

## Öryggi farþega í hópþifreiðum (framhald rannsóknar frá 2013) - Ágrip

Rannsókn sú sem hér er til umfjöllunar byggir á grunni verkefnis sem unnið var 2013. Tölfræði slysa á Íslandi var þá skoðuð sem og nógildandi reglugerðir hérlendis. Í því verkefni var einnig vísað í skýrslur og greinar erlendis frá þar sem umferðaröryggi var greint út frá tölfræði slysa eftir mismunandi ferðamátum. Niðurstaða þessa verkefnis var að öruggara væri að sitja í hópþifreiðum heldur en standa, en einnig var ályktað að öruggara væri að standa í hópþifreið en að sitja í fólksþifreið.

Markmið þessarar rannsóknar er að koma með ítarlegri greiningu á öryggi farþega í hópþifreiðum byggða á þeim grunni gagna sem safnað hefur verið hérlendis í akstri landsbyggðarvagna Strætó bs. og að auki leitast við að finna slíkar upplýsingar um akstur hópþifreiða annarra stórra rekstraraðila er keyra á landsbyggðinni.

Gögn frá Strætó bs. frá árinu 2017 voru greind og þá má sjá hversu margir farþegar voru hverju sinni í vögnunum og bera saman við sætafjölda. Með þessu móti er hægt að áætla hversu oft farþegar hafa þurft að standa í landsbyggðarstrætisvögnum fyrir utan höfuðborgarsvæðið.

Sjá má að það er mjög sjaldgæft að farþegar standi í vögnum utan höfuðborgarsvæðisins. Það kemur þó fyrir í viku hverri að farþegar standi milli Mosfellsbæjar og Grundarhverfis, en það er vegur með hámarkshraða 90 km/klst

Gögn um slys hópþifreiða og akstursmagn eru frá Samgöngustofu og eru þau fyrir tímabilið frá 1. janúar 2013 til 31. desember 2017.

Í slysaskráningu er ekki sérstaklega skráð hvort farþegi sitji eða standi en í þeim er skráð hvort farþegi sé í bílbelti eða ekki. Í miklum fjölda tilfella var þó skráð að ekki væri vitað hvort farþegi hefði verið í bílbelti eða ekki.

Gögnin sýna að veruleg aukning hefur orðið á fjölda alvarlegra slasaðra og látinna í hópþifreiðum og er hlutfallsleg aukning slysa í hópþifreiðum mun meiri en hlutfallsleg fjölgun ferðamanna.

Ekkert alvarlegt slys varð á farþega í strætisvagni á landsbyggðinni á því tímabili sem var skoðað. Þannig má sjá að sú aukning sem varð á alvarlegum slysum á farþegum hefur átt sér stað í öðrum hópþifreiðum en strætisvögnum.

KSI (látinir eða alvarlega slasaðir) á hvern ekinn farþegakílómetra er líklega mun lægri fyrir hópþifreið en fyrir fólksbíla og því ályktað að öruggara sé að ferðast í hópþifreið en í fólksþifreið.

Þrjár af tíu algengustu orsökum slysa hópþifreiða eru veðurtengdar og farþegi slasast í helmingi tilfella þar sem að hópþifreið fýkur á hliðina sem er mun stærra hlutfall en í öðrum skráðum orsökum. Slysum sem verða þegar hópþifreið fýkur út af vegi er einnig lang algengasta orsök slysa utan höfuðborgarsvæðisins í hópþifreiðum.

Mikilvægt er að leggja áherslu á mikilvægi markvissrar gagnaöflunar, farþegatölur og ekna kílómetra. Einnig að markvisst sé skráð hvort farþegar sem slasast hafi verið í bílbelti, og ef þeir hafa staðið að það sé skráð þannig að hægt sé að fylgja þessari þróun eftir með markvissum hætti.