið við úrlausn einstakra viðfangsefna í sambandi við breytingu úr vinstri í hægri handar umferð.

Ráðherra getur, að fenginni tillögu framkvæmdanefndar, kvatt henni til ráðuneytis ráðgjafarnefnd, sem skipuð verði fulltrúum þeirra aðila, sem breytingin varðar sérstaklega, eða stuðlað geta að farsælli framkvæmd hennar.

## III. KAFLI

### 5. gr.

Kostnaður, sem leiðir af breytingu úr vinstri í hægri handar umferð, greiðist úr ríkissjóði samkvæmt því, sem nánar segir í lögum þessum.

### 6. gr.

Bæta skal kostnað vegna eftirtalinna framkvæmda:

1. Kostnað við nauðsynlegar breytingar á vega- og gatnakerfi landsins, þar með taldar breytingar á umferðarljósum og umferðarmerkjum.
2. Kostnað við nauðsynlegar breytingar á bifreiðum og öðrum vélknúnum ökutækjum.
3. Annan óhjákvæmilegan beinan kostnað, sem leiðir af breytingu umferðarreglnanna.

Eigi skal bæta annað en beinan kostnað. Eigi skal heldur bæta fyrstu kr. 1000.00 af kostnaði við breytingu á hverju ökutæki.

### 7. gr.

Bótarétt samkvæmt 6. gr. eiga veghaldarar, skráðir eigendur ökutækja, svo og aðrir þeir, sem eins stendur á um.

### 8. gr.

Hver sá, sem telur sig eiga rétt til bóta samkvæmt 6. gr., skal, áður en framkvæmdir hefjast, senda framkvæmdanefnd nákvæma greinargerð um þær breytingar, er framkvæma skal, ásamt sundurliðaðri kostnaðaráætlun.

Eigi skal bæta kostnað nema framkvæmdanefnd hafi fallið á nauðsyn breytingar og kostnaðaráætlun áður en ráðizt er í framkvæmd.

9. gr.

Bætur skal að jafnaði greiða eftir á, þegar framkvæmd er að fullu lokið. Heimilt er þó að greiða bætur að nokkru eða öllu leyti fyrr, ef um meiri háttar framkvæmd er að ræða, gegn tryggingu, sem framkvæmdanefnd tekur gilda.

10. gr.

Greinargerðir og áætlanir samkvæmt 8. gr. skulu hafa borizt framkvæmdanefnd eigi síðar en 1. janúar 1968.

Kröfur um greiðslu bóta skulu hafa borizt framkvæmdanefnd innan þriggja mánaða frá því er verki lauk.

Framkvæmdanefnd getur þó í einstökum tilvikum veitt undanþágu frá ofangreindum frestum, þannig að frestur samkvæmt 1. mgr. geti orðið til ársloka 1968, en frestur samkvæmt 2. mgr. lengist í allt að sex mánuði frá því verki lauk.

Kröfur, sem berast síðar en að framan getur, verða eigi teknar til greina.

11. gr.

Ákvörðun framkvæmdanefndar um það, hvort bæta skuli kostnað vegna framkvæmdar og um bótafjárhæð má skjóta til dómnefndar innan þriggja mánaða frá því ákvörðun barst aðila.

Dómsmálaráðherra skipar tvo menn í dómnefnd þessa. Skal annar þeirra vera lögfræðingur, er fullnægi almennum dómarskilyrðum, og skal hann vera forseti dómsins. Við meðferð hvers máls skulu dómendur kveðja til hinn þriðja dómara, og skal hann vera sérfróður á því sviði, sem um er fjallað.

Um meðferð mála fyrir dómi þessum gilda almennar reglur um meðferð einkamála í héraði eftir því, sem við á.

Úrskurður dómnefndar skal vera fullnaðarúrskurður í málinu.

#### IV. KAFLI

12. gr.

Á árunum 1966—1969 skal greiða í ríkissjóð sérstakan skatt af bifreiðum sem hér segir:

- a. Af fólksbifreiðum, 1—8 farþega: kr. 200.00 árið 1966, kr. 300.00 árið 1967, kr. 400.00 árið 1968 og kr. 200.00 árið 1969.
- b. Af öðrum bifreiðum: kr. 350.00 árið 1966, kr. 550.00 árið 1967, kr. 750.00 árið 1968 og kr. 350.00 árið 1969.

13. gr.

Skattur þessi greiðist af hverri bifreið, sem er á ökutækjaskrá í upphafi árs, og af hverri bifreið, sem skráð er fyrsta sinni síðar á árinu. Eigi kemur til endurgreiðslu á skatti þessum, þótt skattskyld bifreið ónýttist eða skráningarkerki bifreiðar sé afhent lögreglustjóra til geymslu.

14. gr.

Undanþegnar skatti þessum eru þær bifreiðir, sem taldar eru í 1. málsg. 88. gr. vegalaga, nr. 71 30. desember 1963.

15. gr.

Um innheimtu skatts þessa fer að öðru leyti á sama hátt og um innheimtu pungaskatts af bifreiðum samkvæmt vegalögum.

## V. KAFLI

### 16. gr.

Kostnaður, sem leiðir af framkvæmd laga þessara, greiðist úr ríkissjóði.

### 17. gr.

Dómsmálaráðherra getur sett bráðabirgðareglur um umferð, svo og önnur nánari ákvæði um skipan mála samkvæmt lögum þessum.

Brot gegn reglum þessum varða viðurlögum samkvæmt umferðarlögum, nr. 26 2. maí 1958.

### 18. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Ákvæði 1. gr. koma þó eigi til framkvæmda fyrr en á þeim degi apríl, maí eða júní mánaðar 1968, sem dómsmálaráðherra ákveður, að fenginni tillögu framkvæmdanefndar.

### 19. gr.

Þegar ákvæði 1. gr. koma til framkvæmda, skal fella ákvæði þeirrar greinar, svo og aðrar breytingar á umferðarlögum, nr. 26 2. maí 1958, inn í meginmál þeirra laga og gefa lögin út svo breytt.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

Frumvarp þetta er samið af umferðarlaganefnd samkvæmt beiðni dómsmálaráðuneytisins.

Frumvarpinu fylgdi frá nefndinni svofelld greinargerð:

#### I.

Þegar athugað er, hvers vegna vinstri eða hægri handar umferð tíðkast í hinum ýmsu löndum, kemur í ljós, að svo virðist sem þróun á hverjum stað hafi mótazt af gömlum venjum, er áttu rót sína að rekja til umferðar á hestum, vopnabúnaðar o. fl. Reglan um hægri handar umferð er runnin frá Rómarétti, en áhrifa hans gætti mjög í lagasetningu margra Evrópuríkja. Hér á landi varð vinstri handar umferð ríkjandi, og er talið, að þar hafi ráðið miklu, að fótaskör kven-söðla var á vinstri hlið hestsins.

Þegar hraðgengum vélknúnum ökutækjum fjölgaði og ferðir manna landa á milli urðu tíðari en áður, komu upp úrlausnarefni og vandamál. Á meginlandi Evrópu varð þróunin á þann veg, að hægri handar umferð varð ríkjandi í flestum hinna stærri landa, t. d. Frakklandi, Rússlandi og Þýzkalandi. Vinstri handar umferð var þó í ýmsum löndum, en smám saman var horfið að hægri handar umferð í flestum þeirra. Má nefna, að Austurríki, Tékkóslóvakía, Ungverjaland og Portúgal hafa á síðustu áratugum tekið upp hægri handar umferð. Er nú svo komið, að hægri handar umferð tíðkast alls staðar á meginlandi Evrópu nema í Svíþjóð. Í Vesturheimi er hægri handar umferð ríkjandi. Meðal ríkja utan Evrópu, sem tekið hafa upp hægri handar umferð, má nefna Argentínu, Eþíopíu, Kamerún, Kanada og Kína. Vinstri handar umferð tíðkast enn hér á landi, í Stóra-Bretlandi, ýmsum löndum brezka samveldisins, Írlandi og Japan. Eru Bretland, Írland, Ísland, Kýpur, Malta og Svíþjóð nú einu löndin í Evrópu með vinstri handar umferð. Í Svíþjóð hefur verið ákveðið að taka upp hægri handar umferð 3. september 1967. (Sjá fylgiskjal II). Nokkrar umræður um hægri handar umferð hafa og farið fram í Bretlandi, en engin ákvörðun liggur fyrir um, hvort hún verði tekin upp þar.

#### II.

Fyrstu lögboðnar umferðarreglur hér á landi eru í lögum um vegi, nr. 57 22. nóvember 1907. Í 56. gr. þeirra laga segir: „Vegfarendur, hvort heldur eru gang-

andi, riðandi eða á vagni eða á hjólum, skulu, þá er þeir mæta einhverjum, eða einhver vill komast fram fyrir þá, halda sér og gripum sínum á vinstri helmingi vegarins eingöngu.“ Þessi ákvæði voru tekin efnislega óbreytt í síðari vegalög. Þegar bifreiðaumferð hófst hér voru sett bifreiðalög, nr. 21 2. nóvember 1914. Í 7. gr. þeirra laga er reglan um vinstri handar umferð lögfest um bifreiðir. Á bifreiðalögnum voru síðar gerðar ýmsar breytingar, en ekki að þessu leyti.

Á árinu 1940 voru sett hér á landi fyrsta sinni sérstök umferðarlög, nr. 110 30. maí 1940. Einnig voru þá sett ný bifreiðalög, nr. 75 7. maí 1940. Hvoru tveggja þessi lög höfðu að geyma ný ákvæði um umferð, þar sem ákveðið var að taka upp hægri handar umferð hér á landi 1. janúar 1941. Til þess kom þó aldrei, að þau ákvæði kæmu til framkvæmda. Ástæðan var sú, að brezkur her kom hingað til lands og jókst umferð þá mjög á vegum landsins. Var búizt við, að breytingin mundi geta valdið sérstakri slysaættu, sem ekki var fyrirsjáanleg, þegar lögin voru sett. Voru gefin út bráðabirgðalög, þar sem gildistöku nefndra laga var frestað um óákveðinn tíma, og á næsta ári voru sett ný lög, þar sem miðað var við vinstri handar umferð. Litlu síðar kom einnig til landsins herlið frá Bandaríkjunum Norður-Ameríku, en þar er hægri handar umferð. Hefði þá mátt búast við, að andstæðar umferðarreglur mundu valda aukinni slysaættu. Reynslan sýndi þó, að þessi hættu var ofmetin, og bendir það óneitanlega til þess, að breytingin, sem fyrirhuguð var, hefði áhættulítið mátt ganga fram.

### III.

Árið 1955 skipar dómsmálaráðherra nefnd til þess að gera tillögur um endurskoðun löggjafar um umferðarmál og bifreiðamál, svo og reglugerða um sömu málefni. Nefnd þessi samdi m. a. frumvarp að gildandi umferðarlögum, nr. 26 2. maí 1958. Jafnframt samdi nefndin allitarlega greinargerð um vinstri og hægri handar umferð, og var hún birt sem fylgiskjal með ofangreindu frumvarpi. (Sjá Alþingistíðindi 1956, þingskjal 258).

Allir nefndarmenn voru sammála um, að kostnaður við breytingu úr vinstri í hægri handar umferð mundi aukast stórlega með hverju ári sem liði, og væri því sjálfsagt að breyta til þá þegar, með nokkrum biðtíma þó, ef kostir breytingar yrðu taldir þyngri á metunum en kostnaður sá, áhætta og óþægindi, sem vitað var, eða líklegt mátti telja, að yrði breytingunni samfara. Nefndarmenn voru einnig sammála um, að frá umferðarlegu sjónarmiði væri æskilegt að koma hér á sömu umferðarreglum og gilda í flestum nágrannalöndum vorum. Þótt nefndarmenn væru þannig sammála um, að breytingin væri æskileg, hlaut fjárhagshlið málsins alltaf að vera álitamál og skipta ríkissjóð og aðra talsverðu máli. Treysti nefndin sér því ekki til þess að mæla einróma með breytingunni. Umferðarlagafrumvarpið var því samið miðað við vinstri handar umferð, en þannig, að ekki þurfti nema smá orðabreytingar á fáum greinum, ef Alþingi vildi lögleiða hægri handar umferð. Ríkisstjórnin, sem lagði frumvarp umferðarlaganefndar fyrir Alþingi, var að svo komnu máli ekki reiðubúin til að mæla með, að hægri handar umferð yrði tekin upp, og engin tillaga þess efnis kom fram við meðferð málsins á Alþingi.

Á Alþingi 1962—63 kom fram svofelld tillaga til þingsályktunar: „Alþingi ályktar að skora á ríkisstjórnina að láta fara fram athugun á því, hvort ekki sé tímabært að taka upp hægri handar akstur hér á landi, og enn fremur að láta gera áætlun um framkvæmdir í því sambandi.“ Tillögu þessari var vísað til allsherjarnefndar, sem mælti einróma með því, að Alþingi gerði ályktun í málinu á þessa leið: „Alþingi ályktar að skora á ríkisstjórnina að láta fara fram athugun á því, hvort tímabært sé að taka upp hægri handar akstur hér á landi.“ Tillagan fékk eigi fullnaðarafgreiðslu á því þingi.

Á Alþingi 1963—64 var málið aftur tekið upp. Kom þá fram svofelld tillaga til þingsályktunar, sem samþykkt var 13. maí 1964: „Alþingi ályktar að skora á

ríkisstjórnina að láta hefja hið allra fyrsta undirbúning að því, að upp verði tekinn hægri handar akstur hér á landi.“ Við meðferð málsins á Alþingi hafði verið leitað umsagnar ýmissa aðila, m. a. vegamálastjóra, Félags íslenskra bifreiðaeigenda, Landssambands vörubifreiðastjóra og umferðarnefndar Reykjavíkur. Allir þessir aðilar lýstu stuðningi við hægri handar umferð. Vitað er, að ýmsir aðrir aðilar, sem láta sig þessi mál skipta, hafa lýst yfir stuðningi við hægri handar umferð.

#### IV.

Eftir samþykkt þingsályktunar þessarar sendi dómsmálaráðuneytið hinn 13. ágúst 1964 umferðarlaganefnd ályktunina og óskaði þess, með skirskotun til fyrri greinargerðar nefndarinnar, að hún léti í té endurnýjaða greinargerð um þær aðgerðir, sem nauðsynlegar væru til þess að komið yrði á hægri handar umferð hér á landi, svo og yfirlitsáætlun um kostnað, sem því væri samfara. Umferðarlaganefnd skilaði álitserð 4. febrúar 1965, og fylgir hún greinargerð þessari. (Sjá fylgiskjal I).

Ríkisstjórnin ákvað síðan að heita sér fyrir því, að upp yrði tekin hægri handar umferð hér á landi og skyldi að því stefnt, að breytingin kæmi til framkvæmda vorið 1968. Með bréfi 14. apríl 1965 fól dómsmálaráðuneytið umferðarlaganefnd að semja frumvarp til laga um hægri handar umferð. Jafnframt ákvað ráðuneytið, að við samningu frumvarpsins skyldu starfa með nefndinni þeir Arinbjörn Kolbeinsson læknir, formaður Félags íslenskra bifreiðaeigenda og Eiríkur Ásgeirsson forstjóri, formaður Skipulagsnefndar fólksflutninga.

#### V.

Þegar taka skal afstöðu til þess, hvort hafa skuli vinstri eða hægri handar umferð, vaknar fyrst sú spurning, hverjir séu kostir og gallar hvorrar reglunnar um sig. Talið er, að í sjálfu sér hafi hvorug reglan sérstaka kosti umfram hina. Vandamál skapast hins vegar af því, að umferðarreglur á landi eru mismunandi meðal þjóða, þó að hægri handar umferð sé lang algengust. Við umferð í lofti og á legi er hægri handar umferð hins vegar gildandi regla um allan heim. Á þessu sviði skiptir og máli mismunandi búnaður tækja, sem notuð eru í umferðinni.

Skal þá vikið að þeim atriðum, sem helzt skipta máli í þessu sambandi.

1. Verksmiðjur framleiða bifreiðir að jafnaði ýmist með hægri eða vinstri handar stýri. Aðalreglan er, að í löndum með hægri handar umferð eru bifreiðir framleiddar með vinstri handar stýri, en í löndum með vinstri handar umferð með hægri handar stýri. Er það og aðalreglan, að bifreiðir séu notaðar samkvæmt því. Á það skal bent, að telja má óhjákvæmilegt af fjárhags og öryggis ástæðum, að í strætisvögnum sé stýri nær vegmiðju. Langflestar bifreiðir hér á landi, aðrar en strætisvagnar, eru þó með vinstri handar stýri. Ef óskað er eftir því að fá bifreiðir með hægri handar stýri, eru þær í mörgum tilvikum nokkru dýrari, og veigra menn sér við að leggja í þann aukakostnað. Enn fremur má geta þess, að æ örðugra verður að afla bifreiða með hægri handar stýri.

Álit manna á því, hvor gerðin henti betur hvorri umferðarreglunni, hægri handar eða vinstri, er nokkuð mismunandi. Þykir sumum betra að hafa vinstri handar stýri, þar sem hægri handar umferð er. Gildir þetta sérstaklega þar sem vegir eru góðir og umferð mikil. Með því móti gefst öikumönnum betra færi á að sjá fram á veginn í tæka tíð og athuga, hvort ökutæki komi á móti eða hvort önnur hætta sé framundan. Gefst þá og betra færi á því að fylgjast með bifreiðum, sem koma á eftir og ætla fram úr. Í þéttbýli er talið hentugra að aka bifreið með stýri nær miðju vegar. Við gatnamót sést þá betur til þeirrar áttar, sem rétt hærrí umferðar má vænta úr. Einnig gefst öikumanni, sem ekur frá vegbrún, betra færi að fylgjast með umferðinni, ef stýri er staðsett nær miðju vegar. Að því er farþega í bifreið varðar, skapast einnig aukið öryggi, þar sem allir farþegar eiga þá kost

á að fara út þeim megin, sem gangbraut er. Loks má nefna, að unnt er að gefa umferðarmerki með hendi, ef stýri er nær miðju vegar, en það getur undir mörgum kringumstæðum verið öryggisatriði og er víða mikið notað, t. d. í Bretlandi.

Á hinn bóginn telja margir, að betra sé að hafa stýri þeim megin, sem öku-regla býður að ekið sé, þar sem þá sé betra að gæta vegbrúnar, t. d. þegar farartæki mætast. Gildir þetta sérstaklega, þar sem umferð er lítil, vegir mjóir og vegbrúnir varhugaverðar. Hins er þó að gæta, að árekstrar hafa farið í vöxt á vegum hér á landi, þar sem erfitt er að mætast, og er líklegt, að komast hefði mátt hjá sumum af þeim slysum, ef stýri hefði verið nær vegmiðju. Loks er þess að geta, að þegar umferð fer að verða hröð, þá eru árekstrar í mörgum tilvikum hættulegri en akstur út af vegi.

2. Hér að framan var þess getið, að hægri handar umferð hefur unnið mjög á, og verður að telja hana aðalreglu í alþjóðaumferð. Eru þess eigi dæmi, að breytt hafi verið úr hægri í vinstri handar umferð um langt árabil. Sú staðreynd skiptir að sjálfsögðu meginmáli, því að eins og samgöngum á vegum er nú háttáð, er nauðsynlegt að samræmis sé gætt í reglum þeim, sem fylgt er. Segja má, að mikilvægi þessa sé þó ekki hið sama alls staðar. Mestu máli skiptir það, er vegir liggja yfir landamæri og mismundandi umferðarreglur gilda. Sýna athuganir, sem fram hafa farið á hinum Norðurlöndunum, að verulega aukin slyshætta stafar af mismunandi umferðarreglum við sameiginleg landamæri. Af þessum sökum hafa alþjóðastofnanir lagt á það áherzlu, að upp verði tekin hægri handar umferð. Þannig hefur Ráðgjafarþing Evrópuráðsins gert ályktun, þar sem athygli ríkisstjórna landanna hefur verið vakin á því, að æskilegt sé, að sömu reglur gildi um umferðarstefnu í Evrópu. Á fundum Norðurlandaráðs hefur því og verið beint til sænsku ríkisstjórnarinnar að taka upp hægri handar umferð.

Hér á landi er nauðsyn samræmingar umferðarreglnanna að vísu eigi jafn mikil og á meginlandi Evrópu. Hins vegar ber á það að líta, að tími sá, sem til ferðar milli landa fer, verður stöðugt skemmri með auknum hraða. Skiptir það miklu máli, þegar þess er gætt, að sívaxandi fólksstraumur er landa á milli, og hafa menn því æ skemmri tíma til að aðlaga sig breyttum umferðarháttum. Á þetta við um þá, sem taka með sér eigin bifreiðir og þann vaxandi fjölda manna, sem tekur á leigu bifreið án ökumanns, en e. t. v. er þyngstur á metunum sá mikli fjöldi gangandi fólks, sem milli landa fer.

3. Alþjóðareglur, sem gilda um umferð í lofti og á sjó gera ráð fyrir hægri handar umferð. Af þeim ástæðum má segja, að æskilegt sé, að sömu reglur gildi einnig á landi. Þeir menn, sem stýra skipum og loftförum venjast hægri handar umferð í starfi, en er á land kemur, þurfa þeir að hlíta vinstri handar umferð. Benda má og á, að til eru farartæki, sem nota má jöfnum höndum á sjó og landi, og gilda þá mismunandi reglur um umferð þeirra eftir því, hvort þau fara á láði eða legi. Þá gilda og aðrar reglur fyrir loftför, þegar þeim er ekið innan flugvallarsvæðis, en um önnur farartæki.

## VI.

Veigamestu rök gegn umferðarbreytingu hafa einkum verið talin þau, að breytingin hafi í för með sér aukna slyshættu, svo og að hún hafi allmikinn kostnað í för með sér.

1. Í þeim löndum, sem breytt hafa úr vinstri í hægri handar umferð, sýnir reynslan, að eigi er ástæða til að gera mikið úr slyshættu í sambandi við breytingu, þó að viðurkenna verði, að hún sé nokkur. Með því að velja hentugan tíma árs til breytingar, miðað við veðurfar og umferð, svo og með víðtækri kynningarstarfsemi, er talið, að draga megi mjög úr slyshættu. Talið er, að rosknir ökumenn og gangandi vegfarendur almennt eigi erfiðast með að aðlagast breyttum umferðarháttum. Því þarf að beina kynningarstarfsemi sérstaklega til þeirra. Er í því sambandi rétt að benda á, að tala roskinna ökumanna er nú tiltölulega lág,

en hún fer ört vaxandi. Hér ber og að hafa í huga, að slysaætta í sambandi við umferðarbreytingu er aðeins tímabundin, en hins vegar er hættan vegna mismunandi umferðarreglna stöðug og fer vaxandi við aukna fólksflutninga landa á milli. Einnig ber að hafa í huga, að kynningarstarfsemi í sambandi við umferðarbreytingu hefur eigi gildi eingöngu í sambandi við breytinguna sjálfa, heldur getur sú starfsemi haft miklu viðtækari og varanlegri áhrif. Mun breytingin þannig stuðla almennt að bættri umferð í landinu.

2. Þegar litið er til þess kostnaðar, sem af breytingunni leiðir, hér á landi, má benda á, að gerð var áætlun um það efni árið 1940. Var þá fyrst og fremst um að ræða kostnað við breytingu strætisvagna í Reykjavík, er var áætlaður allt að 50 þús. kr. Þegar umferðarlaganefnd skilaði greinargerð sinni árið 1956 var kostnaðurinn áætlaður 5.6 millj. kr. Meginkostnaðurinn var þá talinn felast í breytingu á dyrabúnaði almenningsbifreiða og flutningi á stýri nokkurra þeirra, en breytingar á umferðarmerkjum eða umferðarmannvirkjum voru hins vegar ekki reiknaðar til gjalda.

Í álitargerð umferðarlaganefndar frá 4. febrúar s. l., er gerð grein fyrir þeim framkvæmdum, sem breytingin krefst nú, svo og kostnaði við þær. Er kostnaðurinn þar áætlaður samtals 43 millj. kr. miðað við verðlag í árslok 1964. (Sjá fylgiskjal I). Vegna verðlagsbreytinga, sem síðan hafa orðið, hefur þótt rétt að endurskoða þá áætlun.

Er kostnaðurinn nú áætlaður þessi:

1. Breytingar á vegakerfinu .....	kr. 4 000 000.00
2. Áætlað vegna nýrra vegamerkja .....	— 1 100 000.00
3. Breytingar á almenningsbifreiðum .....	— 36 300 000.00
4. Kostnaður vegna skiptibifreiða .....	— 1 000 000.00
5. Kostnaður við undirbúning .....	— 3 000 000.00
6. Ófyrirséð .....	— 4 000 000.00

Samtals kr. 49 400 000.00

Fyrstu fjórir liðirnir eru þannig hækkaðir um ca. 10%, enda er þar bæði um efni og vinnu að ræða. 5. liðurinn er að mestu vinnulaun í einhverju formi og er hann því hækkaður um 20%. Að því er varðar 6. liðinn þykir óvarlegt að áætla hann lægri en 4 millj. kr.

Ekki er gert ráð fyrir því, að kostnaður við breytingu aukist að neinu ráði, miðað við óbreytt verðlag, þótt breytingin fari eigi fram fyrr en á árinu 1968, enda verði ákvörðun tekin nú. Talið er, að bifreiðakostur, einkum strætisvagna, sé nú það góður og mikill, að hægt sé að láta þá vagna, sem nú eru í umferð, duga næstu 2—3 árin. Einnig er talið, að ný umferðarmannvirki megi skipuleggja þannig, að þau henti frá upphafi hægri handar umferð, svo að eigi þurfi að verða kostnaðarsamt að breyta þeim síðar. Í sambandi við ákvörðun aðalumferðaræða og gatna-kerfis í heildarskipulagi Reykjavíkur og nágrennis er gert ráð fyrir því, að byggð verði dýr umferðarmannvirki á tveimur hæðum við mörg aðalgatnamót. Kostnaður við þau mun nema tugum eða hundruðum milljóna króna. Ef mannvirki verða byggð fyrir vinstri handar umferð og síðar þarf að breyta þeim svo að henti hægri handar umferð mun það kosta mikið fé. Það er því ljóst, að verði ákvörðun um breytingu tekin nú, er kostnaður tiltölulega lítill miðað við, ef breyta þyrfti dýrum umferðarmannvirkjum síðar.

## VII.

Svo sem rakið hefur verið hér að framan eru helztu rök fyrir breytingu úr vinstri í hægri handar umferð þessi:

1. Hægri handar umferð er meginreglan í umferð á landi.
2. Mörg lönd með vinstri handar umferð hafa á síðari áratugum skipt í hægri handar umferð.



3. Alþjóðareglur um umferð á sjó og í lofti miðast við hægri handar umferð.
4. Bifreiðir eru yfirleitt framleiddar með stýri vinstra megin og veitir sá búnaður öikumönnum betri yfirsýn og meira öryggi í hægri handar umferð. Eigi eru allar gerðir bifreiða framleiddar þannig að henti vinstri handar umferð. Í sumum tilvikum eru bifreiðir, er henta vinstri handar umferð, nú þegar dýrari.
5. Slysahætta er mikil af því að hafa mismunandi umferðarreglur, og er stöðug og vaxandi, en hættan af breytingu er hins vegar tímabundin. Ef vel er á haldið mun kynningarstarfsemi í sambandi við breytinguna hafa varanleg áhrif til að bæta umferðina.
6. Kostnaður við breytingu vex ört, ef dregið verður að framkvæma hana. Sá kostnaðarauki verður einkum vegna væntanlegra umferðarmannvirkja.

#### VIII.

Með frumvarpi þessu fylgir álitgerð umferðarlaganefndar vegna þingsályktunar frá 13. maí 1964 um hægri handar umferð hér á landi, svo og greinargerð frá „Statens högertrafikkommission“ í Svíþjóð: Nokkrar staðreyndir, er breyting í hægri handar umferð stendur fyrir dyrum í Svíþjóð.

Við samningu frumvarps þessa hefur umferðarlaganefnd stuðst við upplýsingar frá Svíþjóð um fyrirhugaða breytingu á umferðarreglum þar í landi.

Athugasemdir við einstakar greinar frumvarpsins.

#### Um 1. gr.

Meginregla umferðarlaganna um vinstri handar umferð kemur fram í 45., 46., 47., 48., 51., 61. og 63. gr. laganna. Samkvæmt henni ber öikumönnum að halda ökutækjum um sínum vinstra megin á akbraut, aka fram úr öðrum ökutækjum hægra megin, og þegar tveir öikumenn stefna svo, að leiðir þeirra skerast, skal sá víkja, sem hefur hinn á vinstri hönd. Meginregla þessi gildir á sama hátt um aðra vegfarendur.

Við breytingu í hægri handar umferð snýst regla þessi við. Kemur þá hægri í stað vinstri og gagnstætt. Um aðrar breytingar á umferðarlögunum en þær, sem beinlínis stafa af umferðarbreytingunni, er eigi að ræða í frumvarpi þessu.

#### Um 2. gr.

Til þess að hafa á hendi undirbúning og stjórn framkvæmda við umferðarbreytinguna, er lagt til, að dómsmálaráðherra skipi þriggja manna framkvæmdanefnd, enda er hér um mikið og vandasamt starf að ræða. Gert er ráð fyrir því, að framkvæmdanefndin ráði sér framkvæmdastjóra, sem hafi með höndum daglegan rekstur, en framkvæmdastjórinn ráði annað starfslið að þörfum með samþykki nefndarinnar.

#### Um 3. gr.

Greinin kveður á um, hver skulu vera helztu verkefni framkvæmdanefndarinnar, og þarfnast hún eigi skýringa.

#### Um 4. gr.

Við úrlausn einstakra viðfangsefna í sambandi við umferðarbreytinguna mun framkvæmdanefndin þurfa á aðstoð ýmissa embættismanna, stofnana og félagsamtaka að halda. Er því í greininni lagt til, að nefndin eigi rétt á aðstoð þeirra aðila.

Gert er ráð fyrir, að ráðherra geti skipað sérstaka nefnd framkvæmdanefndinni til ráðuneytis. Er ætlast til, að nefnd þessi verði skipuð fulltrúum þeirra aðila, sem breytingin varðar sérstaklega, eða stuðlað geta að farsælli lausn hennar. Þeir aðilar, sem hér koma einkum til álita, eru: lögreglustjórn, fræðslumálastjórn, slysa- varnafélög, blöð, útvarp og sjónvarp, samtök bifreiðastjóra og bifreiðaeigenda, skipulagsnefnd fólksflutninga, váttryggingafélög, vegagerð ríkisins, sveitarstjórnir og fyrirsvarsmenn bifreiðasmiðja.

Gert er ráð fyrir því, að ráðherra kveði að öðru leyti á um skipan nefndar þessarar.

Um 5. gr.

Breyting sú á umferðarreglunum, sem frumvarpið gerir ráð fyrir, hlýtur að hafa nokkurn kostnað í för með sér. Hér er þó ekki um að ræða skerðingu hagsmuna, sem almennt séð er skylt að bæta. Þeir, sem hagsmuna hafa að gæta í þessu sambandi, mundu því sjálfir verða að bera tjón sitt. Sanngirnis sjónarmið leiða þó til þess, að bætur verði greiddar að nokkru, og er eðlilegt, að þær bætur verði greiddar úr ríkisjóði.

Um 6. gr.

Nauðsynlegt er að kveða á um, hvern kostnað skuli bæta. Eins og fram kemur í greininni ber eigi að bæta annað en beinan kostnað. Kemur því eigi til að bætt verði óbeint tjón í sambandi við breytinguna, t. d. afnotamissir. Eigi ber heldur að bæta annan kostnað en þann, sem leiðir af framkvæmdum, sem nauðsynlegar eru vegna breytingarinnar. Þótt um beinan og nauðsynlegan kostnað sé að ræða, verður hann þó því aðeins bættur, að um sé að ræða kostnað við breytingar á vega- og gatnakerfi landsins og á vélknúnum ökutækjum. Hugsanlegt er, að um geti verið að ræða kostnað, sem öldungis má jafna til kostnaðar samkvæmt ákvæðum 1. og 2. töluliðar, og er því, varúðar vegna, heimilað að greiða bætur í slíkum tilvikum. Hins vegar er ætlað til, að ákvæði þetta verði skýrt mjög þröngt.

Þótt gert sé ráð fyrir því, að kostnaður við breytinguna verði að jafnaði greiddur úr ríkissjóði, þykir nauðsynlegt að setja nokkrar skorður við greiðslu bóta vegna ýmissa smábreytinga. eru þá fyrst og fremst hafðar í huga breytingar, sem nauðsynlegar eru á flest öllum vélknúnum ökutækjum, svo sem breytingar á ljósabúnaði og aðrar smávægilegar breytingar.

Um 7. gr.

Orðið veghaldari er hér notað í sömu merkingu og í 3. gr. vegalaga. Með því að nota orðið skráður eigandi er átt við, að rétt sé að greiða skráðum eiganda bætur, nema því aðeins, að annar aðili sanni tilkall sitt til þeirra.

Um 8. gr.

Til þess að tryggja það, að unnt sé að meta, hvort um sé að ræða breytingar, sem beinlínis eru nauðsynlegar í sambandi við umferðarbreytinguna, og bæta skal, er lagt til, að hver sá, sem telur sig eiga rétt til bóta, fái fyrirfram samþykki framkvæmdanefndar til breytingar. Eigi verður greiddur annar kostnaður en sá, sem framkvæmdanefndin hefur fallizt á.

Um 9. gr.

Heimild til fyrirframgreiðslu er miðuð við, að sá, sem bótarétt á, eigi erfitt um vik að fá breytingu gerða vegna skorts á reiðufé, og geta þá sanngirnisástæður mælt með því, að bætur verði greiddar í áföngum áður en verki er að fullu lokið.

Um 10. gr.

Æskilegt er, að unnt verði að gera reikningsskil vegna umferðarbreytingarinnar innan hæfilegs tíma. Er því lagt til, að frestur til að skila greinargerðum, áætlunum og bótakröfum verði hafðir tiltölulega stuttir, og eru frestir þeir, sem veittir eru, eftir atvikum taldir hæfilegir. Rétt þykir þó, að framkvæmdanefnd geti í einstökum tilvikum, er sérstaklega stendur á, lengt fresti þessa.

Um 11. gr.

Kostnaður, sem leiðir af umferðarbreytingunni, og bæta ber samkv. 6. gr., fellur á um það leyti, sem hún kemur til framkvæmda, enda mega lagfæringar á tækjum og öðru sem breyta þarf, ekki dragast um of. Greiðslur ríkissjóðs þarf því að inna af hendi eins fljótt og auðið er. Jafnframt er það og hagkvæmt fyrir ríkissjóð að reikningsskilum verði hraðað.

Hér er um sérstætt tímabundið ástand að ræða og hæfir því sérstök málsmeðferð.

Í greininni felst, að ágreiningi um greiðsluskyldu og fjárhæð bóta verður ekki skotið til almennra dómstóla, heldur dómnefndar, sem er sérdómstóll á því sviði, er lögin ná til. Þá kemur og fram, að úrskurðum dómnefndar verður ekki áfrýjað.

Aður en mál kemur til kasta dómnefndar á það að hafa fengið þá undirbúningsmeðferð hjá framkvæmdanefnd, að störf dómnefndar geti gengið greiðlega.

Allmiklir fjárhagslegir hagsmunir geta verið í húfi, er umferðarbreytingin kemur til framkvæmda. Því verður að vanda til dómenda og hafa þá hvoru tveggja í huga nauðsyn almennrar lagaþekkingar og sérfræðikunnáttu á því efni, sem um er fjallað hverju sinni.

Framangreindum sjónarmiðum á að vera fullnægt með ákvæðum greinarinnar.

#### Um 12. gr.

Til þess að greiða kostnað þann, sem breytingin hefur í för með sér fyrir ríkissjóð, er lagt til, að lagður verði á bifreiðir sérstakur skattur. Er bifreiðum skipt í tvo flokka, annars vegar fólksbifreiðir fyrir 8 farþega eða færri, og hins vegar allar aðrar bifreiðir. Gert er ráð fyrir, að af bifreiðum verði greitt mismunandi gjald eftir þessari flokkun. Álitamál er, hvar mörk skuli draga, en eftir atvikum hefur þótt rétt að miða við þessa flokkun, enda er hún í samræmi við það sem tíðkast á öðrum sviðum.

Lagt er til, að gjald þetta verði innheimt á fjórum árum, 1966—1969. Gjaldið er haft mismunandi hátt eftir árum, lægst fyrst, en hæst árið 1968, er breytingin á að fara fram. Miðað við áætlun Efnahagsstofnunarinnar um bifreiðafjölda í lok hvers árs er gert ráð fyrir, að tekjur af gjaldi þessu verði sem hér segir:

Ár	Fólksbifr.			Aðrar bifr.			Tekjur alls þús. kr.
	árslok	Gjald kr.	Alls þús. kr.	árslok	Gjald kr.	Alls þús. kr.	
1966	30600	200.00	6 120	6300	350.00	2 200	8 320
1967	33500	300.00	10 500	6300	550.00	3 460	13 960
1968	36600	400.00	14 640	6300	750.00	4 720	19 360
1969	39800	200.00	7 960	6300	350.00	2 200	10 160
			39 220			12 580	51 800

Þar sem tekjur eru miðaðar við bifreiðafjölda fjögur ár fram í tímann þykir varlegra að hafa tekjuáætlunina heldur hærri en nemur áætluðum kostnaði.

#### Um 13. gr.

Gert er ráð fyrir því, að skatturinn verði óbreyttur, þótt bifreið sé eigi í notkun allt árið. Kemur því eigi til lækkunar, þótt bifreið sé ekki tekin í notkun fyrr en síðar á ári. Eigi kemur heldur til endurgreiðslu í sambandi við afskráningu bifreiðar eða þegar skráningarkerki er afhent lögreglustjóra til geymslu.

#### Um 14. gr.

Ekki er gert ráð fyrir, að til endurgreiðslu á skatti þessum komi, þótt um sé að ræða jeppabifreiðir, sem þungaskattur er endurgreiddur af, sbr. 2. málsg. 88. gr. vegalaga.

#### Um 15. gr.

Greinin þarfnast eigi skýringa.

#### Um 16. gr.

Greinin þarfnast eigi skýringa.

#### Um 17. gr.

Samkvæmt 50. gr. umferðarlaga hefur dómsmálaráðherra heimild til að setja reglur um hámarkshraða. Samkvæmt 65. gr. sömu laga geta lögreglustjórar sett bráðabirgðaákvæði um akstur á vegi í öryggisskyni eða til þess að halda uppi greiðri

umferð. Í sambandi við umferðarbreytinguna þarf að setja ýmis ákvæði til takmörkunar á umferð. Telja má nauðsynlegt, að slíkar reglur gildi fyrir allt landið, og er því lagt til, að dómsmálaráðherra verði veitt heimild til að setja slíkar reglur.

Nauðsynlegt kann að verða að setja nánari ákvæði um skipan mála samkvæmt frumvarpinu, og er dómsmálaráðherra veitt heimild til þess. Að öðru leyti þarfnast greinin ekki skýringa.

#### Um 18. gr.

Breytingu úr vinstri í hægri handar umferð verður ekki komið á án nokkurs aðdraganda. Veldur þar mestu, að talið er, að tími til nauðsynlegra breytinga á almenningsvögnum sé 2—2½ ár frá því breyting hefur verið ákveðin. Álitid er, að heppilegasti tími til breytingar hér á landi sé að vorlagi, en á þeim árstíma má búast við, að veður- og birtuskilyrði séu einna hagstæðust. Á vorin er og auðveldast að fá aðstoðarfólk, sem með þarf. Þá verður og nauðsynlegri kynningarstarfsemi í skólum bezt við komið. Með tilliti til alls þessa er lagt til, að breytingin fari fram í apríl, maí eða júní mánuði 1968. Hins vegar þykir eigi að svo stöddu tímabært að ákveða breytingardaginn, og er lagt til, að dómsmálaráðherra ákveði hann síðar, að fengnum tillögum framkvæmdanefndar samkvæmt 2. gr.

#### Um 19. gr.

Breytingar samkvæmt 1. gr. eru svo veigamiklar, að rétt þykir að ákveða nú þegar, að þær verði felldar inn í umferðarlögin, og þau gefin út að nýju, þegar breytingarnar koma til framkvæmda, enda þótt það verði eigi fyrr en á árinu 1968.

Reykjavík, 8. nóvember 1965.

Sigurjón Sigurðsson. Ben. Sigurjónsson. Ólafur W. Stefánsson.  
Theodór B. Líndal. Arinbjörn Kolbeinsson. Eiríkur Ásgeirsson.  
Sigurður Jóhannsson.

#### Fylgiskjal I.

**Álitsgerð umferðarlaganefndar vegna þingsályktunar frá 13. maí 1964 um hægri handar umferð hér á landi, sbr. bréf dómsmálaráðuneytisins til nefndarinnar 13. ágúst 1964.**

Hinn 13. maí 1964 samþykkti Alþingi eftirfarandi þingsályktun um hægri handar akstur:

„Alþingi ályktar að skora á ríkisstjórnina að láta hefja hið allra fyrsta undirbúning að því, að upp verði tekinn hægri handar akstur hér á landi.“

Með bréfi dóms- og kirkjumálaráðuneytisins 13. ágúst 1964 var þess óskað, með skírskotun til fyrri greinargerðar umferðarlaganefndar, að nefndin „láti í té endurnýjaða greinargerð um þær aðgerðir, sem nauðsynlegar væru til þess að komið yrði á hægri handar akstri, svo og yfirlitsáætlun um kostnað, sem því væri samfara.“

Umferðarlaganefnd hefur nú aflað ýmissa nýrra og frekari upplýsinga um þau atriði, sem skipta máli við breytingu úr vinstri handar umferð í hægri handar umferð. Með frumvarpi til núgildandi umferðarlaga, sem umferðarlaganefnd samdi, fylgdi sem fylgiskjal sérstök greinargerð um vinstri og hægri handar umferð, dags. 31. ágúst 1956, og eru flest þau atriði, sem þar eru greind, að sjálfsögðu í fullu gildi enn.

Verður hér á eftir gerð grein fyrir þeim aðgerðum, sem nauðsynlegar eru, ef koma á hægri handar umferð hér á landi.

#### A.

Umferðarlaganefnd leitaði upplýsinga hjá vegamálastjóra, bæjarstjórnnum utan Reykjavíkur og borgarverkfræðingi í Reykjavík um það, hverjar breytingar þurfi að gera á vegakerfinu. Af svörum þessara aðila kemur fram, að hér er fyrst og fremst um flutning umferðarmerkja að ræða, frá vinstri vegarbrún að hægri. Samkvæmt þeim upplýsingum, sem nefndinni hafa borizt, hafa verið sett upp yfir 5000 ný umferðarmerki, samkvæmt reglugerð um umferðarmerki og notkun þeirra nr. 61/1959. Auk flutnings og nokkurra breytinga á umferðarmerkjum þarf að gera breytingar á umferðarljósum í Reykjavík. Þörf á breytingum á götunum sjálfum er hins vegar talin hverfandi lítil. Í sambandi við rekstur strætisvagna þarf að gera nokkrar breytingar á viðkomustöðum, flytja til biðskýli, merki o. þ. h.

Samkvæmt upplýsingum fyrrnefndra aðila má ætla, að kostnaður við að framkvæma ofangreindar breytingar, verði þessi:

1. Reykjavík:		
a. umferðarmerki .....	kr.	500 000.00
b. umferðarljós .....	—	500 000.00
c. biðskýli o. þ. h. (SVR) .....	—	400 000.00
2. Í kaupstöðum utan Reykjavíkur .....	—	600 000.00
3. Á þjóðvegum utan þéttbýlis .....	—	1 300 000.00
4. Á öðrum vegum (áætlað af nefndinni) .....	—	300 000.00

Samtals kr. 3 600 000.00

Þessar tölur eru miðaðar við núverandi vegakerfi og verðlag síðari hluta árs 1964.

#### B.

Bifreiðir þær, sem í notkun eru hér á landi, eru að nokkru leyti þannig útbúnar, að þeim verður að breyta, ef upp verður tekin hægri handar umferð.

Ljósabúnaður allra bifreiða er þannig, að lágljós lýsa til vinstri. Þessum búnaði þarf að breyta, og þarf því að skipta um framljósker eða gler í öllum bifreiðum. Hefur verið áætlað, að kostnaður við þetta nemi um kr. 350.00 á bifreið með ísetningu og stillingu nýrra ljósa.

Samkvæmt reglugerð um gerð og búnað ökutækja o. fl., nr. 51/1964, skulu aðaldyr fólksbifreiða, sem ætlaðar eru til flutnings 16 farþega eða fleiri, vera á vinstri hlið. Við breytingu er æskilegt og oft nauðsynlegt að flytja þessar aðaldyr, og þarf þá jafnframt að breyta sætaskipun í bifreiðunum. Enn fremur þarf að flytja stjórnþæki nokkurra bifreiða, fyrst og fremst strætisvagnanna, einkum vegna innheimtufyrirkomulags.

Samkvæmt skýrslu bifreiðaeftirlits ríkisins eru skráðar 280 almenningsbifreiðir (10 farþega og meira). Af þessum bifreiðum eru 68 strætisvagnar (1 Reykjavík, Akureyri, Kópavogi og á Hafnarfjarðarleið). Kostnaður við breytingar á þessum bifreiðum er lang mestur. Síðan koma 28 bifreiðir, þar sem breyta þarf dyrabúnaði. Eru þær allar notaðar á sérleyfisleiðum í næsta nágrenni Reykjavíkur. Að því er aðrar almenningsbifreiðir varðar, þá er það álit sérfróðra manna, að ekki sé þörf verulegra breytinga á þeim. Þessar bifreiðir eru fyrst og fremst notaðar til farþegaflutninga í hópferðum eða á sérleyfisleiðum, þar sem ekki er mjög mikil umferð og langt er á milli viðkomustaða. Er talið, að komast megi hjá því að leggja í breytingar á þeim vegna kostnaðar. All margar bifreiðir hafa og verið keyptar notaðar til landsins frá löndum með hægri handar umferð, og hafa því dyr hægra megin. Nauðsynlegt verður að auðkenna þær bifreiðir, sem eftir breytingu verða með aðaldyr vinstra megin, og setja að öðru leyti sérstakar reglur til öryggis farþegum í þeim.

Leitað hefur verið upplýsinga hjá sérfróðum mönnum í bifreiðasmíði og hjá eigendum strætisvagna um það, hver kostnaður verði við breytingar þessar. Miðað er við verðlag í árslok 1964:

68 strætisvagnar .....	kr. 27 200 000.00
28 almenningsbifreiðir á mesta þéttbýlissvæðinu .....	— 3 800 000.00
Breytingar á öðrum almenningsbifreiðum og ófyrirséð ...	— 2 000 000.00

Samtals kr. 33 000 000.00

Framkvæmd breytinga þessara mun taka nokkurn tíma, en gert er ráð fyrir því, að breytingarnar fari allar fram hér á landi. Ætla má, að í sambandi við breytingar á strætisvögnum þurfi að kaupa 9 nýja skiptivagna með dyrabúnaði á báðum hliðum. Bifreiðir þessar yrði vegna breytinganna að kaupa fyrr en ella, en að öðru leyti verður að líta á kaupin sem eðlilega endurnýjun eða aukningu. Kostnaðarauki vegna dyrabúnaðar á báðum hliðum þessara bifreiða er áætlaður allt að kr. 100 000.00 á hverja bifreið. Er þá ekki reiknað með vöxtum af stofnkostnaði.

### C.

Áætlun um kostnað við breytingar, sem gerð hefur verið grein fyrir hér að framan, miðast við vegakerfi og bifreiðakost um s. l. áramót. Hins vegar er ekki hægt að koma hægri handar umferð á nema með nokkuð löngum fyrirvara, vegna þess tíma, sem breytingar á vegakerfi (umferðarmerkjum o. fl.) og bifreiðum taka.

Áætlað hefur verið, að bifreiðasmiðjur hérlendis geti á tveimur árum framkvæmt breytingar á þeim bifreiðum, sem nauðsynlegt reynist að breyta, en hálf tveimur árum munu smiðjurnar þurfa til þess að undirbúa framkvæmdir, annast innkaup o. þ. h. Á sama tíma myndi nýsmíði í bifreiðasmiðjunum að mestu leyti falla niður. Eftir að ákvörðun hefur verið tekin um hægri handar umferð, verður að miða við, að allar bifreiðir, sem fluttar verða til landsins, verði útbúnar fyrir hægri handar umferð, annað hvort eingöngu eða jafnframt með búnaði fyrir vinstri handar umferð. Á sama hátt og gert er ráð fyrir því, að eldri bifreiðir verði notaðar óbreyttar eftir breytingu, má nota bifreiðir eingöngu fyrir hægri handar umferð fyrir breytingu utan aðalumferðarsvæðisins, enda verði þá viðhafðar sérstakar öryggisráðstafanir. Með tilliti til þessa er ekki ástæða til að reikna með verulegum kostnaðarauka vegna innfluttra bifreiða frá því að ákvörðun um breytingu verður tekin, þar til hún kemur til framkvæmda.

Uppsetningu merkja á þjóðvegum landsins er hvergi nærri lokið, og þarf fyrirsjáanlega að setja þar upp allmikið af umferðarmerkjum á næstu árum. Einnig þarf að bæta við merkjum vegna aukningar á vegakerfi, bæði í þéttbýli og utan þess, svo og vegna aukinnar umferðar. Ef breyting á vinstri umferð yfir í hægri verður ekki framkvæmd, fyrr en fyrri hluta árs 1968, má áætla, að kostnaður vegna þessa aukist um allt að 1 milljón króna, miðað við núverandi verðlag. Lækka má þennan kostnað með því að hefja strax uppsetningu nýrra merkja miðað við hægri handar umferð.

Nú er verið að ganga frá tillögum að heildarskipulagi fyrir Reykjavík og næsta nágrenni. Þess vegna hefur verið frestað ýmsum framkvæmdum, sem ekki þola bið, þegar heildarskipulag hefur verið ákveðið. Ætla má, að þegar á þessu ári verði gerð umferðarmannvirki í Reykjavík og nágrenni, sem háð eru umferðarreglum meira en hingað til. Skiptir þá máli, hvort miða skal við vinstri eða hægri handar umferð, en mjög kostnaðarsamt getur orðið að breyta mannvirkjunum, ef þau verða frá upphafi eingöngu miðuð við vinstri handar umferð. Verði hins vegar ákveðið nú á næstunni að breyta til, er hægt að gera mannvirki þessi fyrst og fremst fyrir hægri handar umferð, og þarf þá ekki að reikna með miklum kostnaði vegna þess, þótt breytingin verði ekki fyrr en að nokkrum árum liðnum.

#### D.

Breyting frá vinstri handar umferð í hægri krefst, svo sem rakið hefur verið, breytinga á ökutækjum, umferðarmerkjum o. fl. Þessar framkvæmdir er nauðsynlegt að skipuleggja fyrir fram, svo að þeim verði lokið á réttum tíma. Enn fremur þarf að undirbúa breytinguna með alls konar upplýsingastarfsemi, bæði fyrir breytingu og eftir. Gert er ráð fyrir því, að þessi upplýsingastarfsemi fari fram jöfnum höndum á vegum hins opinbera (ríkis og sveitarfélaga) og annarra aðila, svo sem slysavarnafélaga, samtaka bifreiðaeigenda og váttryggingafélaga. Náð samstarf þarf að hafa við þá, sem um fræðslumál fjalla. Endurskoða þarf kennslubækur um umferðarmál og jafnframt er nauðsynlegt að hagnýta skólakerfið til hins ýtrasta til umferðarfræðslu. Loks þarf að skipuleggja starfsemi löggæzlunnar í sambandi við umferðarstjórn og aðrar ráðstafanir til að draga úr slyshættu vegna breytingarinnar.

Til þess að annast þennan undirbúning er lagt til, að skipuð verði sérstök nefnd, sem hafi með höndum skipulagningu á þessari starfsemi. Nefndin hafi það hlutverk að samræma aðgerðir þeirra aðila, sem framkvæmdir annast, svo sem bifreiðasmíðja, sveitarstjórna, vegagerðar, fræðslumálastjórnar, löggæzlu o. s. frv. Það verði og hlutverk nefndarinnar að skera úr um, hverjar breytingar séu nauðsynlegar og að meta kostnað af þeim. Úrskurði nefndarinnar ættu aðiljar á tilteknum fresti að geta skotið til yfirnefndar eða gerðardóms til lokaúrskurðar.

Gera verður ráð fyrir, að nefndin þurfi eitthvert fast starfslið.

Áætlað er, að kostnaður vegna þessa verði um 2.5 millj. króna.

#### E.

Hér að framan hefur verið gerð áætlun um kostnað, sem breyting úr vinstri handar umferð í hægri hefur í för með sér, miðað við að breytingin verði framkvæmd á fyrri hluta árs 1968. Hins vegar er miðað við verðlag í árslok 1964.

Heildarkostnaður áætlast því þannig:

1. Breytingar á vegakerfinu .....	kr. 3 600 000.00
2. Áætlað vegna nýrra vegamerkja .....	— 1 000 000.00
3. Breytingar á almenningsbifreiðum .....	— 33 000 000.00
4. Kostnaður vegna skiptibifreiða .....	— 900 000.00
5. Kostnaður við undirbúning .....	— 2 500 000.00
6. Ófyrirséð .....	— 2 000 000.00

Samtals kr. 43 000 000.00

Umferðarlaganefnd gerir ráð fyrir því, að kostnaðurinn verði aðallega greiddur úr ríkissjóði, þar sem breytingin er miðuð við hagsmuni almennings. Eigi er þó gert ráð fyrir, að bættur verði úr ríkissjóði kostnaður, sem leggst jafnt á svo til allar bifreiðir, svo sem kostnaður við breytingar á ljósabúnaði, en áætlað er, að hann nemi alls 12—13 milljónum króna, miðað við áætlaðan bifreiðafjölda árið 1968.

Eigi er gert ráð fyrir, að óbeint tjón verði bætt, heldur einungis útgjöld, er beinlínis stafa af nauðsynlegum breytingum. Áður en hafizt er handa um breytingar, skal nefnd þeirri, er um ræðir í D-lið, send lýsing á þeim og metur hún síðan, hvort þær eru nauðsynlegar. Þegar nefnd þessari hafa borizt þau gögn, er þurfa þykir, metur hún kostnaðinn að því leyti, sem hann skal greiða úr ríkissjóði. Óskylt er að bæta kostnað af breytingum, sem hafnar eru án samþykkis nefndarinnar.

Að því er snertir fjáröflun til að standast kostnað af breytingu úr vinstri umferð í hægri, vill umferðarlaganefnd benda á, að í Svíþjóð hefur sú leið verið valin að leggja sérstakan skatt á ökutæki í fjögur ár. Er árlegur skattur þar s.kr. 20.00 af

bifhjólum, s.kr. 40.00 af fólksbifreiðum allt að 1100 kg og s.kr. 75.00 af öðrum bifreiðum. Athugað hefur verið, að með hliðstæðri skattheimtu á bifreiðar hér á landi, kr. 350.00 af venjulegum fólksbifreiðum og kr. 650.00 af öðrum bifreiðum í þrjú ár, 1966—1968, má afla tekna til greiðslu á þeim kostnaði, sem ríkissjóður þyrfti að greiða, og er þá miðað við áætlaða bifreiðafjölgun til ársloka 1968 samkvæmt áætlun Efnahagsstofnunarinnar.

#### F.

Samkvæmt því, sem rakið var hér að framan, kemur fram, að eigi er unnt að breyta úr vinstri umferð í hægri án nokkurs aðdraganda. Kemur þar helzt til, að tími til breytinga á almenningsvögnum þarf að vera 2—2½ ár frá því að endanleg ákvörðun er tekin. Heppilegasti tíminn til breytingar er að vorlagi og yrði því eigi unnt að koma á hægri handar umferð, fyrr en á fyrri hluta ársins 1968.

Svo sem kunnugt er hafa Svíar ákveðið að taka upp hægri handar umferð sunnudaginn 3. september 1967, og hafa þeir þegar hafið viðtækan undirbúning að þeirri breytingu. Þótt aðstæður í Svíþjóð séu að mörgu leyti ólíkar því, sem gerist hér á landi, má án efa læra margt af því, hvernig þeir hyggjast haga framkvæmdum við breytinguna, og hvernig hún tekst.

#### G.

Ef ákvörðun verður tekin um að taka upp hægri handar umferð hér á landi, þarf að gera nokkrar breytingar á umferðarlögunum og nokkrum reglugerðum.

Umferðarlögin nr. 26 2. maí 1958, sbr. lög nr. 26 14. maí 1960, gera að sjálf-sögðu ráð fyrir vinstri handar umferð. Hins vegar þarf ekki að gera nema smá orðalagsbreytingar á fáum greinum, ef til breytingar kemur. Eru þær allar þess eðlis, að þar sem stendur vinstri (vinstra) í lögunum kemur hægri (hægra) í staðinn, og þar sem stendur hægri (hægra) kemur vinstri (vinstra). Þessar breytingar eru á 45., 46., 47., 48., 51., 61. og 63. gr. laganna.

Af breytingunum á umferðarlögunum leiðir svo, að breyta þarf nokkrum ákvæðum í reglugerðum. Koma þar til reglugerð um umferðarmerki og notkun þeirra, nr. 61 24. marz 1959, og reglugerð um gerð og búnað ökutækja o. fl., nr. 51. 15. maí 1964.

Reykjavík, 4. febrúar 1965.

Sigurjón Sigurðsson. Ólafur W. Stefánsson. Theodór B. Líndal.  
Sigurður Jóhannsson. Ben. Sigurjónsson.

#### Fylgiskjal II.

(Lausleg þýðing).

#### **Greinargerð frá Statens Högertrafikkommissionen, nóvember 1964.**

Nokkrar staðreyndir, er breyting í hægri handar umferð stendur fyrir dyrum í Svíþjóð.

Svíþjóð er eina landið á meginlandi Evrópu, sem hefur vinstri handar umferð. Auk þess er vinstri handar umferð m. a. í Stóra-Bretlandi, Írlandi og á Íslandi. Í 40 ár hefur verið rætt um það, hvort breyting í hægri handar umferð skuli framkvæmd.

#### **Saga málsins.**

Í tilskipun, sem gefin var út 1718, var hægri handar umferð lögfest í Svíþjóð. Þar stóð nefnilega: „Ef hraðpóstmenn mætast, skulu þeir víkja til hægri hver fyrir öðrum, en á mjóum vegum, brúm og þvílíku, á sá réttinn, sem fyrst blæs í hornið.“

Frá og með 1734, er ný tilskipun gekk í gildi, hefur vinstri handar umferð hins vegar verið í gildi. Fyrstu lög um vinstri handar umferð fyrir bifreiðastjóra



eru frá 1916. Ellefu árum síðar lagði stjórnskipuð nefnd til við þingið, að rannsakað yrði, hve mikill kostnaður yrði af breytingu í hægri handar umferð. Aðrar tillögur um hægri handar umferð hafa síðan verið bornar fram í þinginu árin 1934, 1939, 1941, 1943, 1945 og 1953.

Eftir að rannsókn hafði farið fram, mælti nefnd með því árið 1954, að breytt yrði í hægri handar umferð í vega- og gatnaumferð, en ekki í járnbrautarkerfinu. Ráðgefandi þjóðaratkvæðagreiðsla um málið fór fram í október 1955. Meiri hluti þeirra, sem atkvæði greiddu, óskaði að halda vinstri handar umferðinni, og þingið tók ákvörðun í samræmi við ósk meiri hlutans.

Umferðin yfir landamæri okkar, sem óx hröðum skrefum, gerði það hins vegar að verum, að enn á ný varð að taka afstöðu til málsins. Í desember 1960 fól samgöngumálaráðuneytið Gösta Hall, yfirforstjóra vegamálastjórnarinnar, sem dómbærum manni á þessu sviði, að rannsaka, hve mikill kostnaður yrði af breytingu í hægri handar umferð. Árangurinn af rannsókninni lá fyrir 31. október 1961.

Sama ár var lagt til í Norðurlandaráði, að mælt yrði með því við Svía, að þeir breyttu yfir í hægri handar umferð vegna hins mikla mikilvægis þessa fyrir Norðurlönd. Ráðgjafarþing Evrópuráðsins samþykkti ályktun þar sem athygli ríkisstjórnanna var vakin á því, að æskilegt væri, að sama umferðarregla gildi í allri Evrópu.

Fram til 1963 var spurningin um hægri handar umferð rædd ítarlega innan stjórnmalaflokkanna og ríkisstjórnarinnar. Samgöngumálaráðherra lagði til í frumvarpi á þingi 1963, að tekin yrði grundvallar ákvörðun um að breyta yfir í hægri handar umferð. Hinn 10. maí leystist málið endanlega með því, að þingið tók ákvörðun um að taka upp hægri handar umferð árið 1967.

#### Alþjóðleg aðlögun — aukid öryggi.

Breytingin í hægri handar umferð skal gilda fyrir umferð á vegum og götum, svo og umferð sporvagna. Breytingin nær ekki til járnbrautanna. Breytingin í hægri handar umferð er gerð til þess að auðvelda alþjóðaumferð á vegum og útiloka þau slys og þá slysaheattu, sem er afleiðing þess, að við höfum aðrar umferðarreglur en nágrannalönd okkar og næstum öll önnur lönd Evrópu.

Svíþjóð er ekki fyrsta landið, sem breytir úr vinstri handar umferð í hægri handar. Kanada, Austurríki, Tékkóslóvakía, Ungverjaland, Portúgal, Argentína og Etlópía eru nokkur þeirra landa, sem áður hafa framkvæmt samsvarandi breytingu.

#### Skipulagning.

Ríkisstjórnin hefur skipað nefnd (statens högertrafikkommission), sem í er formaður og 6 nefndarmenn. Hefur hún fengið það verkefni að skipuleggja og framkvæma umferðarbreytinguna. Formaður nefndarinnar er Bertil Fallenius landshöfðingi. Varaformaður og framkvæmdastjóri er Gösta Hall yfirforstjóri.

Tvær ráðgefandi nefndir, hvor um sig skipuð 10 mönnum, eru aðalnefndinni til aðstoðar. Í annarri þeirra eru sérfræðingar í tækni- og fjárhagsmálum. Eru þar fulltrúar frá vinnumálastjórninni, strætis- og sporvagnafyrirtækjum, fjármála- og samgöngumálaráðuneytunum, samtökum bifreiðaeigenda, bæjarfélögum, bifreiðaverksmiðjuiðnaði og verkstæðum og vegamálastjórninni. Í hinni, umferðaröryggisnefndinni, eru fulltrúar frá landssambandi eftirlaunafólks, alþýðusambandinu, læknasamtökum, samtökum bifreiðaeigenda, landssambandinu til aukningar öryggis í umferðinni, stjórn ríkislögreglunnar, fræðslumálastjórninni, umferðaröryggisnefnd ríkisins, ríkisútvarpi og -sjónvarpi og samtökum váttryggingafélaga.

#### Þetta á að gerast fyrir H daginn.

Ekkert annað land, sem breytt hefur úr vinstri í hægri handar umferð, hefur gert það við eins flóknar aðstæður og hinar sænsku. Í Svíþjóð er tiltölulegur fjöldi

ökutækja (1 bíll á hverja 5 íbúa) mun meiri og kröfur til umferðaröryggisins mun strangari en í þeim löndum, sem áður hafa framkvæmt samsvarandi umferðarbreytingu. Þess vegna er ekki unnt að meta mikils reynsluna af þessum breytingum.

Tíminn milli ákvörðunar þingsins og framkvæmda umferðarbreytingarinnar verður um það bil 4 ár. Þessi langi undirbúningstími er nauðsynlegur til þess, að unnt sé að gera hinar mörgu, óhjákvæmilegu, tæknilegu breytingarráðstafanir og skipuleggja upplýsinga- og áróðursstarfsemi þannig, að árangurinn verði sem mestur fyrir umferðaröryggið.

### **Tæknilegur undirbúningur.**

#### *Strætisvagnar og langferðabifreiðir.*

Það, sem tekur mestan tíma og er kostnaðarsamast, er vinnan við að breyta hinum 7000 strætisvögnum og langferðabifreiðum, sem í landinu eru, þannig að þá megi nota í hægri handar umferð. Yfirleitt hafa bifreiðirnar nú inn- og útgöngudyr aðeins á vinstri hlið. Þess vegna verður að setja hægri dyr á þær bifreiðir, sem á einnig að nota eftir H daginn. Í mörgum bifreiðum, sem aðeins einn maður sér um, verður að flytja vagnstjórarýmið frá hægri til vinstri. Sumar tegundir þarfnast svo dýrra breytinga, að það verður ódýrara að taka vagna af þeim gerðum úr umferð og setja nýja vagna í stað þeirra, fyrr en ella hefði orðið, ef áætlaður notkunartími hinna fyrri eftir H daginn er tiltölulega stuttur. Vinnan við breytingarnar og framleiðslu nýrra vagna er svo umfangsmikil, að öll þau verkstæði, sem aðgengileg eru til þessa, verða notuð allan tímann fram til H dagsins.

Nú þegar eru mörg hundruð svokallaðra breytingarvagna í umferð. Þeir eru byggðir fyrir hægri handar umferð, en hafa einnig dyr á vinstri hlið. Vinstri dyrnar verða notaðar fram að H deginum.

Á ýmsum strjálbýlisleiðum munu hreinir hægrivagnar, þ. e. vagnar með dyrum eingöngu á hægri hlið, verða notaðir þegar fyrir breytinguna. Sérstök öryggisákvæði verða sett vegna þeirra til þess að auka öryggi farþega, sem fara í þá og úr, frá veginum.

Stöðvunar skylda mun verða fyrir alla umferð, þegar þannig svonefndur undanþáguvagn nemur staðar við biðstöð. Einnig mun verða nauðsynlegt að nota mikinn fjölda vinstrivagna eftir breytinguna. Sömu reglur munu þá gilda fyrir þá.

#### *Sporvagnar.*

Sporvagnaumferð er nú í 5 stærstu borgum okkar. Í Stokkhólmi og Helsingborg munu strætisvagnar koma í stað sporvagna frá og með deginum, sem breytingin fer fram. Í Málmey verður aðeins haldið áfram að starfrækja eina sporvagnaleið. Í Gautaborg og Norrköping mun sporvagnaumferðin halda áfram og hún verða aukin. Því verður að gera vissar breytingar á sporvögnum í þessum borgum.

#### *Götur og vegir.*

Götur og vegir eru yfirleitt jafn nothæfir fyrir vinstri og hægri handar umferð. Hins vegar verður að breyta allmörgum umferðarsvæðum og gatnamótum. Mikinn hluta þeirra umferðarmerkja, umferðarljósa og merkja á akbrautum, sem eru í notkun, verður að flytja eða breyta, og snúa verður öllum skásettum bifreiðastæðum, svo að þau verði notkunarhæf með nýju aksturstefnunni. Ýmsar vegavélar, eins og snjóplógar og grassláttuvélar, eru gerðar fyrir vinstri handar umferð eingöngu, og verður því að breyta þeim eða fá nýjar.

Flest vandamálin munu skapast í borgum og stærri bæjum. Þar er fyrst athugað, hvernig einstefnuaksturskerfið muni reynast í hægri handar umferð og hvernig því þurfi ef til vill að breyta, þar sem það hefur bein áhrif á skipulag umferðarsvæðanna. Síðan eru gerðar vinnu- og tímaáætlanir.

Þar sem umferðin verður að vera óhindruð með vinstri handar umferð fram að H deginum og í hægri handar umferð strax á eftir, verður að gera ýmsar bráðabirgðaráðstafanir til þess að auðvelda breytinguna. M. a. gera sérfræðingar ráð fyrir að geta notað færanleg sporvagnabiðstæði.

Breytingarvinnan verður unnin í áföngum. Fyrir H daginn verða gerðar allar þær breytingar, sem framkvæmanlegar eru, þrátt fyrir vinstri handar umferðina. Við umferðarbreytinguna verða framkvæmdar breytingar á umferðarmerkjum og ljósum, svo og ýmsar bráðabirgðaráðstafanir á vegaf framkvæmdum, er síðan verða fullgerðar eftir H daginn.

#### Upplýsingastarfsemi.

Við umferðarbreytinguna verður það hinn mannlegi þáttur fyrst og fremst, sem ákveður umferðaröryggið. Það riður á því, að allt verði gert, sem unnt er, til að koma í veg fyrir slys með nákvæmri fræðslu og áhrifamiklum áróðri. Það er mjög mikilvægt, að eins margir og unnt er, hafi jákvæð viðhorf til breytingarinnar. Jákvætt viðhorf auðveldar þá venjubreytingu, sem verður nauðsynleg öllum í umferðinni. Þess vegna verður að reka viðtæka upplýsingastarfsemi til að hafa áhrif á skoðanir fólks í þessa átt.

Fræðsla um reglur þær, sem gilda við hægri handar umferð, mun ekki verða veitt, fyrr en stuttu fyrir breytinguna. Þá mun hún hins vegar verða eins öflug og áhrifamikil og unnt er.

Nú þegar er hafin barátta, m. a. í umsjá NTF, fyrir því að bæta hina almennu umferðarmenningu fyrir breytinguna í hægri handar umferð.

Erfiðustu verkefnið vegna umferðaröryggisins eru að ná til þeirra, sem stríða við sérstök vandamál í umferðinni og að minnka áhættuna fyrir þá hópa í umferðinni, sem einkum verða fyrir óhöppum, svo sem gangandi vegfarendur, fólk á reiðhjólum og reiðhjólum með hjálparvél.

Eitt skilyrði þess, að breytingin komist hnökralaust á, er, að eins margir og unnt er, hjálpi til við undirbúninginn. Blóðin, útvarp, sjónvarp, skólar, hernaðaryfirvöld, vinnuálasamtökin, NTF og hin mörgu samtök þjóðfélagsins geta veitt mikilvæga aðstoð.

#### H dagurinn.

Þau atriði, sem hafa áhrif á umferðaröryggið við framkvæmd breytingarinnar, eru m. a. möguleikarnir á að dreifa upplýsingum, menntun og umferðareftirlit. Rannsókn sérfræðinganeftandrar, sem er statens högertrafikkommission til aðstoðar, hefur leitt í ljós, að hentugasti tíminn með tilliti til þessara atriða er byrjun septembermánaðar. Septembermánuður er einnig álitinn hentugur tími fyrir umferðarbreytinguna frá tæknilegu og fjárhagslegu sjónarmiði.

Högertrafikkommissionen hefur þess vegna lagt til við konung, að dagurinn til breytingarinnar í hægri handar umferð verði ákveðinn **sunnudagurinn 3. september 1967**. Breytingin mun verða gerð snemma á sunnudagsmorgninum, og gert er ráð fyrir, að nauðsynlegt verði að takmarka umferð á vegum í nokkrar klst. um nóttina, til þess að unnt verði að gera síðustu breytingarnar, svo sem flutning ýmissa umferðarmerkja, afhjúpun götuljósmerkja o. fl., á sem liprastan hátt.

Þegar umferðin fer síðan í gang aftur, verður það undir mjög ströngu eftirliti. Lögreglan verður styrkt með hermönnum og sjálfboðaliðum, sem munu verða látnir leiðbeina bæði bifreiðastjórum og fótgangandi fólki. Þar að auki verður sennilega sett tímabundin hraðatak mörkun til þess að minnka framúrakstur og tjón af þeim óhöppum, sem kunna að verða þrátt fyrir allt. Allar hugsanlegar aðferðir verða notaðar til að minna á nýju umferðarregluna og koma í veg fyrir, að fólk taki upp gamla háttu, þangað til það hefur fullkomlega aðlagast hinu nýja umferðarkerfi.

### Kostnaður og bætur.

Þegar þingið ákvað að koma á hægri handar umferð, var gert ráð fyrir, að kostnaðurinn myndi verða 400 milljónir sænskra króna. Um helmingur þessa kostnaðar er vegna breytinga á strætisvögnum og langferðabifreiðum. Breytingar á götum og vegum krefjast um það bil fjórðungs fjárhæðarinnar. Breytingar vegna sporvagna, landvarna og skógræktar munu ásamt upplýsingum, menntun o. fl. krefjast eftirstöðva fjárhæðarinnar.

Bætur verða greiddar af ríkisfé vegna nauðsynlegs kostnaðar, sem er bein afleiðing af breytingunni í hægri handar umferð og ekki getur talizt óverulegur. Bætur verða greiddar, hvort sem það er ríkið, sveitarfélag, einkafyrirtæki eða einstaklingar, sem fyrir kostnaðinum verða. Skilyrði þess, að bætur fáiast, er, að áætlun um nauðsynlegar ráðstafanir hafi verið gerð fyrirfram og viðurkennd af högertrafikkommissionen.

### Fjáröflun.

Fjár til breytingarinnar verður aflað með aukaskatti af skráðum, vélknúnum ökutækjum á árunum 1964—1967. Auka umferðarbreytingarskatt skal greiða með hinum venjulega skatti af ökutækjum, 20 sænskar kr. af bifhjólum, 40 sænskar kr. af fólksbifreiðum, sem ekki veга meira en 1100 kg með ökumanni, og 75 sænskar kr. af öðrum vélknúnum ökutækjum. Meginreglan verður sú, að sá, sem á ökutækið í ársbyrjun, borgi skattinn.

### Takmark — öruggari umferð.

Þörfin á breytingu í hægri handar umferð í Svíþjóð hefur orðið brýnni með hverju árinu. Umferðin yfir landamærin, sem hefur aukizt hröðum skrefum, hefur aukið áhættuna og fjöldi slysa, sem hafa orðið vegna óvana við hægri eða vinstri handar umferð, hefur aukizt. Fjöldi bifreiða, sem fóru yfir landamærin árið 1963, var um það bil 5 milljónir. Gert er ráð fyrir, að þessi tala muni tvöfaldast í byrjun 8. tugs aldarinnar. Þar við bætist hinn mikli fjöldi ferðafólks, sem fer inn í og út úr landinu með lestum, flugvélum eða skipum.

Í hvert skipti, sem bifreið er nú ekið yfir landamæri okkar, fylgir aðlögun að öðru umferðarkerfi og því einnig aukin áhætta. Til þess að ryðja þessari áhættu úr vegi, að svo miklu leyti sem unnt er, hefur þingið ákveðið að breyta yfir í hægri handar umferð í Svíþjóð. Takmark vinnunnar við breytinguna er ekki einungis að minnka tölu slysa, er breytingin fer fram, og útiloka slysa, sem verða vegna óvana við nýju umferðarregluna. Lokatakmarkið er að koma á varanlegri bót á umferðarörygginu í landinu.

Nokkrar mikilvægar tölur, er breyting í hægri handar umferð stendur fyrir dyrum í Svíþjóð.

Tiltölulegur fjöldi ökutækja	Fjöldi íbúa á hvern bíl
1945 .....	70
1950 .....	20
1955 .....	10
1960 .....	5.7
1963 .....	5
1975 (áætlaður) .....	3

  

Fjöldi bifreiða, sem fara yfir landamærin	Milljónir (um það bíl)
1953 .....	1.1
1960 .....	3.7
1963 .....	5.0
1970 (áætlaður) .....	10.0

**Fjöldi slysa:**

Sænsk ökutæki erlendis	Erlend ökutæki í Svíþjóð
1959 ..... 1 770	1959 ..... 716
1960 ..... 1 822	1960 ..... 966
1961 ..... 2 217	1961 ..... 1 271
1962 ..... 2 918	1962 ..... 1 361
1963 ..... 3 506	1963 ..... 1 668

**Áætlaður kostnaður vegna breytingar í hægri handar umferð 1967:**

	Milljónir (um það bil)
Breytingar vegna strætisvagna og langferðabifreiða .....	200
Aðlögun gatna og vega .....	100
Breytingar vegna sporvagnaumferðarinnar .....	50
Skógrækt, landvarnir, benzínstöðvar, menntun og upplýsingastarfsemi, skipulagsvinna, óvænt .....	50
	<u>Samtals 400</u>

**Fjáröflun. — Umferðarbreytingarskattur 1964—1967:**

	kr. á ári
Bífhjól .....	20
Fólksbífreidd, sem ekki vegur meira en 1100 kg með ökumanni ....	40
Annað vélknúið ökutæki .....	75