



Reykjavík, 10. ágúst 2018.

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið

sent um samráðsgátt á vefnum island.is í máli nr. S-97/2018.

Efni: Umsögn um drög að frumvarpi til umferðarlaga.

Um flest þykir mega vísa til umsagnar sem Samgöngufélagið sendi umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis, dags. 30. mars 2011, við frumvarp til umferðarlaga, sem þá var til meðferðar, sbr. þing-
skjal 814-495, lagt fyrir Alþingi á 139. löggjafarþingi 2010-2011. Sjá vefslóð á umsögnina á vef
Alþingis hér <https://www.althingi.is/altext/erindi/139/139-1869.pdf>

Þó skulu nokkur atriði áréttað:

1) Orðlag 1. gr. má telja fullupphafið, almenns eðlis og ekki nægilega skýrt. Er því lagt til að í stað orðalagsins „Markmið laganna er að vernda líf og heilsu vegfarenda með auknu umferðar-
öryggi þar sem jafnræðis er gætt milli vegfarenda, óháð samgöngumáta, og tillit tekið til
umhverfissjónarmiða við skipulagningu umferðar.“ Verði það orðað eitthvað á þessa leið:

“Markmið með lögum þessum er að stuðla að öruggri og greiðri umferð á landi í sem mestri sátt
við umhverfi og samfélag og jafnræði vegfarenda óháð samgöngumáta.”

2) Varðandi 36. gr. þar sem fjallað er um almennar hraðatakmarkanir skal eftirfarandi hugleið-
ingum komið á framfæri, en ákvæðið er sem hér segir:

„36. gr.

Almennar hraðatakmarkanir

- Hraðamörk á vegum skulu ákveðin að teknu tilliti til m.a. umferðaröryggis vegfarenda, umhverfissjónarmiða og skilvirkni samgangna.
- Í þéttbýli má hámarksökuhraði ekki vera meiri en 50 km á klst., nema sérstakar ástæður mæli með hærri hraðamörkum og umferðarmerki gefi það til kynna.
- Utan þéttbýlis má hámarksökuhraði ekki vera meiri en 80 km á klst. á vegum með malarslitlagi, en 90 km á klst. á vegum með bundnu slitlagi, nema umferðarmerki gefi annað til kynna.
- Ákveða má hærri hraðamörk á vegum, þó eigi hærri 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 skal hámarksökuhraði vera 15 km á klst.
- Hámarksökuhraði skal tilgreindur í heilum tugum, að undanteknum hámarksökuhraðanum 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.“

Líkt og í eldri umsögn Samgöngufélagsins er rakið verður að telja að viðhafa megi meiri sveigjanleika við ákvörðun á heimiluðum ökuhraða á einstökum vegarköflum utan þéttbýlis en nú er. Virðist að langmestu horft til hraðans 90 km á klst. á vegum með bundnu slitlagi og 80 km á vegum „með malarslitlagi.“ Áður hafa verið nefndir sem dæmi vegir á Vestfjörðum. Þar er heimilaður og skiltaður hraði er 80 km á klst á t.d. veginum milli Þingeyrar og Flókalundar í Vatnsfirði, sem er um 70 km langur. Verður þó að telja nánast útilokað að aka á þeim hraða nema á stuttum köflum, enda t.d. sá hluti vegarins sem liggur um Dynjandisheiði (35 km), lagður sem sumarvegur fyrir rúmri hálfri öld og lítið sem ekkert verið breytt síðan. Vegurinn er allt í senn mjór, hlykkjóttur, oftast holóttur, ekkert uppbyggður og fylgir því mjög hæðóttu landslagi sem á heiðinni er. Sá hluti vegkaflans sem liggur yfir Hrafnseyrarheiði er aftur á móti víða í bröttum sneiðingum utan í fjallshlíðinni þar sem hátt er niður og víða þverhnípi. Allar brýr á þessari leið eru einbreiðar. Þótt vissulega sé leiðin öll vel merkt með ýmsum upplýsingaskiltum um aðstæður og ástand vegarins og einnig með mörgum skiltum um leiðbeinandi hraða verður að telja að mjög varhugavert sé og allt að því „óðs manns æði“ að heimila á honum 80 km hraða á klst. og merkja hann þannig. Sama má telja eiga við um þann hluta Vestfjarðavegar sem liggur um Gufudalssveit í Reykhólahreppi á sunnaverðum Vestfjörðum, sem svipuð lýsing á við um og hér að framan. Hér má einnig nefna veginn um Vatnsnes í Húnaþingi vestra, vegi víða í Dölunum, Skógarströnd og svo mætti lengi telja.

Vegum sem ekki er lagðir bundnu slitlagi fer smátt og smátt fækkandi en á hinn bóginn má telja líklegt að umferð um þá sem eftir eru hafi vaxið töluvert síðustu ár með auknum fjölda erlendra ferðamann sem margir hverjir eru alls óvanir akstri á vegum sem þessum og oft á ökutækjum sem þeir þekkja ekki eins og sín eigin þar sem þeir taka þau á leigu héraðs til skamms tíma.

Á hinn bóginn má nefna dæmi um ýmsa vegarkafla sem telja verður að vel sé í lagi að heimilaðir verði að aka á 100 km hraða á klst. ekki síst í ljósi þess að 80 km hraði á klst skuli heimilaður á þeim vegum sem að framan greinir. Má þar m.a. nefna ýmsa nýlega uppbyggða vegi á Vestfjörðum, sem lagðir eru samkvæmt nýlegum stöðlum, umferð er lítil, vegsýn góð, lítið um vegamót og veglengdir langar. Í þessu sambandi má benda á veg um Þröskulda, marga vegarkafla í Ísafjarðardjúpi, sem og á sunnanverðum Vestfjörðum t.d. milli Vattarfjarðar og Kjálkafjarðar og svo mætti áfram telja. Mjög er sérstakt að fara af gömlum lélegum malarvegi þar sem leyfður er 80 km hraði á klst á nýlegan malbikaðan veg þar sem leyfður er 90 km hraði á klst.

Minnt skal á að ökutæki og öryggisbúnaður þeirra hafa tekið miklum framförum á síðustu árum og flest ökutæki svo vel búin að vart finnst þegar ekið er á 100 km hraða á vegum þar sem þeir eru bestir. Margt bendir til að margir ökumenn sem ávallt eru varkárir í umferðinni og haga akstri

að jafnaði eftir aðstæðum og vilja virða reglur eftir því sem unnt er aki á í kring um 100 km hraða á klukkustund á þessum vegum þegar aðstæður leyfa. Hér er oft um langa vegarkafila að ræða og það getur slæmt einbeitingu ökumann að aka mun hægrar en aðstæður leyfa á löngum leiðum og það því eitt og sér vel til þess fallið að stuðla að ákveðnu öryggi að heimila aukinn hraða. Breytilegur hraði sem lagaður er að aðstæðum er til þess fallinn að bæta tilfinningu ökumann fyrir aðstæðum á hverjum stað. Minnt skal á að vel sýnist koma til greina að nota gulu stikurnar sem eru meðfram flestöllum vegum landsins til að merkja leyfðan hámarkshraða á hverjum stað og ættu ökumenn þá ekki að þurfa að velkjast í vafa um hvaða hraði er leyfður hverju sinni.

Það má ekki gleymast að ákvarðanir um hámarkshraða sem ekki eru í samræmi við aðstæður á hverjum stað eru mjög líklegar til að verða virtar að vettugi og því ekki það hald í þeim sem vera þarf.

Um ákvörðun hámarkshraða á vegum utan þéttbýlis mætti hafa talsvert lengra mál en ekki eru tók á því hér og í mörgum tilfellum snýr ákvörðun um hámarkshraða sjálfsgt meira að framkvæmd en lagabókstaf. Tekið skal fram að það er mat undirritaðs að reglugerð sú sem mælt er fyrir um í 8. mgr. 36. gr. frumvarpsdraganna geti orðið mjög til bóta ef vel tekst til og fagnað að sjá ákvæði um hana.

Að þessu athugaðu þykir mega gera tillögu um að 3. mgr. 36. gr. frumvarpsins verði orðuð sem hér segir (og vegir með bundu slitlagi nefndir á undan malarvegum þar sem langmestur hluti aksturs héraðs er á vegum lögðum bundnu slitlagi):

„Utan þéttbýlis má hámarksökuhraði ekki vera meiri en 90 til 100 km á klst. á vegum með bundnu slitlagi en 70 til 80 km á klst. á vegum með malar slitlagi, nema umferðarmerki gefi annað til kynna.“

3) Fagnað er að ákvæði í 2. og 3. mgr. 82. gr. frumvarpsins þar sem segir:

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

Hraðamörk á þjóðvegum í þéttbýli skulu þó ákveðin að fengnu samþykki viðkomandi sveitarstjórnar og lögreglu.”

Telja verður eðlilegt að þessi ákvörðun sé í höndum Vegagerðarinnar þar sem sérþekking og yfirsýn er fyrir hendi fremur en í höndum lögreglustjóra og sveitarfélags á hverjum stað þótt gert sé ráð fyrir samþykki þeirra. Fyrir kemur að sveitarstjórnir fari fram með nokkru offorsi við að takmarka hámarkshraða á þjóðvegum í þéttbýli, en yfirleitt staðfestir lögreglustjóri flestar tillögur sveitarstjórna í þessa veru og virðist þá hugmyndir um skilvirkni samgangan oft fyrir borð bornar. Því sýnist mjög til bóta að hafa kærheimildir til ráðherra varðandi þessar ákvarðanir. Þó sýnist einnig að vel mætti bera ákvarðanir Vegagerðarinnar um hámarkshraða á vegum utan þéttbýlis undir ráðherra.

4) Ekki verður séð að sérstök ástæða sé til að lækka mörk heimilaðs áfengismagns í blóð öku-manna úr 0,5 pr.mille í 0,2 pr.mille eins og gert er ráð fyrir í 48. gr. frumvarpsins en víðast í Evrópu er miðaða við hærri töluna.

Hvímleitt er að sjá orðið „ölvunarakstur“ á nokkrum stöðum í frumvarpinu þótt það sé að finna í nógildandi umferðarlögum enda afmörkun hugtaksins ölvun ekki skýr. Betur sýnist fara á því að notast við orðalagið „undir áhrifum áfengis“.

5) Telja verður heppilegar að Samgöngustofa þurfi að samþykkja reglur um notkun stöðureita á landi í umráðum sveitarfélaga fremur en lögreglustjórar eins og nú er mælt fyrir um. Líklegt má telja að þekking á málefnum sem varða stöðureiti (bílastæði) sé þar meiri en hjá lögreglustjórum í hinum níu lögregluumdæmum landsins og því líklega meiri yfirsýn og hægara að samræma verklag og eftir atvikum eftirlit. Sjá um þetta athugasemdir Samgöngufélagsins við þetta ákvæði á vef Alþingis, dags. 10. apríl 2017, sem nálgast má hér <https://www.althingi.is/altext/erindi/146/146-758.pdf>.

6) Mjög miður þykir að ekki skuli gert ráð fyrir heimild til gjaldtöku vegna notkunar negldar hjólbarða líkt og var í frumvarpinu sem lagt var fram á Alþingi 2010 - 2011. Verður að telja að notkun negldra hjólbarða, einkum á höfuðborgarsvæðinu, sé úr hófi fram miðað við þá annmarka sem eru á notkun þeirra og eindregið hvatt til að gert verði ráð fyrir heimild til slíkrar gjaldtöku, sem þó yrði að vera undir eftirliti og samkvæmt nánari fyrirmælum, sem setja mætti í reglugerð. Hætt er við að erfitt verði að setja nánari reglur í reglugerð um notkun negldra hjólbarða. Mikil þróun er í gerð hjólbarða og oft sem góðir vetrarhjólar geta talist jafn öryggir og negldir hjólbarðar. Vísast að örðu leyti til eldi umsagnar félagsins um þetta atriði.

Að lokum skal tekið fram að þar sem ekki hefur gefist tími til að gaumgæfa þetta frumvarp sem skyldi, þótt það sýnist að flestu leyti til bóta, er áskilinn réttur til að koma að athugasemdum á síðari stigum við meðferð þess og við þinglega meðferð þess ef þurfa þykir.

Virðingarfyllst,

f.h. Samgöngufélagsins

Jónas Guðmundsson
fyrirsvarsmaður