

7.3.2011

Samgögn nefnd

Alþingi
Erindi nr. P 139/1600
komudagur 7.3.2011

495. mál

Er rétt að hækka bílprófsaldurinn ?

Nú liggur fyrir alþingi frumvarp til nýrra umferðarlaga. Aðalmarkmið umferðarlaga hlýtur jafnan að vera aukið umferðaröryggi og snertir líf hvers einasta manns. Þess vegna er nauðsynlegt að lögin séu skýr og auðskilin hverjum manni, þannig hafa umferðarlög jafnan verið. Frumvarpið er hins vegar sums staðar á þannig máli að það stendur án efa í þeim lesendum sem ekki eru sérfræðingar í umferðarmálum.

Meðal nýmæla í frumvarpinu er að bílprófsaldur er hækkaður í 18 ár. Á miðju ári 1958 voru þessi aldursmörk lækkuð úr 18 árum í 17 og ekki er hægt með nokkurri sanngirni að halda því fram að þetta hafi gefist illa.

Menn geta auðvitað haft ýmsar skoðanir á því hver er hinn rétti aldur en einhvern veginn minnir frumvarpið og greinargerð með því helst á trúboð þar sem niðurstaðan er ákveðin fyrst og síðan reynt að tina til þau rök sem styðja kenninguna en öðrum er sleppt. Oft eru þau heldur haldlítil ef grannt er skoðað. Lítum á dæmi. Prófsaldur á að hækka vegna þess að þannig er þetta í útlöndum. Haldleysi svona raka kemur í ljós ef bent er á að prófsaldur erlendis er líka víða 17 ár. Þá má benda á að víðast erlendis eru almenningssamgöngur í sæmilegu lagi en hér á landi eru þær ekki viðunandi nema hugsanlega á Reykjavíkursvæðinu. Víða úti á landi er 17 ára unglingum nauðsyn á ökuréttindum eigi þeir að geta sótt skóla, stundað vinnu eða sinnt íþróttum og félagslífi.

Undanfarin ár hefur fælingarmáttur punktakerfis, akstursbanns, endurhæfingarnámskeiðs og sviptingar ökuréttinda nýliða í akstri komið skýrt fram. Hér virðist því ekki vera þörf á flýtiverkum og er hætt við að tölfræðinotkun frumvarpsins þurfi endurskoðunar við. Benda má á að tölfræðin er nokkurra ára gömul og gerir ekki ráð fyrir breytingum á allra síðustu árum og hún tekur ekki tillit til misstórra árganga ungra ökumanna en fjölmennustu árgangarnir eru u.þ.b. 25 % fjölmennari en hinir fámennustu. Ætli það geti verið að yngstu ökumennirnir hafi staðið sig betur en þeir sem eru um tvítugt síðustu tvö árin eða svo ?

Sá sem hér heldur á penna hefur fengið nokkuð við ökukennslu. Ég fullyrði að spennufíkn og hraðakstursárátta er miklu fremur einstaklingsbundin en aldurstengd. Þess vegna er mikilvægara að leita leiða til að hafa hendur í hári ökufantanna en að svipta heilan árgang rétti til ökuþrófs. Einu rökin sem virðast nokkurn veginn haldbær fyrir hækkan bílprófsaldursins eru þau sem ekki er getið nema í framhjáhlupi, þ.e. að

með slíkri aðgerð fækkar öikumönnum um u.þ.b. fjögur þúsund, ökutækjum á vegum sömuleiðis sem væntanlega leiðir til fækkunar slysa.

Samkvæmt skýrslum Rannsóknarnefndar umferðarslysa eru langalgengustu orsakir alvarlegra slysa, þ.á.m. banaslysa, þrjár, hraðakstur, ölvunarakstur og það að nota ekki bílbelti. Nú er það svo að tæknilegar lausnir finnast í öllum þessum tilvikum. Það veur því nokkra furðu að hvorki í frumvarpinu né athugasemdum er þessa getið svo nokkru nemi. Lítillega er þó fjallað um ráð gegn ölvunarakstri.

Það gefur auga leið að umferðarlög og setning þeirra er dauðans alvara. Þess vegna fer illa á því að setja inn greinar sem engin leið er að fylgja eftir og vekja almennan aðhlátur. Þannig var með grein sem var á einhverju stigi inni í frumvarpinu og átti að banna ungum öikumönnum að aka með fleiri en einn farþega á síðkvöldum um helgar, undantekning var þó ef um var að ræða foreldri eða barn öikumannsins. Þetta hefði þýtt að ef hann hefði þurft að skutla afa og ömmu bæjarleið hefði hann þurft að fara tvær ferðir eða fresta ferðinni fram yfir helgi. Þetta gengur auðvitað ekki.

Hér hefur verið fjallað um hækkun bílprófsaldursin en ýmislegt fleira er í frumvarpinu sem vert er að athuga og sum ákvæði virðast hafa þann tilgang einan að gera ungu fólki erfitt fyrir við ökunám. Í 62. grein er gert ráð fyrir að a.m.k. fimm ökukennarar starfi við hvern ökuskóla. Þetta þýðir að ekki er hægt að reka ökuskóla nema á allra stærstu þéttbýlisstöðum. Allan rökstuðning vantar en ekki verður séð að fimm ökukennarar kenni betur en einn eða tveir. Hins vegar þurfa nemendur af landsbyggðinni að taka sig upp með ærnum tilkostnaði ætli þeir að læra ábil. Er nokkuð augljóst að engan ökuskóla verður að finna hvorki á Vestfjörðum né Austfjörðum.

Í 66. grein er greint frá því að ökunemi geti hafið nám þegar hann hefur fengið námsheimild hjá lögreglustjóra. Þetta er nýjung sem á sér enga hliðstæðu. Eða vita menn um eitthvert annað nám þar sem leyfi lögreglustjóra þarf til ?

Þegar um hægist á alþingi má reikna með að frumvarpið verði tekið til afgreiðslu. Ég skora á þingmenn, sérstaklega af landsbyggðinni, að berja í brestina og koma frá sér viðunandi umferðarlögum.

Hreinn Ragnarsson, ökukennari
Laugarvatni