

Nd.

**46. Frumvarp til laga**

[45. mál]

um breyting á umferðarlögum, nr. 40 23. apríl 1968.

Flm.: Jón Skaftason.

**1. gr.**

1. málsg. 50 gr. laganna orðist þannig:  
Í þéttbýli má eigi aka hraðar en 50 km á klukkustund.

**2. gr.**

Lög þessi öðlast þegar gildi.

**Greinargerð.**

Í mörgum löndum eru skoðanir mjög skiptar um, hvort rétt sé að hafa í lögum ákvæði um hámarkshraða bifreiða eða aðeins ákvæði um, að akstri bifreiða beri að haga í samræmi við ástand ökutækis og allar aðstæður.

Íslendingar hafa um langt skeið haft í lögum ákvæði um hámarkshraða bifreiða, bæði í þéttbýli og utan þéttbýlis. Í lögum nr. 23/1941 var hann ákveðinn 60 km á klukkustund á vegum utan þéttbýlis, en 30 km á klukkustund í þéttbýli. Með umferðarlögum nr. 26 2. maí 1958 er hámarkshraðinn aukinn í 70 km á klukkustund utan þéttbýlis, en 45 km á klukkustund í þéttbýli, og standa þau ákvæði óbreytt í gildandi umferðarlögum, nr. 40 23. apríl 1968.

Flm. þessa frv. telur nú tímabært að hækka nokkuð lögleyfðan hámarkshraða bifreiða í þéttbýli, úr 45 km í 50 km, og fjallar efni þessa frv. um það.

Rökstuðningur fyrir þessari breytingu er sá, að síðan hámarkshraði þessi var lögtekinn á árinu 1958 hefur stórfelld framför í gatnagerð í þéttbýli átt sér stað. Breiðir og sléttir vegir hafa leyst hina þröngu og holóttu moldarvegi af hólmi að verulegu leyti. Jafnframt hefur öryggisbúnaður bifreiða batnað mjög á þessum tíma.

Hvort tveggja þetta hefur leitt til þess að ökuhraði bifreiða hefur almennt aukist, og það er á almanna vitorði, að hann er mjög oft meiri en 45 km í þéttbýli.

Að áliti flm. þessa frv. mun breyting sú á lögleyfðum hámarkshraða bifreiða í þéttbýli, sem frv. gerir ráð fyrir, ekki auka slyshættuna í umferðinni. Þvert á móti. Skv. upplýsingum um umferðarslys, sem öllum eru aðgengilegar, má sjá, að ein algengasta ástæða þeirra er framúrakstur bifreiða. Bifreið, sem við góðar akstursaðstæður, t. d. á einstefnubraut, ekur mjög hægt og heldur langri röð bifreiða fyrir

aftan sig, er oft miklu meiri hættuvaldur í umferðinni en sú, sem ekur á eðlilegum hraða miðað við aðstæður.

Þrátt fyrir miklar framfarir í gatnagerð í þéttbýli á undanfórnum árum finnast þó ennþá götur, sem tæpast leyfa þann hámarkshraða, sem frv. gerir ráð fyrir. Hin almennu ákvæði um hámarkshraða í 49. gr. umferðarlaganna svo og heimild dómsmálaráðherra í 4. málsg. 50. gr. sömu laga til þess að ákveða lægri hámarkshraða á einstökum vegum ættu að geta tryggt, að skynsamlegar sérreglur gildi um hámarkshraða á þessum vegum.

Í athugasemdum með frv. til umferðarlaga, sem lagt var fram á Alþingi 1957, sem 117. mál, getur nefnd sú, sem frv. undirbjó, þess, að hún hafi aflað sér ýmissa gagna erlendis frá og nefnir þá einkum nefndarálit og tillögur samnorrænar nefndar um umferðarlöggjöf og nýjustu lög og frv. á Norðurlöndum og Þýskalandi um umferðamál. Nefndarmenn urðu enn fremur sammála um að hafa norræna löggjöf sem fyrirmynd að íslenskum umferðarlögum eftir því sem við ætti.

Því er ekki úr vegi að enda þessa greinargerð með upplýsingum um gildandi reglur um lögleyfðan hámarkshraða bifreiða á Norðurlöndum. Hann er þessi skv. þeim upplýsingum, sem ég hef fengið:

1. Danmörk: Hámarkshraði í þéttbýli 60 km/klst.  
— utan þéttbýlis 90—110 km/klst.
2. Svíþjóð: Hámarkshraði í þéttbýli 50 km/klst.  
— utan þéttbýlis 70—110 km/klst.
3. Finnland: Hámarkshraði í þéttbýli 60 km/klst.  
— utan þéttbýlis 80—120 km/klst.
4. Noregur: Hámarkshraði í þéttbýli 50 km/klst.  
— utan þéttbýlis 80 km/klst.