



# Samgöngufélagið

Aðalstræti 21 - 415 Bolungarvík • Kt. 620999-3269 • Netfang samgongur@snerpa.is • Veffang www.samgongur.is

Bolungarvík, 30. mars 2011.

Nefndasvið Alþingis,  
Austurstræti 8-10,  
101 Reykjavík.

*Alþingi*  
*Erindi nr. P 139/1869*  
*komudagur 31.3.2011*

Athugasemdir við frumvarp til umferðarlaga, þskj. 814-495, lagt fyrir Alþingi á 139. löggjafarþingi 2010-2011.

Hér á eftir fara athugasemdir eða ábendingar Samgöngufélagsins við nokkur ákvæði í ofangreindu frumvarpi til umferðarlaga. Þess skal getið að Samgöngufélagið er áhugamannafélag, sem skv. lögum félagsins hefur þann tilgang m.a. að gæta hagsmuna almennings gagnvart stjórnvöldum og þeim sem veita þjónustu eða fara með verkefni á sviði samgangna.

Um 1. gr. frumvarpsins, sem er svohljóðandi:

*„Markmið.*

*Markmið laganna er að vernda líf og heilsu vegfarenda með auknu umferðaröryggi þar sem jafnræðis er gætt milli vegfarenda, óháð samgöngumáta, og tillit tekið til umhverfissjónarmiða við skipulagningu umferðar.“*

Telja verður að hér sá um nokkuð hástemmt og óljóst ákvæði að ræða sem ekki hefur mikla þýðingu. Af orðalaginu má ráða að lögunum sem slíkum sé ætlað vernda líf og heilsu með auknu umferðaröryggi en ekki þau úrræði eða það fyrirkomulag sem lögin mæla fyrir um eða bjóða upp á. Ekki er ljóst hvað átt er við með að tillit skuli tekið til umhverfissjónarmiða við „skipulagningu umferðar.“

Að þessu athuguðu er hér með gerð tillaga að breyttu orðalagi:

**Markmið laga þessara er að stuðla að öruggri og greiðri umferð á landi í sem mestri sátt við umhverfi og samfélag og jafnræði vegfarenda óháð samgöngumáta.**

Um 28. gr. frumvarpsins, sem er sem hér segir:

*„Stöðvun ökutækis og lagning þess.*

*Eigi má stöðva ökutæki eða leggja því þannig að valdið geti hættu eða óþægindum fyrir aðra umferð.*

*Á vegi má einungis stöðva ökutæki eða leggja því hægra megin. Þar sem einstefnuakstur er má þó setja aðrar reglur, sbr. 1. mgr. 81. gr. Utan þéttbýlis má stöðva ökutæki eða leggja því vinstra megin, ef nauðsyn krefur vegna sérstakra aðstæðna. Stöðva skal ökutæki eða leggja því við ystu brún akbrautar og samhliða henni eða utan hennar, ef unnt er.“*

Skerpa þykir mega ákvæði 1. málslíðar 2. mgr. og kveða upp úr með það að einungis meggi leggja ökutæki hægra megin miðað við akstursstefnu hverju sinni. Yrði ákvæðið þá orðað sem hér segir:

**Á vegi má einungis stöðva ökutæki eða leggja því hægra megin miðað við akstursstefnu.**

36. gr. frumvarpsins fjallar um hraðatakmarkanir og er sem hér segir:

„Almennar hraðatakmarkanir.

*Hraðamörk á vegum skulu ákveðin að teknu tilliti til m.a. umhverfissjónarmiða, skilvirkni samgangna og umferðaröryggis vegfarenda.*

*Í þéttbýli má ökuhraði ekki vera meiri en 50 km á klst., nema sérstakar ástæður mæli með hærri hraðamörkum og umferðarmerki gefi það til kynna.*

*Utan þéttbýlis má ökuhraði ekki vera meiri en 80 km á klst. á vegum með malar slitlagi og vegum með einni akrein með bundnu slitlagi, en 90 km á klst. á öðrum vegum með bundnu slitlagi.*

*Á fáförnum vegum með bundnu slitlagi og tveimur akreinum má ökuhraði vera allt að 100 km á klst.*

*Ákveða má hærri hraðamörk á vegum, þó eigi meira en 110 km á klst., ef akstursstefnur eru aðgreindar og aðstæður að öðru leyti leyfa, enda mæli veigamikil umferðaröryggissjónarmið eigi gegn því.*

*Ákveða má lægri hraðamörk þar sem æskilegt þykir til öryggis eða af öðrum ástæðum.*

*Á afmörkuðum bifreiðastæðum og í bílastæðahúsum skal ökuhraði ákveðinn að hámarki 15 km á klst.*

*Ráðherra setur í reglugerð, að fengnum tillögum Vegagerðarinnar, nánari ákvæði um þær tegundir vega þar sem heimilt er að ákveða minni eða aukinn hámarkshraða, þar á meðal um rafræna stjórnun hraða á vegum.“*

Ákvarðanir hraðamarka eða hámarkshraða orka oft tvímælis og verður seint búið svo um hnúta að allir séu sáttir eða haldi sig við þau mörk sem ákveðin eru. Má í framtíðinni og með aukinni tækni gera ráð fyrir mun meiri sveigjanleika við ákvörðun hraðamarka en nú er, sem bæði lagar sig betur að ytri aðstæðum hverju sinni og hugsanlega einnig þeim ökutækjum og ökumönnum sem eru á ferð hverju sinni. Mætti e.t.v. huga að því að setja ákvæði sem opnar möguleika á þessu sviði til viðbótar því sem greinir í lokamálgrein ákvæðisins.

Fagnað er ákvæði 4. mgr. um að heimila megi 100 km hraða á klst. á fáförnum vegum með bundnu slitlagi og tveimur akreinum. Þótt ekki sé við neitt viðmið að styðjast hvað séu fáfarnir vegir sýnist mega miða við t.d. vegi með innan við 1.000 ÁDU umferð en um þetta mætti setja ákvæði í reglugerð þá sem nefnd er í lokaákvæði greinarinnar. Ætti þetta þá við ýmsa vegarkafla á m.a. Hringveginum, sem eru ærið misjafnir og bera misvel þann hraða sem þar er nú heimilaður, þótt nánast alls staðar utan þéttbýlis sé sami hraði leyfður. Má sjá fyrir sér að þessi aukni hraði yrði heimilaður á beinum og breiðum vegarköflum með góðri vegsýn þar sem byggð er ekki þétt og ekki er mikið af þvervegum inn á. Má sem dæmi nefna veginn um Möðrudalsörævi, ýmsa vegarkafla í Ísafjarðardjúpi, í Skaftafellssýslum, nýja vegarkafllann um Norðurárdal í Skagafirði o.fl. Til að tryggja að ökumaður megi ávallt vita hvaða hraði er heimilaður mætti auk venjulegra skilta sem sýna heimilaðan hámarkshraða líma merki á þær vegstikur sem eru meðfram nánast öllum vegum landsins þar sem heimilaður hraði væri sýndur, t.d. á fjórðu hverja stiku.

Minnt skal á að fyrir nokkrum árum voru vikmörk vegna sekta fyrir of hraðan akstur lækkuð úr 10 km á klst í 5 km klst og hraðamörk þannig í raun lækkuð úr 103 í 98 km á klst. Í þessari heimild fælist því í raun ekki nema um 5 km hækkun frá því sem var áður en vikmörkin voru lækkuð en heimildin næði aðeins til valinna vegarkafla. Flestir þeir vegarkafla sem þessi heimild ætti að ná til eiga það sammerkt að líklegt er að hátt hlutfall ökumanna aki þar á um og yfir 100 km hraða ef aðstæður eru ekki þeim mun lakari.

Á löngum leiðum getur verið syfjandi og slævandi að aka að hámarki á hraða vel undir því sem aðstæður leyfa og má því segja að þessi breyting hefði jákvæð áhrif að því leyti. Uppbrot hraðamarka eins og lýst er bætir tilfinningu ökumanna fyrir vegunum og umhverfi þeirra þannig að t.d. ef ekki er leyfður 100 km hraði á klst. á tilteknum vegarkafla er það vísbending um að þar beri að viðhafa aukna varúð, vegna einhverra aðstæðna, t.d. margra þervega, skertra sjónlína o.s.frv. Það verður að vera hægt að treysta ökumönnum til að aka á þessum hraða þegar aðstæður leyfa og láta þá um að meta þær aðstæður, sem eru undirorpnar mestum breytingum eins og veður, skyggni og umferð annarra ökutækja. Nefnt skal að það tekur eina klukkustund og sjö mínútur að aka 100 km vegarkafla á 90 km klst. hraða en slétta klukkustund á 100 km klst. hraða. Því getur munað um þessi mismunandi hraðamörk á lengri leiðum.

Ökutæki verða öruggari og betur búin með hverju árinu og því vart mikil hætta þótt opnað verði á þessa heimild, en 90 km hraði hefur verið við lýði a.m.k. síðan við gildistöku umferðarlaga nr. 50/1987 þegar vegir og umhverfi þeirra voru í mun lakara ástandi en nú er. Þá er það í raun ótrúlegt að ekki skuli hafa orðið fleiri alvarleg slys á þeim fjölmörgu malarvegum sem enn eru í notkun, sumir talsvert fjölfarnir, þar sem leyfður er 80 km á klst. sem vart getur talist umtalsvert lægri hraði en 90 km á klst. Er t.d. himinn og haf milli ástands vegarins yfir Þorskafjarðarheiði, sem á löngum köflum er holóttur, hlykkjóttur, mjór, víða blindur og háll í bleytu, þar sem leyfður er 80 km hraði á klst og veginum um Steingrímsfjarðarheiði, sem liggur þvert á Þorskafjarðarheið og „aðeins“ er leyfður 90 km hraði miðað við klst. þótt hann sé beinn, breiður og víðast með góða sjónlínur. Mælir raunar margt með því að heimilaður hraði á malarvegum sem æ færri eru vanir að aka með fjölgun vega með bundnu slitlagi verði lækkaður í t.d. 70 km á klst. ef eitthvert samræmi á að vera í ástandi vega og ákvörðunum um ökuhraða. Fá slys á malarvegum, eftir því sem næst verður komist, auk þess sem víða eru góðar merkingar um ástand vegarkafla á hverjum stað og ráðlagðan hraða, sýna e.t.v. að í flestum tilfellum er ökumönnum sjálfum best treystandi til að meta aðstæður a.m.k. að ákveðnu marki.

Um 45. gr. Þar er gert ráð fyrir lækkuðu heimiliðu áfengismagni í blóði og er greinin svohljóðandi:

*„Bann við ölvunarakstri.*

*Enginn má stjórna eða reyna að stjórna vélknúnu ökutæki ef hann er undir áhrifum áfengis. Ef vínandamagn í blóði ökumanns nemur 0,20‰, en er minna en 1,20‰, eða vínandamagn í lofti sem hann andar frá sér nemur 0,1 milligrammi í lítra lofts, en er minna en 0,60 milligrömm, eða ökumaður er undir áhrifum áfengis þótt vínandamagn í blóði hans eða útöndun sé minna telst hann ekki geta stjórnað ökutæki örugglega.*

*Ef vínandamagn í blóði ökumanns nemur 1,20‰ eða meira eða vínandamagn í lofti sem hann andar frá sér nemur 0,60 milligrömmum í lítra lofts eða meira telst hann óhæfur til að stjórna ökutæki.“*

Vissulega fara akstur og áfengi ekki saman og skal ekki gert lítið úr því. Ekki verður þó séð að sérstök þörf kalli á að lækka heimilað eða öllu heldur viðurlagalaust alkóhólmagn í blóði.

Vart er hægt að tala um að menn séu undir áhrifum áfengis þótt örlítið áfengismagn greinist í blóði, eftir e.t.v. drykkju á einum pilsner, jafnvel þótt það nái allt að 50 ‰ (prómillum). Hvað þá að um sé að ræða það sem fyrirsögnin ákvæðisins nefnir ölvunarakstur, en hófstílltara telst

að nefna akstur undir áhrifum áfengis. Er hér með lagt til að fyrirsögninni verði breytt að þessu leyti og sagt „**Bann við akstri undir áhrifum áfengis**“. Ekki er kunnugt um annað en þau viðmið sem stuðst hefur verið við hafi dugað þökkalega hérlendis og ekki að sjá hvaða nauðir rekur til að þeim sé breytt. Ekki er vitað til að sýnt hafi verið fram á aukna slysatíðni ökumanna hérlendis sem greinst hafa með þetta áfengismagn í blóði. Þetta mundi hins vegar kalla á verulega aukin afskipti lögreglu af ökumönnum. Hugsanlega mætti lækka þessi mörk í 40% og jafnvel 30%, en 20% verða að teljast nokkuð lág mörk.

Um a lið 2. mgr. 55. gr. laga frumvarpsins, sem er svohljóðandi:

„Skilyrði til að mega stjórna ökutæki.

-----

*Enginn má stjórna bifreið eða bifhjóli nema hann hafi til þess gilt ökuskrteini sem ríkislögreglustjórinn gefur út. Ríkislögreglustjórinn getur falið sýslumönnum að annast útgáfu ökuskrteina.*

*Veita má ökuskrteini til aksturs bifreiðar þeim sem:*

a. er fullra 18 ára, ....“

Þótt vissulega séu gild rök fyri því að samræma aldur til að fá bílpróf, lögræðisaldri eru ýmis rök gegn þessari hugmynd, og eru mörg þeirra raunar talin upp í greinargerð með frumvarpinu. Þykir helst mega telja, að íbúar hinna dreifðu byggða eru mjög háðir einkabíl þar sem almenningssamgöngur eru oft í algeru lágmarki ef þær eru yfirleitt í boði. Tiltölulega nýleg ákvæði um akstur með leiðbeinanda, um punktakerfi, um bráðabirgðaskrteini, um afturköllun ökuréttinda og fleira slíkar ráðstafanir sýnast hafa gefist vel og með þeim tekist vel að stuðla að góðu aðhaldi með þeim ungmönnum sem fengið hafa ökuréttindi 17 ára. Verður því ekki séð að umferðaröryggisrök leiði til þess að hækka eigi þennan aldur í 18 ár.

Um 81. gr. frumvarpsins, sem er svohljóðandi:

„Sérákvæði um notkun vegu, hraðamörk o.fl.

*Veghaldari getur kveðið á um varanleg sérákvæði um notkun vegar til umferðar að höfðu samráði við sveitarstjórn, þegar það á við, og lögreglu, m.a. um:*

- a. stöðvun og lagningu ökutækis,
- b. hvar umferð skuli hafa forgang, sbr. 2. mgr. 25. gr.,
- c. einstefnuakstur,
- d. gangbrautir,
- e. bann við tiltekinni umferð, og
- f. aðrar takmarkanir á umferð um veg.

*Á þjóðvegum ákveður Vegagerðin hraðamörk skv. 2.–4. mgr. 36. gr.*

*Hraðamörk á þjóðvegum í þéttbýli skulu þó ákveðin að fenginni umsögn sveitarstjórnar og lögreglu. Á öðrum vegum ákveður sveitarstjórn hraðamörkin að fenginni umsögn lögreglu.*

*Ákvarðanir samkvæmt grein þessari skal veghaldari gefa til kynna með umferðarmerkjum. Ákvörðun varðandi stöðvun eða lagningu ökutækja, sem ekki er bundin við ákveðinn vegarkafli, skal birta á vefsíðu Vegagerðarinnar eða með öðrum tryggum hætti.“*

Fagnað er að Vegagerðin skuli fengið vald til að ráða hraðamörkum á þjóðvegum í þéttbýli. Sveitarfélög, sem nú fara með þetta vald eftir því sem næst verður komist, eða nánar tiltekið

lögreglustjórar að fengnum tillögum sveitarstjórnar, sbr. 3. mgr. 81. gr. gildandi umferðarlaga, hafa stundum beitt því ótæpilega og talsvert umfram það sem eðlilegt getur talist. Oft er ósamræmi um hraðaákvarðanir milli sveitarfélaga og teljast líkur á auknu samræmi ef þetta ákvæði verður lögfest. Víða í þéttbýli eru ákvarðanir um hraðamörk oft langt undir því sem eðlilegt getur talist sennilega í mörgum tilfellum vegna þrýstings frá litlum háværum hópi íbúa.

Sums staðar er hraði lækkaður langt utan eiginlegs þéttbýlis, jafnt þegar komið er inn í þéttbýli og þegar ekið er út úr því, en skv. skilgreiningu markast þéttbýli skv. umferðarlögum af þeim stað þar sem skilti er sett upp sem tákna þéttbýli. Oft er þetta svo langt frá byggðinni að fæstir fara eftir því. Slíkt fyrirkomulag brýtur niður virðingu vegfaranda fyrir þeim ákvörðunum sem teknar eru og gildandi reglum.

Pólitískt vinsælt og nokkuð tíðkað er að lækka hraða í heilum hverfum niður í 30 km á klukkustund jafnvel þótt ekki sé að sjá neina þörf á því á mörgum þeirra gatna eða vega sem eru innan hverfisins og engar ráðstafanir gerðar til að gera þessar ákvarðanir virkar önnur en e.t.v. skiltamerkingar. Ef koma á þessu hraða á þykir jafnramt verða að gera kröfu um að gerðar verði þrengingar, bungur (hraðahindranir) á vegi og aðrar slíkar sýnilegar tilfæringar settar upp til að draga úr möguleikum á akstri umfram leyfð mörk. Allt of mikið er um það sem nefnt er hraðagildirur, þ. e. vegir eða götur með lækkuðum hraða, án þess að sýnileg ástæða sé til þess og ökumenn vara sig ekki og aka umfram heimilaðan hraða.

Telja verður nauðsynlegt að skapa vettvang þar reyna má láta á þær ákvarðanir sem teknar verða skv. þessu ákvæði. Oftast eru það pólitískt kjörnir fulltrúar sem taka þessar ákvarðanir. Oft eru þeir án sérstakrar þekkingar á þessum málaflokki og kalla ekki eftir mati sérfræðinga. Þá er oft hætt við að skorti heildaryfirsýn, t.d. á svæðum þar sem mörg sveitarfélag liggja nærri hvert öðru. Þá er dregið í efa að lögregla hafi þá sérþekkingu sem þarf til að meta hvaða hraði telist heppilegur. Þykir verða að leggja til að stofnaður verði sérstakur hlutlaus vettvangur hjá t.d. Umferðarstofu sem skjóta mætti ákvörðunum sveitarstjórnar og jafnvel Vegagerðar til. Væri þá ákvörðun yfirfarin og jafnvel mælt fyrir um tilteknar úrbætur sem gera mætti fremur en að t.d. lækka hraða, mæla fyrir um stöðvunarskyldu þar sem biðskylda dygði o.s.frv.

Þykir mega leggja til að í lok 81. gr. frumvarpsins komi ákvæði sem hljóði eitthvað á þessa leið: **Skjóta má ákvörðunum samkvæmt þessari grein til Umferðarstofu**, eða það sem e. t.v. væri enn markvissara: **Skjóta má ákvörðunum samkvæmt þessari grein til kærunefndar umferðarmála**, sem þá þyrfti að mæla fyrir um í frumvarpinu. Fæli það væntanlega í sér að sérstakur úrskurðaraðili, skipaður sérfræðingum í umferðarmálum, færi yfir og hefði vald til að hnekkja þeim ákvörðunum sem teknar væru eða gæti mælt fyrir um tilteknar ráðstafanir áður en þær tækju gildi.

Um 4. mgr., sbr. 5. mgr., 82. gr. sem fjallar um takmörkun eða bann umferðar um stundarsakir og er svohljóðandi:

*Sveitarstjórn er heimilt að ákveða gjald allt að 20.000 kr. vegna notkunar negldra hjólbarða á nánar tilteknum svæðum, fyrir ákveðið tímabil eða ákveðið skipti að höfðu samráði við Vegagerðina.*

*Ráðherra getur í reglugerð sett nánari ákvæði um úrræði og við hvaða kringumstæður grípa megi til takmarkana, sbr. 2. og 3. mgr. Kveða skal á um nánari kröfur, viðmið og fyrirkomulag gjaldtöku vegna notkunar negldra hjólbarða skv. 4. mgr. í reglugerð sem ráðherra setur.*

Fagnað er heimild til að leggja á gjald vegna notkunar negldra hjólbarða. Telja verður að notkun þeirra sér talsvert umfram þörf, einkum á höfuðborgarsvæðinu, því sé eðlilegt að leggja á gjald þar. Þetta er þekkt úrræði t.d. í nokkrum borgum Noregs. Bæði ökutæki og hjólabúnaður eru orðin mun öruggari en áður og því í raun lítil þörf á negldum hjólbörðum nema dag og dag. Oft dregst hjá ökumönnum að skipta yfir á óneglda hjólbarða þegar líður á veturninn og gæti gjaldtaka því verið ákveðið aðhald með þeim. Framkvæmdin gæti verið tiltölulega einföld og vel mætti hugsa sér að ökutæki sem skráð eru utan höfuðborgarsvæðisins, t.d. þau sem skráð eru utan svæða þar sem fara þarf yfir 200 metra yfir sjávarmál til að komast til og frá höfuðborgarsvæðinu, væru undanþegin gjaldinu. Væri það að mörgu leyti þægilegra fyrir ökumenn slíkra ökutækja ef þessu fyrirkomulagi yrði komið á þar sem þeir yrðu síður fyrir hugsanlegri vanþóknun þeirra sem horn hafa í síðu þeirra sem nota nagladekk.

Um 95. gr., sem er svohljóðandi:

*„Brot er varða sektum eða fangelsi.*

*Sá skal sæta sektum eða fangelsi allt að tveimur árum sem brýtur gegn 35.–37. gr., 44.–49. gr., 55. gr. eða 59. gr. eða ákvæðum reglugerða sem settar eru samkvæmt þessum ákvæðum.*

*Nú hefur stjórnandi vélknúins ökutækis ítrekað brot gegn 1. mgr. 45. gr., sbr. 3. mgr. þeirrar greinar, og vinandamagn í blóði hans hefur í bæði skiptin verið 2% eða meira eða vinandamagn í lofti sem hann andar frá sér verið 1,00 milligramm í lítra löfts eða meira og skal hann þá sæta fangelsi eigi skemur en 30 daga.*

*Við ákvörðun sektar vegna brots gegn 35. og 36. gr. skal höfð hliðsjón af aukinni áhættu sem hraðabrotið hefur í för með sér. Á vegi þar sem leyfður hámarkshraði er 90 km á klst. eða meiri skal sekt ákveðin hærri en ella. Sama gildir um ákvörðun sektar vegna hraðabrots við akstur:*

*a. bifreiðar sem er minna en 3,5 tonn að heildarþyngd með eftirvagn, þ.m.t. tjaldvagn og hjólhýsi,*

*b. vörubifreiðar,*

*c. almenningsvagns og hópibifreiðar, og*

*d. bifhjóls með hliðarvagni eða skráningarskyldum eftirvagni.*

*Við ákvörðun sektar vegna brots gegn 35. og 36. gr., sbr. 3. mgr., skal sekt ákveðin hærri en ella þegar hraðinn er 140 km á klst. eða meiri.*

*Við ákvörðun sektar vegna brota gegn 35. og 36. gr., sbr. 3. mgr., skal sekt ákveðin mun hærri en ella þegar ekið er meira en tvöfalt hraðar en heimilt er.*

Tekið skal fram að þeir sem oft eru staðnir að akstri undir áhrifum áfengis eiga mjög líklega við sjúkdóm að stríða sem lítt stoðar að beita þungum fangelsisdómum, einum og sér a.m.k., til að vinna bug á. Sama á við sviptingu ökuréttar um lengri tíma. Þykir mega benda á að viðkomandi verði fremur gert að sæta viðeigandi læknismeðferð en þungum refsingum og öðrum viðurlögum, sem síðan er oft ekki unnt að fylgja eftir nema með samfélagsþjónustu vegna þrengsla í fangelsum landsins.

Telja verður hæpið að lögfesta sérstaka reglu um að sekt skuli ákveðin „mun hærri en ella þegar ekið er meira en tvöfalt hraðar en heimilt er.“ Sums staðar eru hraðamörk svo lág einkum í grennd við eða innan þéttbýlis eða á mörkum þess að ökumenn geta auðveldlega verið á 90 til 100 km hraða á klst. þegar komið er að mörkunum og eiga því að greiða „mun hærri“ sekt en ella. Þá getur þetta ákvæði komið illa niður þar sem hraði er e.t.v. lækkaður í 30 til 35 km á klst eða á bílastæðum og slíkum svæðum þar sem auðveldlega má á örfáum

sekúndum ná yfir 30 km hraða þar sem leyfður er 15 km hraði. Er eindregið mælt með því að þetta ákvæði verði fellt úr frumvarpinu. Verður að gera kröfu um að refsheimildir séu skýrar en orðalagið „skal sekt ákveðin mun hærri en ella“ telst vart uppfylla það skilyrði og borgararnir megi sem best sjá fyrirfram hvernig þeim verði beitt.

Áður en ákvæði sem þetta er leitt í lög þykir verða að gera mun ríkari kröfur til faglegra vinnubragða af hálfu þeirra sem taka ákvarðanir um hraðamörk hverju sinni, einkum innan þéttbýlis eins og áður er vikið að.

Án efa er fjölmargt fleira sem huga mætti að við títtnefnt frumvarp til umferðarlaga, sem að flestu leyti sýnist til bóta, en hér verður látið staðar numið enda skammur tími sem gefist hefur til athugasemda.

.... / bls. 7

Virðingarfyllst,  
f.h. Samgöngufélagsins

*Guðmundur Ragnarsson*  
Guðmundur Ragnarsson

*Jónas Guðmundsson*  
Jónas Guðmundsson

*Baldur Smári Einarsson*  
Baldur Smári Einarsson

