

Öryggi farþega í hópþifreiðum

Tílefni

Rannsóknarráðstefna Vegagerðarinnar 2013

Höfundur

Kristjana Erna Pálsdóttir /kep@vso.is

Ágrip

Hér er til kynningar afrakstur rannsóknar VSÓ Ráðgjafar á öryggi farþega í hópþifreiðum. Rannsóknin sem byggir á innlendum og erlendum heimildum var styrkt af Rannsóknarsjóði Vegagerðarinnar og er afurð hennar skýrsla sem gefin var út í júní 2013 og hægt er að nálgast á heimasíðu Vegagerðarinnar.

Árið 2011 hófst vinna við yfirfærslu almenningsgangna á landsbyggðinni frá ríki til sveitarfélaga. Samtök sunnlenskra sveitarfélaga, SASS og Akranes sjá um akstur á Suðurlandi, og á milli Reykjavíkur og Akraness í samstarfi við Strætó bs. Reynslan hefur sýnt að samstarf sveitarfélaga og Strætó bs. með þessum hætti hefur haft það í för með sér að aðsókn í hópþifreiðarnar hefur aukist til muna. Upp hafa komið ófyrirséðir toppar í farþegafjölda í einstökum ferðum og því hefur verið leyft að farþegar standi í vögnunum á Suðurlandi og á leggnum Reykjavík – Akranes í stað þess að skilja eftir farþega. Út frá þessu hefur síðan skapast umræða um öryggismál farþega í hópþifreiðum.

Vegna umræðu í samfélaginu og fjölmiðlum undanfarið um öryggi farþega í hópþifreiðum var talið mikilvægt að fagleg samantekt yrði gerð á erlendum og innlendum rannsóknum er málið varða.

Eftirfarandi atriði voru sérstaklega rýnd í skýrslunni:

1. Samanburður á öryggi farþega í hópþifreiðum og farþegum í fólksþifreiðum.
2. Samanburður á öryggi standandi farþega í hópþifreiðum við sitjandi farþega í hópþifreiðum annars vegar og hins vegar farþega í fólksþifreiðum.
3. Við hvaða aðstæður slasast standandi farþegar í hópþifreiðum?
4. Eru til leiðir til að takmarka slys á standandi farþegum í hópþifreiðum?
5. Ætti alfarið að banna standandi farþega í hópþifreiðum eða útfæra sérstakar verklagsreglur varðandi standandi farþega?

Landsbyggðarvagnarnir sem keyra á vegum sveitarfélaganna undir merkjum Strætó bs. eru í flokki hópþifreið II(M3) og eru skráðir fyrir sitjandi og standandi farþega af Umferðarstofu samkvæmt íslenskum lögum og reglum. Í reglugerð nr 822/2004 um gerð og búnað ökutækja segir að sæti hópþifreiða í undirflokkum II, III og B skuli búin rúlluöryggisbeltum. Sitjandi farþegar eru því skyldugir til að nota öryggisbelti en ekki eru gerðar neinar kröfur til farþega sem standa í stæðum.

Í nágrannalöndunum eru standandi farþegar leyfdir á hraðbrautum. Í Noregi, þar sem skilgreiningar á hópþifreiðum og reglur varðandi öryggisbeltanotkun virðast nokkurn veginn þær sömu og á Íslandi, er almenningsvögnum leyft að keyra á hraða sem nemur allt að 80 km/klst óháð hvort þeir eru í þéttbýli eða deifbýli og hvort þeir eru með standandi farþega eður ei. Í Svíþjóð mega hópþifreiðar keyra með standandi farþega svo framarlega sem þær séu skráðar þannig. Sænska vegagerðin er þó að íhuga hvort banna ætti þifreiðinni að aka yfir 70 km/klst hraða ef standandi farþegar eru í þifreiðinni.

Þegar skoðuð var tölfræði frá mismunandi löndum varðandi umferðarslys eftir ferðamátum kom í ljós að hlutfall látinna og alvarlega slasaðra var talsvert lægra í flokki

hópþifreiða samanborið við fólksþifreiðar. Þegar heimildir voru til um ekna kílómetra eftir vegfarendahópum var hlutfallið enn farþegum hópþifreiða í vil. Samanborið við aðra ferðamáta teljast hópþifreiðar örugg leið leið til að ferðast. Bæði þyngd og stærð hópþifreiða vernda farþega í flestum tilfellum fyrir því að slasast í árekstri. Kom einnig fram í heimildunum að vísbendingar eru um að hærra hlutfall hópþifreiðaumferðar myndi stuðla að bættu umferðaröryggi.

Þar sem kveikjan að verkefninu var umræða um standandi farþega var sérstaklega leitast við að finna upplýsingar um þann vegfarendahóp. Standandi farþegar eru viðkvæmari en aðrir farþegar fyrir því að detta í hópþifreiðum, þá sérstaklega ef hemað er snögglega eða tekið af stað harkalega. Þegar skoðuð var staðsetning farþega í hópþifreiðum þegar þeir slösuðust alvarlega eða létust var meirihlutinn ekki sitjandi. Hins vegar var stór hluti þeirra sem slösuðust og var ekki sitjandi að fara í eða úr þifreiðinni.

Ályktað er að farþegum sé betur borgið sitjandi heldur en standandi í hópþifreið. Hins vegar geta sitjandi farþegar líka kastast til og slasast við svipaðar aðstæður og standandi farþegar slasast í. Farþegar væru því öruggastir sitjandi spenntir í öryggisbelti. Hins vegar hafa rannsóknir sýnt fram á að það að skylda öryggisbeltanotkun í almenningsvögnum sé erfitt þegar farþegar fara reglulega í og úr vagni. Einnig neyðir það standandi farþega í aðra og jafnvel óöruggari ferðamáta ef ekki er laust sæti fyrir þá í vagninum og þeim ekki leyft að standa.

Sú tölfræði sem skoðuð var fyrir þessa rannsókn sýndi að farþegar hópþifreiða eru öruggari en farþegar fólksþifreiða, í þeirri tölfræði er ekki gerður greinarmunur á sitjandi og standandi farþegum í hópþifreið. Farþegar eru þó öruggastir sitjandi með öryggisbelti í hópþifreið, en hægt er að álykta að þeir séu öruggari standandi í hópþifreið í þar til gerðum stæðum heldur en sitjandi í fólksþifreið.