

um eftirlit með dráttarvélum og ráðstafanir til aukins öryggis við notkun þeirra.

Frá Ásgeiri Péturssyni.

Neðri deild Alþingis ályktar að fela ríkisstjórninni að lögfasta aukið eftirlit með öryggisbúnaði dráttarvéla og annarra vinnuvéla, annaðhvort með undirbúningi löggjafar eða setningu reglugerðar á grundvelli núgildandi umferðarlaga, svo og að setja reglur, sem miða að auknu öryggi stjórnenda slíkra tækja. Verði þá kannað, hvort eigi þyki rétt að gera auknar kröfur til þekkingar og þjálfunar þeirra, er við slíkar vélar starfa.

Greinargerð.

Ástæða er til þess að vekja athygli á hinum tíðu slysum, er verða í sambandi við notkun dráttarvéla, og gera ráðstafanir til þess að hamla gegn slíkum áföllum. Sú skoðun virðist allútbreidd, að það séu einkum unglingar, sem verða fyrir slíkum slysum. En þótt ekki séu handbærar heildarskýrslur um dráttarvélaarslys, virðist þó margt benda til, að það séu ekki síður fullorðnir menn, sem verða fyrir slysum við notkun véla. Þannig hafa a. m. k. miðaldra bændur látizt nú á skömmum tíma, er þeir lentu undir vélum, sem hvolfdi út af vegi, og skammt er síðan greint var frá hörmulegu slysi, er varð á Norðurlandi, er kona beið bana í slíku slysi.

Ljóst er, að dráttarvélar eru oft notaðar hér á landi við talsvert aðrar aðstæður en gerist í þeim löndum, þar sem þær eru framleiddar. Hér eru víðast skurðir með þjóðvegum og heimreiðum og ræktunarlönd og tún eru skorin skurðum til landþurrkunar. Öðru máli gegnir, a. m. k. með vissum hætti, á sléttum Ameríku og víðar. Sú hættu er því sérlega mikil hér, fari dráttarvél út af vegi, ræktunarlandi eða túni, að henni hvolfi, og eru ökumenn þá einatt í lífsháska vegna hættu á því að lenda undir hinum þungu vélum. Þetta hefur löggjafarvaldi og stjórnvöldum verið ljóst, og var því boðið, að eftir 1. janúar 1966 væri innflytjendum óheimilt að selja eða afhenda dráttarvélar nema á þeim væru öryggisgrindur eða hús. Er þessum reglum nánar lýst í 28. gr. reglugerðar nr. 51/1964, með breytingum frá 24. ágúst 1966.

Hér var stigið stórt spor í rétta átt. Spurning er, hvort ekki væri rétt að skylda einnig þá, sem dráttarvélar höfðu eignast fyrir áramótin 1966, að láta setja slíkan öryggisbúnað á vélarnar. Virðist æskilegast að setja hús á vélarnar vegna öryggis ökumanna þeirra, en augljóst er einnig, að slíkt er þeim einnig til þæginda í rýsjóttu veðurfari. Auðvitað kostar þetta fé, — en þá er þess einnig að minnast, að seint verða bætt þau slys, sem hljótast af því, að slíkan búnað brestur.

Þá er einnig ástæða til þess að endurskoða önnur ákvæði, er lúta að notkun dráttarvéla. (Umferðarlög nr. 40/1968, reglugerð um ökukennslu, próf ökumanna o. fl. nr. 57/1960 og reglugerð nr. 51/1964 með áorðnum breytingum). Meginreglur um notkun þessara véla, að því er kunnáttu ökumanns varðar, eru m. a.:

- 1) Venjulegt ökuleyfi (ökuskírteini til aksturs bifreiða) veitir sjálfkrafa rétt til aksturs dráttarvéla.
- 2) Sérstakt skírteini til aksturs dráttarvéla má veita 16 ára gömlum aðilum.
- 3) Eigi þarf nú ökuskírteini til aksturs dráttarvéla, þegar þær eru notaðar við jarðyrkjjustörf, utan alfaravega.

Eigi eru gerðar ákveðnar kröfur um kunnáttu ökumanna, þegar svo hagar til sem segir í 3. tölulið hér að framan, heldur er það úrlausnarefni lagt á vald og ábyrgð viðkomandi aðila. Það virðist þó eðlilegt, að umráðamenn dráttarvéla taki mið af þeim ákvæðum löggjafar, sem til eru um þetta efni. Í þessu sambandi er rétt að hafa í huga samanburð við reglugerð nr. 121/1967.

Ljóst er, að auka þarf eftirlit með dráttarvélum. Eðli málsins samkvæmt væri rökrétt að bifreiðaeftirlit ríkisins annaðist slíkt eftirlit. Ekki þarf margra röksemda við til þess að sýna fram á réttmæti slíks eftirlits. Nægir í því efni að benda á þá staðreynd, að dráttarvélum er ekið um þjóðvegina, og verður því þegar af þeirri ástæðu að gera kröfur um, að öryggisbúnaður tækjanna sé í lagi. Einkum á það við um hemla, ljósabúnað og stýrisgang.

Er ráðstafanir til úrbóta í þessum efnun verða kannaðar, er augljóst mikilvægi þess að auka og efla fræðslu um öryggismál, er varða notkun dráttarvéla. Æskilegt væri, að um þetta málefni yrði haft samráð við bifreiðaeftirlit ríkisins, umferðaráráð, öryggismálastjóra, Slysavarnafélag Íslands og samtök bændu.