

Nd.

393. Frumvarp til laga

[199. mál]

um breyting á umferðarlögum, nr. 40/1968, sbr. lög nr. 62/1976.

Flm.: Ellert B. Schram, Eyjólfur K. Jónsson.

1. gr.

3. mgr. 5. gr. laganna falli niður.

2. gr.

3. mgr. 55. gr. laganna, sbr. 6. gr. laga nr. 62/1976, verði svo hljóðandi:  
Lengd almenningsbifreiða til fólksflutninga má vera allt að 13 m miðað við tveggja öxla bifreið. Sé bifreið búin þremur öxlum má lengd hennar vera meiri. Dómsmálaráðherra getur með ákvæðum í reglugerð eða á annan hátt sett reglur um hámarkslengd slíkra bifreiða, ef þurfa þykir.

3. gr.

Lög þessi öðlast gildi nú þegar.

Greinargerð.

Frumvarp þetta er flutt að beiðni Félags sérleyfishafa, en rökstuðningur félagsins fyrir þeim tveim breytingum, sem frumvarpið felur í sér, er einkum eftirfarandi:

Varðandi 1. gr.: Í 5. gr. umferðarlaga er kveðið á um þá skyldu, að í fólksbifreiðum, sem flytja mega yfir 30 farþega, skuli vera ökuriti, er sýni farna vegalengd og hraða bifreiðarinnar á hverjum tíma. Eiganda bifreiðar ber að geyma árituð eyðublöð tækisins í eitt ár, og er skylt að sýna þau lögreglumönnum, ef óskað er. Eigi má nota aðrar tegundir ökurita en þær, er bifreiðaeftirlit ríkisins viðurkennir.

Ákvæði þetta mun ekki hafa verið sett að mjög vandlega athuguðu máli, enda mun því aldrei vera framfylgt að öðru leyti en því, að tækið er í bifreiðunum við skráningu.

Löggæslan hefur ekki gengið eftir því, að þessari skyldu sé fullnægt, sennilega vegna þess að ljóst er, að ógjörningur er að hafa þessi tæki í fullkomnu lagi við okkar aðstæður nema með miklum kostnaði og óþægindum. Tækin eru viðkvæm og bilanagjörn. Þau eru mjög dýr í endurnýjun og allar viðgerðir og þjónusta í lágmarki, einkum úti á landsbyggðinni. Jafnvel í Reykjavík skortir varahluti langtímum saman. Þá er bent á að tækin veita í sjálfu sér lítið öryggi, en hugsanlegt hagræði við löggæslu. Sýnist vera lítil skynsemi að gera kröfu til þess, að ökuritar séu í þeim 200 bifreiðum, sem ekið er af hæfustu bifreiðastjórum landsins, meðan 75 000 bifreiðar, stórar og smáar, þurfa ekki að vera búnar slíkum tækjum.

Varðandi 2. gr.: Hámarkslengd bifreiða hefur ekki verið ákveðin í lögum eða reglugerðum fyrr en með setningu laga nr. 62 31. maí 1976, en þá er hámarkslengd ákveðin 12 m. Virðist sú lagasetning vera byggð á misskilningi um alþjóðlegar reglur og vanþekkingu á þróun þessara mála síðustu 10—20 ár. Eftir því sem vegir hafa batnað og erfiðar brýr hafa horfið hafa bifreiðar á sérleyfisleiðum stækkað og þannig orðið hagkvæmari í rekstri, jafnframt sem þægindi fyrir farþega hafa stórbatnað. Árið 1959 keyptu Landleiðir bifreið sem var 12.5 m á lengd. Hún var þá stærsta bifreið landsins. Um svipað leyti komu jafnvel nokkru stærri bifreiðar í notkun á sérleyfisleiðum til Keflavíkur og Selfoss. Með umferðarbreytingunni 1968 kom fjöldi nýrra sérleyfisbifreiða, þar á meðal allmargar milli 12 og 13 m að lengd, m. a. til notkunar á langleiðum, eins og til Akureyrar. Þar sem bæði er hagkvæmt og nauðsynlegt vegna mjög mismunandi flutningsþarfar að hafa blandaðar stærðir sérleyfisbifreiða, hefur þróunin orðið sú, að flest fyrirtæki, sem stunda sérleyfisakstur, eiga bifreiðar 12—13 m að lengd.

Til frekari skýringar á því, að sérleyfisbifreiðar á Íslandi eru að jafnaði stórar miðað við bifreiðar víða erlendis, þá stafar það m. a. af því, að 3—6 sm meira rými er milli sæta samkv. íslenskum reglum en algengt er í erlendum bifreiðum. Aukið rými milli sæta er til mikilla þæginda fyrir farþega og sérstaklega nauðsynlegt á slæmum vegum.

Af framangreindum ástæðum skýtur mjög skökku við, ef minnka verður bifreiðarnar eða gera þær óþægilegri, enda öfugþróun með batnandi vegakerfi. Þeir fjölmörgu vagnar, sem eru í notkun af umræddum stærðum, hafa um árabil ekið um alla helstu vegi landsins án þess að lengd þeirra hafi valdið óþægindum, og staðhæfa má að slys eða óhöpp í sambandi við akstur sérleyfisbifreiða eru mjög fátið hér á landi, þrátt fyrir oft erfiðar aðstæður vegna færðar og veðurs.

Ástæðan fyrir óskum um sérstakar reglur varðandi þriggja öxla bifreiðar og svokallaða lið-vagna er sú, að notkun slíkra vagna er líkleg í nánustu framtíð vegna hagkvæmni við sérstakar aðstæður. Alkunna er að meiri hluti vörubifreiða til langflutninga og mannvirkjagerðar eru með tveim afturöxlum. Þessar bifreiðar eru hagkvæmar í notkun, mjög dugmiklar á snjópungum vegum og fara betur með vegi þar sem þunginn dreifist á fleiri hjól. Sömu eiginleikar geta fullkomlega átt við um stórar fólksflutningabifreiðar, enda eru slíkar bifreiðar alþekktar erlendis.

Lið-vagnar eru enn óþekktir hér á landi, en ryðja sér í mjög auknum mæli til rúms í flestum löndum Evrópu. Hagkvæmni þessara vagna er mest í borgarakstri, akstri að og frá flugvöllum og á leiðum þar sem er mikil og sveiflukennnd flutningaþörf. Þessir vagnar hafa reynst mjög hagkvæmnir við vissar aðstæður, bæði á stuttum og löngum leiðum, og lipurð þeirra í þéttri umferð er ótrúlega mikil þrátt fyrir að algengast sé að lengd beggja hlutanna sé samanlagt allt að 18 metrum.