



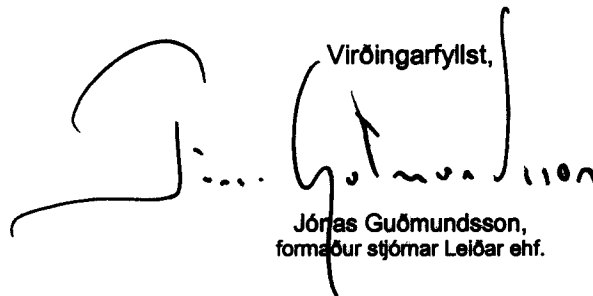
Alþingi
Erindi nr. P 133/799
komudagur 5.2.2007

Bolungarvík, 5. febrúar 2007.

Nefndasvið Alþingis,
Austurstræti 8 - 10,
150 Reykjavík.

Meðfylgjandi er umsögn Leiðar ehf., dags. 2. þ.m., um frumvarp til umferðarlaga, 388. mál, hert viðurlög, sbr. bréf samgöngunefndar Alþingis til félagsins, dags. 17. f.m., ásamt útprentun greinar sem undirritaður ritaði ásamt öðrum í tímaritið Sveitarstjórnarmál, 8. tbl. 2006 og nefnist „Samræming hámarkshraða innan þéttbýlis“ og vísað er til í umsögninni.

Umsögnin ásamt greininni var send nefndasviði Alþingis í tölvupósti 4. þ.m.

Virðingarfyllt,

Jónas Guðmundsson,
formaður stjórnar Leiðar ehf.



Bolungarvík, 2. febrúar 2007.

Nefndasvið Alþingis,
Austurstræti 8-10,
150 Reykjavík.

Netfang: nefndasvid@althingi.is

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum nr. 50/1987, með síðari breytingum. 388. mál, ökuskírteini, hert viðurlög, upptaka.

Vísað er til bréfs samgöngunefndar Alþingis til Leiðar ehf., dags. 17. janúar sl., en bréfinu fylgdi ofangreint frumvarp til umsagnar.

Frumvarpið lýtur að breytingum á ákvæðum umferðalaga nr. 50/1987 sem varða ökuskírteini, hertar refsingar og viðurlög við hraðakstri og upptöku ökutækis við gróf eða endurtekin brot. Með hraðakstri er í þessu sambandi væntanlega átt við akstur umfram lögheimilaðan hraða.

I.

Ekki eru gerðar sérstakar athugasemdir við þau ákvæði sem lúta að útgáfu ökuskírteina. Þó þykir mega nefna að í frumvarpinu er gert ráð fyrir því sem nefnt er akstursbann á handhafa bráðabirgðaskírteina að uppfylltum þargreindum skilyrðum. Ekki verður séð hver munur er á því að handhafi ökuskírteinis sæti akstursbanni eða sé sviptur ökurétti, ýmist til bráðabirgða eða um ákveðinn tíma, eins og núgildandi umferðarlög gera ráð fyrir. Þar sem rætt er um akstursbann sýnist í raun um sviptingu ökuréttar að ræða með þeim réttaráhrifum sem því fylgir. Sýnist margt mæla með því að úrræðið verði fremur nefnt afturköllun ökuréttar en akstursbann, sbr. 53. gr. gildandi laga. Að öðrum kosti er verið að fjölga orðum yfir nánast sama hugtakið, þ.e. að ökumaður missir heimild til að aka ökutæki, en skv. núgildandi umferðarlögum eru þau nú tvö, þ.e. afturköllun ökuréttar og svipting ökuréttar.

II.

Rétt þykir að gera eftirfarandi athugasemdir við þau ákvæði sem lúta að hertum refsingum (sektum) og viðurlögum (svipting ökuréttar) fyrir að aka hraðar en heimilt er. Lúta athugasemdirnar einkum að 4. og 5. mgr. 4. gr. og 5. gr. frumvarpsins, en greinarnar í heild hljóða svo (undirstrikun og feitletrun er undirritaðs):

„4. gr.

Á eftir 4. mgr. 100. gr. laganna koma fjórar nýjar málsgreinar sem orðast svo:

Við ákvörðun sektar vegna brots gegn 37. og 38. gr. skal höfð hliðsjón af aukinni áhættu sem hraðabrotið hefur í för með sér. Á vegi þar sem hámarkshraði má vera 80 km á klst. eða meiri skal sekt ákveðin hærri en ella. Sama gildir um ákvörðun sektar vegna hraðabrota við akstur:

- a. bifreiðar innan við 3.500 kg að heildarþyngd með eftirvagn eða tengitæki, þ.m.t. tjaldvagn og hjólhýsi,
- b. vörubifreiðar,
- c. hópbifreiðar,
- d. vagnlestar þar sem eru ökutæki sem falla undir b- eða c-lið með skráningarskyldan eftirvagn eða tengitæki,
- e. liðvagns og
- f. bifhjóls með hliðarvagni eða skráningarskyldum eftirvagni eða tengitæki.

Við ákvörðun sektar vegna brota gegn 37. og 38. gr., sbr. 5. mgr., skal sekt ákveðin hærri en ella þegar hraðinn er 140 km á klst. eða meiri.

Við ákvörðun sektar vegna brota gegn 37. og 38. gr., sbr. 5. mgr., skal sekt ákveðin mun hærri en ella þegar

ekið er meira en tvöfalt hraðar en heimilt er. Við ákvörðun sektar vegna brota gegn 37. og 38. gr., sbr. 5. mgr., skal sekt ákveðin mun hærri en ella á vegi þar sem hámarkshraði er takmarkaður við minni hraða en 80 km á klst. ef hraðinn er 30% meiri en heimilt er.

5. gr.

Á eftir 3. mgr. 101. gr. laganna kemur ný málsgrein sem orðast svo:

Þegar ekið er meira en tvöfalt hraðar en heimilt er skal svipting ökuréttar eigi ákvörðuð skemur en í sex mánuði."

Verði frumvarpið að lögum ber að ákveða mun hærri sekt en ella og ákveða sviptingu ökuréttar að lágmarki í sex mánuði þegar ekið er tvöfalt hraðar en heimilað er án tillits til þess hver heimilaður hámarkshraði er. Þá ber að ákveða mun hærri sekt en ella á vegi þar sem hámarkshraði er lægri en 80 km á klst þegar hraðinn er 30% meiri en heimilað er, einnig án tillits til þess hver raunverulegur hámarkshraði er. Þetta á því við á vegum þar sem heimilaður hraði er 70 km á klukkustund og þar undir. Í 2. gr. umferðarlaga er vegur skilgreindur sem: „Vegur, gata, götuslóði, stígur, húsasund, brú, torg, bifreiðastæði eða þess háttar, sem notað er til almennrar umferðar." Ákvæðið á því við um akstur alls staðar á vega- og gatnakerfinu jafnt í dreifbýli sem þéttbýli.

Líklegt má telja að þessar hækkuðu sektir yrðu tilgreindar í viðauka I við reglugerð nr. 930/2006 um sektir og önnur viðurlög vegna brota á umferðarlögum og reglum settum samkvæmt þeim (sjá viðauka við bréf þetta).

Þótt vissulega þurfi að reyna að fækka slysum í umferðinni verður að telja að hér sé of langt gengið í beitingu sekta og viðurlaga (ökuréttarsviptingar). Í töflunni hér á eftir er tilgreindur sá hraði sem heimilaður er og sá hraði sem aka má umfram tilgreindan hraða annars vegar skv. 4. mgr. 4. gr. og 5. gr. frumvarpsins (A) og hins vegar samkvæmt 5. mgr. 4. gr. frumvarpsins (B).

Heimilaður hámarks-hraði í km á klst.	(A) Lægsti hraði umfram heimilaðan hraða þegar ekið er meira en tvöfalt hraðar en heimilt er		Heimilaður hámarks-hraði í km á klst.	(B) Lægsti hraði þar sem sekt skal ákveðin „mun hærri en ella“ fyrir að aka 30% hraðar en heimilað er
70	140 sjá 3.mgr. 4. gr.		70	92
60	121		60	79
50	101		50	66
45	91		45	60
40	81		40	53
35	71		35	47
30	61		30	40
15	31		15	20

Miðað við 5 km svigrúm vegna hraðakstursbrota sem veitt er í gildandi viðauka I við reglugerð nr. 930/2006 og hugsanlega skekkju við hraðamælingar þar sem að jafnaði er miðað við 3 km eða alls 8 km má líklega hækka þann hraða sem mældur er sem þessu nemur. Þó sýnist þurfa að tiltaka sérstaklega í áður nefndri reglugerð eða viðauka við hana ef að óbreyttu á að heimila þessi 5 km frávik.

Hraði undir 70 km á klst er oftast í þéttbýli. Þar ákveður sveitarstjórn hraðamörkin eða nánar tiltekið lögreglustjóri, að fengnum tillögum sveitarstjórnar, sbr. 81. gr. umferðarlaga. Það verður að segjast eins og er að víða er illa staðið að ákvörðunum um og merkingum á þeim hraða sem heimilaður er - ekki sist á minni þéttbýlisstöðum víða um landið. Víða er þéttbýlismerkið sem þýðir 50 km hraða á klst. langt utan við hið eiginlega þéttbýli og því verður mörgum á að aka nokkru hraðar innan merkisins í átt að þéttbýli en strangt til tekið er heimilað. Ekki síður á þetta við þegar ekið er út úr þéttbýli. Þá ákveða sveitarfélög oft óraunhæfan hraða án þess að gera viðeigandi ráðstafnir t.d. er víða 35 km hraði á klst. á vegum eða götum, jafnvel þjóðvegum milli þéttbýlisstaða, sem vel mætti aka a.m.k á 50 km hraða á klukkustund þar sem þær eru víðast nægilega breiðar, vegsýn eins og best verður á kosið, engar þvergötur, ekki heimilt að leggja ökutækjum o.s.frv. Leggja verður áherslu á að þar sem lágur hraði er ákveðinn verði gerðar þær ráðstafnir sem þarf til að hindra að komist verði að ráði hraðar en heimilað er m.a. með þrengingum, upphækkunum, ítarlegum merkingum o.s.frv. Loks má nefna að talsvert ósamræmi er milli einstakra sveitarfélaga um þann hraða sem

heimilaður er í þéttbýli, en þar má sjá tölurnar 30, 35, 40, 45 og 50 - en hærri hraða á stofnbrautum. Skál um þetta m.a. vísað til greinar sem undirritaður ásamt dr. Haraldi Sigþórssyni, verkfræðingi, ritaði í tímaritið Sveitarstjórnarmál, 8. tölublað ársins 2006, og nefnist „Samræming hámarkshraða innan þéttbýlis.“ Fylgir útprentað eintak hennar (pdf-skjal) erindi þessu. Gera verður þá kröfu að sveitarfélögin í landinu taki sig á eða verði gert að taka sig á og ákvarði og merki hámarkshraða þannig að ekki sé óþarfa hætta á að ökumenn gæti sín ekki og aki hraðar en heimilt er áður en jafn þungbærar refsingar og viðurlög verða leidd í lög og hér um ræðir.

Líklega er skýrasta dæmið um það hvað þær hugmyndir sem lagðar eru til í frumvarpinu teljast hæpnar þegar heimilaður hraði er hvað lægstur eða 15 km á klst. (vistgötur, sbr. 7. gr. umferðarlaga) og ökumanni verður á að aka á yfir 30 km hraða á klst (38 km á klst miðað við vikmörk og lögheimilað svigrúm). Þá skal hann sviptur ökurétti í sex mánuði hið skemmsta og sekt ákveðin mun hærri en ella. Ef hann er staðinn að því að aka 30% hraðar en 15 km á klst eða 20 km á klst. skal sekt vera mun hærri en ella. Þá verður að jafnaði að telja mjög hart að svipta þann sem verður á að aka á yfir 70 km hraða, e.t.v. á illa merktum kafla þar sem hámarkshraði er 35 km á klst., ökurétti eigi skemur en í sex mánuði. Í dag yrði svipting ökuréttar fyrir slíka háttsemi einn mánuður og sekt kr. 35.000, sbr. viðauki I við reglugerð nr. 930/2006.

Minnt skal á að flest alvarleg umferðarslys verða úti á þjóðvegum utan þéttbýlis og líklega mest þörf á að stemma stigu við glæfraakstri þar. Ekki verður séð að brýn þörf sé á reglum sem þessum til að draga úr glæfraakstri í þéttbýli enda mun minna um alverleg slys þar en úti á þjóðvegum landsins. Væri æskilegt að fyrir lægju tölur frá ríkislögreglustjóra um fjölda brota á ákvæðum laga um hámarkshraða þar sem brot innan þéttbýlis væru sérstaklega talin. Kæmi þá væntanlega betur í ljós hver þörf væri fyrir ákvæði sem þessi.

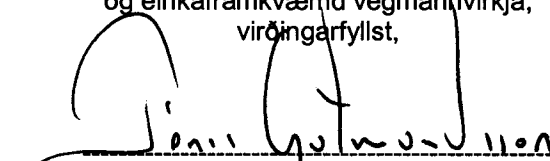
Sem ljóst má vera af þeim tölum sem tilgreindar eru í töflunni telst vart heppilegt að vera með fastar hlutfallstölur (30% og 100%) á heimilaðan hraða allt frá 15 km upp í 70 km á klst., sem leiðir til að því minni hraði sem heimilaður er því minni frávík. Heppilegra verður að teljast að miða við fasta tölu umfram heimilaðan hraða eins og gert er í dag en ekki hlutfallstölu. Segja má að reglur eins og þær sem felast í frumvarpinu geri ökumönnum erfitt fyrir og séu til þess fallnar að valda ruglingi. Vel sýnist áfram mega notast við þau viðmið sem fram koma í viðauka I í áðurnefndri reglugerð nr. 930/2006 og nýlega voru talsvert hert. Tíðar breytingar á viðurlögum fyrir að aka hraðar en heimilað er eru til þess fallnar að skapa óvissu sem teljast verður óheppileg fyrir ökumenn.

Að framanskráðu athugðu er lagt til að 4. og 5. mgr. 4. gr. og 5. gr. frumvarpsins verði einfaldlega felldar úr því.

III.

Að því er varðar 7. gr. frumvarpsins skal vakin athygli á því að eignarhald á ökutækjum hefur talsvert breyst í seinni tíð. Algengt er orðið að fjármögnunarfyrirtæki séu skráðir eigendur ökutækja og / eða skráður umráðamaður sé að greiða af því áhvilandi lán og eignarréttur sé þar með skertur. Skráning í ökutækjaskrá telst oft hæpin eignarheimild ef á reynir, t.d. ef hjón eiga í hlut og ökutæki er skráð á annað hjóna. Líklegt er að meira sé um að fólk aki á bilaleigubílum o.s.frv. Því má ekki treysta um of á það úrræði að heimila upptöku ökutækis við gróf og eða/ítrekuð brot á umferðarlögum til að stemma stigu við umferðarlagabrotum. Getur þetta úrræði komið mjög misjafnlega niður eftir því hvernig á stendur með eignarhald hjá hverjum og einum. Meira jafnræði væri fólgið í fangelsis-refsingum.

F.h. stjórnar Leiðar ehf.,
sem er félag um frampróun í samgöngum á landi
og einkaframkvæmd vegmannvirkja,
virðingarfyllst,


Jónas Guðmundsson,
formaður stjórnar

Fskj. Grein í Sveitarstjórnartíðindum 8. tbl. 2006 eftir Jónas Guðmundsson, sýslumann og dr. Harald Sigþórsson, verkfræðing, sem nefnist „Samræming hámarkshraða innan þéttbýlis.”

Viðauki: Viðurlög við brotum á 37. og 38. gr. umferðarlaga skv. viðauka I við reglugerð nr. 930/2006 um sektir og önnur viðurlög vegna brota á umferðarlögum og reglum settum samkvæmt þeim.

„37. gr. Almennar hraðatakmarkanir

Þegar ekið er yfir lögleyfðum hámarkshraða skal beita eftirfarandi töflu. Í fyrstu línu lárétt er lögleyfður hámarkshraði í km tilgreindur. Raunverulegur hraði ökutækis, í km, er tilgreindur í fyrstu línu lóðrétt. Sektarfjárhæð er tilgreind í þúsundum króna og sviptingartími í mánuðum.

Hraði	30	35	50	60	70	80	90
36-40	5						
41-45	10	5					
46-50	15	10					
51-55	20	15					
56-60	25	20	5				
61-65	30 + 1	25	10				
66-70	40 + 2	30	15	5			
71-75	50 + 3	35 + 1	20	10			
76-80		40 + 2	25	15	5		
81-85		50 + 3	30	20	10		
86-90			40	30	15	5	
91-95			50	40	30	10	
96-100			60	50	40	20	5
101-110			75 + 1	60	50	30	15
111-120			90 + 2	75 + 1	60	50	30
121-130			110 + 3	90 + 2	75 + 1	60	45
131-140				110 + 3	90 + 2	75 + 1	60
141-150					110 + 3	90 + 2	75 + 1
151-160						110 + 3	90 + 2
161-170							110 + 3

38. gr. Ökuhraði sérstakra gerða ökutækja

Við ákvörðun sekta og sviptingar ökuréttar fyrir brot á ákvæðum þessarar greinar skal beita töflu 37. gr. að teknu tilliti til lögleyfðs hámarkshraða ökutækis.”

Umferðarmál

Samræming hámarkshraða innan þéttbýlis

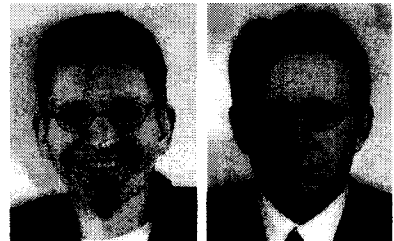
Dr. Haraldur Sigþórsson og Jónas Guðmundsson skrifa.

Um þessar mundir er verið að herða nokkuð reglur og viðurlög við brotum á reglum um ökuhraða hérlendis. Með reglugerð nr. 930/2006 um sektir og önnur viðurlög vegna brota á umferðarlögum, sem tók gildi 1. desember sl., er m.a. kveðið á um að svigrúm vegna aksturs umfram heimilaðan hraða, áður en sektum er beitt, skuli vera 5 km á klst. en áður var það 10 km á klst. Auk þess eru sektir fyrir akstur umfram heimilaðan hraða hækkaðar umtalsvert. Þá er til meðferðar á Alþingi stjórnarfrumvarp til breytinga á umferðarlögum þar sem kveðið er á um hert viðurlög við ýmsum brotum á reglum um ökuhraða, ekki síst í þéttbýli. Því er brýnna en áður að vandað sé til ákvarðana um heimilaðan ökuhraða á hverjum stað þannig að umferð geti gengið greitt og eðlilega fyrir sig en öryggi sé tryggt.

Á þjóðvegum utan þéttbýlis er það vegamálastjóri sem ákveður ökuhraða, sbr. 3. mgr. 81. gr. umferðarlaga nr. 50/1987, eins og henni var breytt með lögum nr. 66/2006, en áður var það ráðherra (dómsmálaráðherra og síðar samgönguráðherra). Á öðrum vegum og þar með í öllu þéttbýli ákveður lögreglustjóri hraðamörkin, að fengnum tillögum sveitarstjórnar. Þéttbýli markast af merkjum sem tákna þéttbýli.

Samkvæmt 37. gr. umferðarlaga gilda svohljóðandi almennar hraðatakmarkanir hérlendis:

- 37. gr. í þéttbýli má ökuhraði ekki vera meiri en 50 km á klst.
- Utan þéttbýlis má ökuhraði ekki vera meiri en 80 km á klst., þó 90 km á klst. á vegum með bundnu slitlagi.
- Ákveða má hærri hraðamörk á tilteknum vegum, þó eigi meira en 100 km á klst., ef



Dr. Haraldur Sigþórsson. Jónas Guðmundsson.

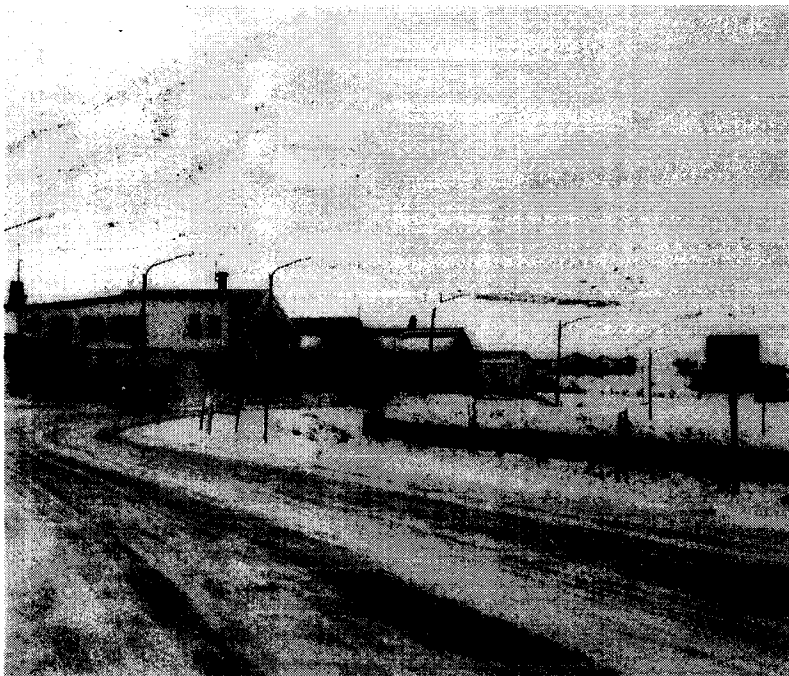
- aðstæður leyfa og æskilegt er til að greiða fyrir umferð, enda mæli veigamikil öryggis-sjónarmið eigi gegn því.
- Ákveða má lægri hraðamörk þar sem æskilegt þykir til öryggis eða af öðrum ástæðum.

Núverandi staða

Nokkuð er breytilegt hvaða hámarkshraði gildir innan þéttbýlis, einkum á smærri stöðum. Eins og áður segir er hámarks- hraði innan þéttbýlis 50 km á klst., nema annað sé ákveðið og merkt sérstaklega. Eftir þéttbýlisskiltið er það því sá hraði sem gildir. Síðan virðist vera nokkuð tilviljanakennt hvaða hraði er ákveðinn og hvernig hann er merktur áfram inn á einstaka þéttbýlisstaði og innan þeirra. Staðsetning skilta, jafnt um mörk þéttbýlis sem heimilaðan hraða, er einnig oft óheppileg eða í besta falli umdeilanleg.

Nokkuð er um að miðað sé við 35 km á klst. og sjá má dæmi um 45 km á klst. Þetta er auðvitað einfalt og ódýrt, því eitt skilti gildir fyrir það sem á eftir kemur, en hefur einnig ýmsa galla. Ekki er t.d. samræmi við stærri þéttbýlisstaði. Þá gerir þetta fyrirkomulag ekki ráð fyrir flokkuðu gatnakerfi, þ.e. umferðargötur og húsa- göturu eru lagðar að jöfnu. Munur á 50 km á klst. og 45 km á klst. er hverfandi og engin nauðsyn að víkja þannig frá almennum hámarkshraða innan þéttbýlis. Sama má raunar segja um 35 km á klst. og 30 km á klst. Tilgangslítið er að nota skiltaðan hraða sem endar á tölunni 5. Nóg er að nota tölur sem enda á 0. Ann- að getur skapað óþarfa rugling.

Annar hraði en hér hefur verið nefndur



„Tilgangslítið er að nota skiltaðan hraða sem endar á tölunni 5,“ segir m.a. í grein þeirra Haraldar og Jónasar.



HÍ

Umferðarmál

hefur einnig verið ákveðinn, eins og t.d. 25 og 40 km á klst. Margbreytilegur hámarkshraði getur ruglað öikumenn og aðra vegfarendur. Þá vill oft bregða við að ákvarðanir um hámarkshraða séu óeðlilegar miðað við útfærslu gatna, hann t.d. ákveðinn of lágur fyrir breiða greiðfæra götu eða of hár fyrir götu með marga óvarða vegfarendur eða þar sem t.d. innkeyrslur eru margar. Mikilvægt er að fyrirkomulag sé svipað milli einstakra þéttbýlisstaða. Mjög er líklegt að mörgum verði á að aka hraðar en heimilt er ef hraði á greiðfærri umferðargötu er ákveðinn óþarflega lágur, t.d. 35 km á klst., auk þess sem slíkt fyrirkomulag kann að skapa óþarfa virðingarleysi fyrir gildandi hámarkshraða. Einsleitt gatnakerfi og að hraði sé ákveðinn og honum stýrt með markvissum og skipulögðum aðgerðum er með mikilvægustu atriðum með tilliti til öruggrar og greiðrar umferðar.

Í áður nefndri reglugerð nr. 930/2006 eru sektir fyrir að aka yfir hraðamörk ákveðnar út frá hraðanum 30, 35, 50, 60, 70, 80 og 90 km á klst. Ekki er tilgreint sérstaklega hver sektarfjárhæðin skuli vera þar sem hámarkshraði er annar eins og t.d. 25, 40 eða 45 km á klst. og sýnist því nærlægt að miða við næstu tölu fyrir ofan ef sekta á fyrir of hraðan akstur þar sem sá hraði er ákveðinn. Samkvæmt því sem áður er ritað kynni að vera æskilegt að nema hraðann 35 km á klst. úr reglugerðinni.

Tillögur að breytingum

Lagt er til að fyrirkomulag hámarkshraða innan þéttbýlis verði samræmt á þann veg að 50 km á klst. gildi fyrir umferðargötur og þjóðvegi, en 30 km á klst. fyrir götur innan hverfa og allar aðrar götur en svonefndar vistgötur þar sem enn lægri hraði gildir. Þetta skipulag yrði þá í fullu samræmi við stærri þéttbýlisstaði. Þar eru að vísu götur með röðum umferðarljósa yfirleitt með 60 km á klst. og stofnbrautir með mislægum gatnamótum með 80 km á klst. Slíkt á hins vegar ekki við fyrir smærri þéttbýlisstaði og ruglar því ekki heildarmyndina.



„Með samræmingu ættu öikumenn ætíð að vita, hvaða hámarkshraði gildir á hverjum stað.“

Hraðinn 90 km á klst. á þjóðvegum yrði þá fyrst tekinn niður í 70 km á klst., sem myndi gilda nokkurn kafla þar sem það á við, en síðan tækju 50 km á klst. við. Sá hraði myndi síðan gilda fyrir umferðargötur í framhaldinu. Ef áður hefur gilt lægri hraði en 50 km á klst. þyrfti að vanda allan frágang, kantsteina, yfirborðsmerkingar og skiltun, afmörkun bílastæða og sérstaklega þverunarstaði gangandi. Þeir þyrftu að vera fáir en vel skilgreindir. Síðan yrðu íbúahverfi afmörkuð með hliðum, skiltum með 30 km á klst. og jafnvel hraðatakmarkandi aðgerðum. Þetta þyrfti ekki að vera viðamikil aðgerð á hverjum stað, en myndi þó óhjákvæmlega þýða uppsetningu á nokkrum skiltum.

Með samræmingu ættu öikumenn ætíð að vita, hvaða hámarkshraði gildir á hverjum stað og ekki þörf að gefa því sérstakan gaum eftir því hvaða þéttbýlisstaður á í hlut. Eftir því sem næst verður komist gildir sama fyrirkomulag um ákvörðun hámarkshraða og hraðamerkingar og hér er lagt til víðast í þéttbýli í nágrennalöndunum.

Þar sem ákvörðun hámarkshraða innan þéttbýlis er ekki á höndum eins aðila, eins og t.d. Vegagerðarinnar, heldur sveitarstjórna sem gera sínar tillögur til lögreglustjóra, þyrftu yfirvöld á hverjum stað að yfirfara ákvarðanir um ökuhraða hvert á sínu svæði. Það má einnig velja því fyrir sér hvort það sé að öllu leyti heppilegt fyrirkomulag að það sé á valdi sveitar-

stjórna á hverjum stað að gera tillögu um hámarkshraða á þeim vegum eða götum sem telja má hluta af þjóðvegakerfinu. Sveitarstjórnir þiggja umboð sitt eingöngu frá íbúum sveitarfélagsins en þeir vilja gjarnan hafa hraða sem lægstan hver á sínum stað en minna er litid til hagsmuna umferðarinnar eða til heildarsamræmis. Margt sýnist því mæla með því að það verði vegamálstjóri sem ákveði hraða á þjóðvegum í þéttbýli, að fenginni umsögn sveitarstjórnar á viðkomandi stað, enda greiddi Vegagerðin kostnað við nauðsynlegar ráðstafanir til að tryggja öryggi. Með þessu mætti ná samræmi í ákvörðun hámarkshraða á þjóðvegakerfinu á landsvísu og fagleg sjónarmið réðu fremur en tilfinningaleg eða pólitísk á hverjum stað. Jafnvel mætti ganga enn lengra og gera áskilnað um að sótt yrði um sérstaka rökstudda undabágu til vegamálstjóra ef óskað væri eftir öðrum hámarkshraða innan þéttbýlis undir 50 km á klst. en hraðanum 30 km á klst.

Það er von höfundna að þessi grein vekji menn til umhugsunar um ástand hraðamerkinga í sínu sveitarfélagi og nauðsyn þess að samræma þær sem mest.

Haraldur Sigbórsson er umferðarverkfræðingur hjá verkfræðistofunni Línuhönnun hf. og aðjúnkt við Háskólann í Reykjavík.

Jónas Guðmundsson er sýslumaður í Bolungarvík og stjórnarformaður í Leið ehf., félagi um frampróun í samgöngum á landi.

