

Ýmislegt horfir til betri vegar en margt má bæta



Helgi Þorkell Kristjánsson, rannsóknarstjóri á umferðarsviði hjá RNSA

Umferðarsvið Rannsóknarnefndar samgönguslysa (RNSA) annast rannsókn banaslysa og alvarlegra umferðarslysa á Íslandi.

Markmið rannsókna þessara er að finna beina og meðverkandi orsakabætti sem leiddu til þess að banaslys eða alvarlegt umferðarslys varð. Tilgangur rannsókna er að bæta umferðaröryggi og koma í veg fyrir að samskonar slys verði aftur. Það er ekki hlutverk nefndarinnar að skipta sök eða ábyrgð. Þegar slys verður í þeim flokki sem umferðarsvið RNSA hefur til rannsóknar tilkynnir Fjarskiptamiðstöð ríkislögreglustjóra, eða rannsóknarlögreglumenn á vettvangi, nefndinni um að slys eða atvik hafi orðið. Starfsmenn sviðsins fara þá á vettvang eins fljótt og auðið er.

Umferðarslys er skilgreint samkvæmt lögum nr. 18/2013 um rannsókn samgönguslysa sem það tilvik þar sem a.m.k. eitt ökutæki á hreyfingu á aðild að slysi á opinberum vegi, einkavegi eða svæði sem er opið almennri umferð. Banaslys í umferð verður þegar einstaklingur lætur lífið innan 30 daga frá þeim degi er slysið varð, enda verði banamein hans að nokkru eða öllu leyti rakið til slyssins. Lögsaga rannsókna umferðarsviðs RNSA nær yfir Ísland.

Auk rannsókna banaslysa og alvarlegra umferðarslysa getur umferðarsviðið ákveðið að beina sjónum að sérstökum vanda í umferðinni, óháð því hvort meiðsli eru alvarleg eða hafa orðið. Til dæmis má nefna rannsóknir á bílbeltanotkun, ölvunarakstri og slysum tiltekinn vegfarendahópa. Sama gildir um umferðarmannvirki og ökutæki. Í þessu samhengi má nefna að alvarleg umferðaratvik eru skilgreind óháð meiðslum í fyrrnefndum lögum um RNSA.

Alvarleg umferðaratvik er það atvik eða kringumstæður í tengslum við umferð ökutækja sem ekki er umferðarslys en getur leitt til alvarlegs slyss á

vegfarendum eða tjóni á ökutækjum, umferðarmannvirkjum og umhverfi, sé því ekki afstýrt.

Reynum að komast að rótum orsaka slysa og koma í veg fyrir að þau gerist aftur.

Helgi Þorkell Kristjánsson, rannsóknarstjóri á umferðarsviði, greindi frá því að árið 2013 hafi þrjár rannsóknarnefndir sameinast í eina, sem heitir Rannsóknarnefnd samgönguslysa. Í dag eru þrjú svið fyrir flug, sjó og umferð. Tveir starfsmenn eru öllu jöfnu á hverju sviði fyrir sig, auk ritara. Þannig eru sjö starfsmenn í fullu starfi hjá stofnuninni. Síðan erum við með ráðherraskipaða nefndarmenn sem eru 13 talsins með formanni. Þessir nefndarmenn skipta sér niður á sviðin og yfirleitt sitja sömu nefndarmenn fundi nefndanna. Á þessum fundum eru skýrslurnar teknar fyrir og á endanum er það skipaða rannsóknarnefndin sem gefur út og ber ábyrgðina á skýrslum sem gefnar eru út af Rannsóknarnefnd samgönguslysa. Helgi segir að mjög fáert fólk sé í nefndinni, hvert sæti sé vel skipað. Á umferðarsviði eru haldnir fundir hálfmánaðarlega og fer nefndin yfir drög að skýrslum sem unnið er við. Starfsmenn

taka drögin saman, rannsaka málin, fara á vettvang og gera vettvangsrannsóknir. Við sækjum gögn og höfum mjög viðtækar heimildir í lögum. Til eru sérstök lög um rannsókn samgönguslysa og þar höfum við mjög viðtækar heimildir til þess að sækja gögn til lögreglu, sjúkrahúsa og víðar. Þar kemur einnig skýrt fram að engin gögn fara frá okkur án dómsúrskurðar, og rétt er að það komi fram að dómsúrskurðir um afhendingu gagna ná ekki yfir vitnaviðtöl sem við tökum við hlutaeigandi. Við afhentum almennt sem sagt ekkert sem við rannsökum og skoðum. Að lokum gefum við út skýrslu um viðkomandi óhapp sem við ákveðum að skrifa skýrslu um þar sem við gerum okkar besta til þess að greina orsakir slyssins á grundvelli rannsókna. Þessar skýrslur um einstök slys eru gerðar opinberar á vefsvæði RNSA (www.rnsa.is). Afurðin er síðan í flestum tilfellum tillaga eða tillögur í öryggisátt sem flestar eru byggðar á þessum niðurstöðum skýrslanna.

Í tillögunum beinum við úrbótartillögum til ýmissa aðila eins og veghaldara, stofnana eða fyrirtækja um að gera betur uns markmiði okkar verði náð. Markmið nefndarinnar eru mjög skýr, að

samskonar slys gerist ekki aftur. Við förum í rötargreiningar en það er rannsóknin okkar. Lögreglan í þessu sambandi rannsakar málin að teknu tilliti til sekt eða sýkna, það er ekki okkar hlutverk.

Þetta er viðkvæmt umhverfi og getur vissulega tekið á

Þegar Helgi Þorkell er inntur eftir starfinu í nefndinni liggur beinast við að spyrja hvort ekki sé oft erfitt og viðkvæmt að koma að alvarlegum slysum?

„Jú, svo getur verið. Tveir starfsmenn skipta með sér bakvöktum allan sólarhringinn, allt árið. Yfirleitt hringja lögreglan eða fjarskiptadeild ríkislögreglustjóra í okkur þegar slys verða og einnig rannsóknarlögreglumenn utan að landi eða héðan á svæðinu. Þetta er auðvitað mjög viðkvæmt starf. Við förum á vettvang sem er allskonar, oft er aðkoman slæm. Við komum einnig inn í líf fólks sem hefur lent í því versta á ævinni, sem er að lenda í slysum. Við komum að þeim, gerum rannsókn okkar ofan á aðrar rannsóknir sem eru gerðar. Þetta er viðkvæmt umhverfi og getur vissulega tekið á, bæði að fara á vettvang og einnig viðtölin við fólk sem lendir í slysunum. Oft getur verið



erfitt fyrir fólk að ræða þetta eftir á. Stundum eru því ekki allir tilbúnir að ræða þessa hluti. Við bendum fólk á að oft er gott opna sig þegar við ræðum þessi mál enda ríkir mikill trúnaður á milli aðila,” sagði Helgi Þorkell.

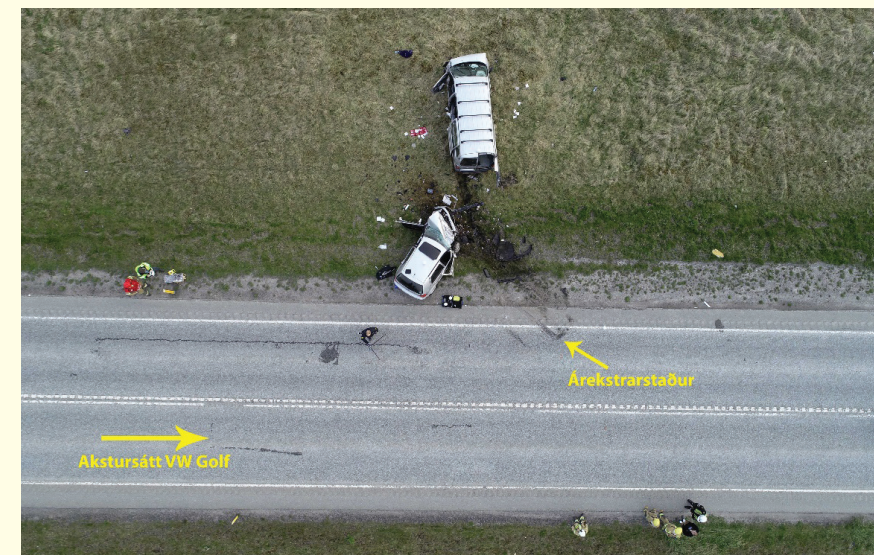
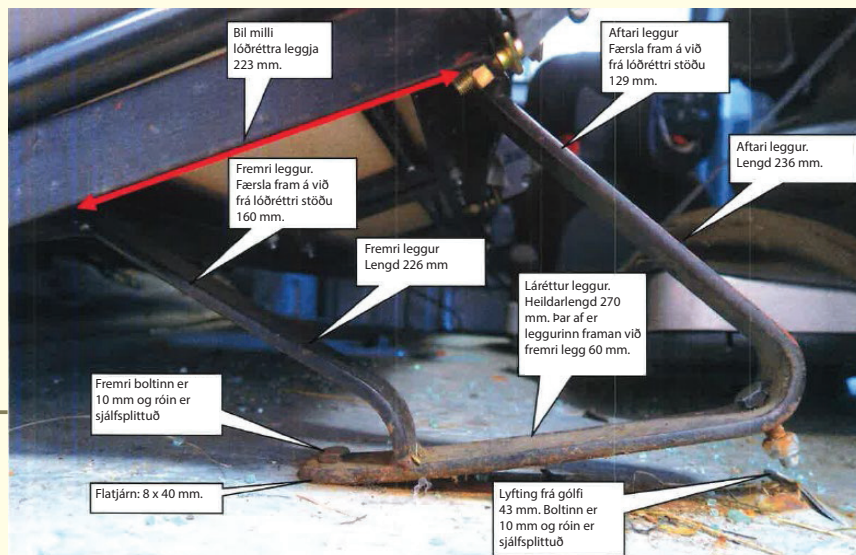
Helgi Þorkell kom inn á að Rannsóknarnefnd samgönguslysa væri alveg sjálfstæður aðili sem tilheyrði beint undir ráðherra innviðamála. Rannsóknir hennar væru algjörlega óháðar öllum öðrum. Margar stofnanir að vinna að þessu markmiði að fækka slysum

Alvarlegum slysum og banaslysum hefur blessunarlega fækkað.

Hverju er það að þakka?

„Ég held það sé margþætt. Bílarnir eru að verða betri, það er alveg ljóst. Margar stofnanir vinna að því markmiði að fækka slysum. Auk

Banaslys í umferðinni á Vesturlandsvegi á Kjalarnesi í júní 2018. Við rannsókn kom m.a. í ljós að sætafestur, sem gáfu sig, í annarri bifreiðinni voru smíðaðar hér á landi og án vottunar. Tillaga í öryggisátt var beint til Samgöngustofu um að yfirfara reglur um breytingu á sætaskipan og fjölda farþega í bifreiðum þannig að fyrirbyggja mætti að óvottuð sæti og festingar séu settar í bifreiðar.



Mynd af slysavettvangi. VW bifreiðin kastaðist aftur við áreksturinn en Toyota bifreiðin fram og til hliðar.

okkar má nefna Vegagerðina og Samgöngustofu sem standa sig vel. Vonandi eigum við einhvern þátt í fækkuninni. Við erum að senda út tillögur í öryggisátt og okkur er afar vel tekið, einnig af öllum þessum stofnunum og meðal annars þeim sem ég nefndi hér á undan, þegar við komum með ábendingar í þessa vegu. Við gáfum nýverið út skýrslu um þegar bifreið fauk á hliðina fyrir austan. Þar voru við með tillögur í öryggisátt gagnvart fyrirtækinu sem þar átti í hlut um að fara að vinnuverndarlögum. Við settum enn fremur fram tillögur í öryggisátt gagnvart veðurfregnum. Loks komum við ábendingum til Vegagerðarinnar og annarra að setja upp fleiri veðurstöðvar.

Við höfum unnið fleiri skýrslur eins og þegar sorglegt umferðarslys varð í Gnoðarvogi. Þar bentum við veghaldara á að huga að hönnum vegamótana á svæðinu og komum enn fremur með ábendingar um staðsetningu biðstöðvar og gangbrautar. Ýmislegt kemur upp í rannsóknum okkar sem snýr ekki endilega að slysinu sjálfu. Við skoðum hvað gerðist fyrir slys, þegar það verður og svo eftir það. Við rannsökum umhverfið og ökutækin og mannlegu hegðunina sem kemur inn í þetta hjá okkur. Þetta er margþætt og við gefum okkur góðan tíma til að vanda skýrslurnar.“

Slysum fækkar þrátt fyrir aukinn straum ferðamanna. Sérðu einhvern tímann þá stund renna upp að banaslys heyrir sögunni til?

„Það er að minnsta kosti von okkar og markmið, þó að satt best að segja sé erfitt að eiga við þetta. Þetta er allt í rétta átt, kannski jafnvel meira en tölurnar benda til. Banaslysum hefur fækkað verulega frá 2018 þrátt fyrir aukinn fjölda ferðamanna. Við fáum inn tvær milljónir ferðamanna í ár en vissulega fækkaði þeim í heimsfaraldrinum. Í ár er búist við að þeir verði um tvær milljónir og við erum komin með eitt banaslys á þessu ári. Þetta lítur ágætlega út og ég bendi á að við höfum lagt fram tillögur í öryggisátt gagnvart ferðamönnum sem koma til landsins, eins og þeir hafi möguleika á að hvíla

sig við komuna eftir flug frá Norður-Ameríku. Ein tillaga okkar var að bjóða upp á gisti- og hvíldarmöguleika í Keflavík eftir flugið í stað þess að fara beint undir stýri,“ sagði Helgi Þorkell.

Bættur öryggisbúnaður og betri uppbygging

Núna verða bílar stöðugt betri og þá alveg sérstaklega hvað öryggisþáttinn varðar. Allt þetta hlýtur að hjálpa við að fækka alvarlegum slysum?

„Já, það hjálpar virkilega. Einnig hafa bílaframleiðendur þróað og gert tölurnar enn betri í bilunum frá 2018. Í dag má lesa úr þeim margvíslegar upplýsingar, m.a. hraða. Það gerir okkur auðveldara að rannsaka slysin og skoða raunverulega hvað gerðist rétt áður en slysið varð. Bílarnir eru einnig orðnir miklu betri, fleiri púðar eru, bættur öryggibúnaður og betri uppbygging. Einnig má benda á betri hönnun umferðarmannvirkja. Segja má að allir þættir sem snúa að bættu öryggi séu í stöðugri þróun.

Forvarnarvinna hjá Samgöngustofu er mjög fagleg og vel unnin. Vegagerðin er að gera góða hluti og eins og að bæta vegakerfið, setja hraðatakmarkanir og fleiri aðila mætti nefna. Veghaldari eins og Reykjavíkurborg er búin að setja upp 30 km svæði víða um borgina og ekki aðeins umhverfis skóla. Allt þetta hjálpar verulega til.“

Aukin sólarhringsumferð mun verða allt árið

Þegar þú horfir fram í tímann. Hvernig sérðu umferðina þróast og því sem lítur að öryggi?

„Stórt er spurt. Margt má bæta þótt ýmislegt horfi til betri vegar. Eitt að því er að umferðin mun aukast á næstu árum. Íbúum er að fjölga og við fáum alltaf fleiri ferðamenn til landsins. Einnig er fyrirséð að bílum muni fjölga. Það eru áskoranir fram undan hjá okkur eins og úti á landi. Þar erum við með hringveginn, klæðningar og fjölgun ferðamanna og bíla. Aukin sólarhringsumferð mun eiga sér stað allt árið segir að meira muni reyna á vegina. Við erum með klæðningar víða og því miður er ekki hægt að setja t.d. riflur í klæðingarnar. Þetta er stórt verkefni og auðvitað

myndum við vilja sjá breiðari vegi og malbik með riflum í þegar sólarhringsumferð eykst. Þegar hún er komin með yfir þúsund bíla á dag fara sennilega undirstöður klæðninga á vegunum okkar að breyta. Visast er lítið rætt um þetta en þarna eru að myndast ákveðnar áskoranir með þessum aukna umferðarþunga,“ sagði Helgi Þorkell.

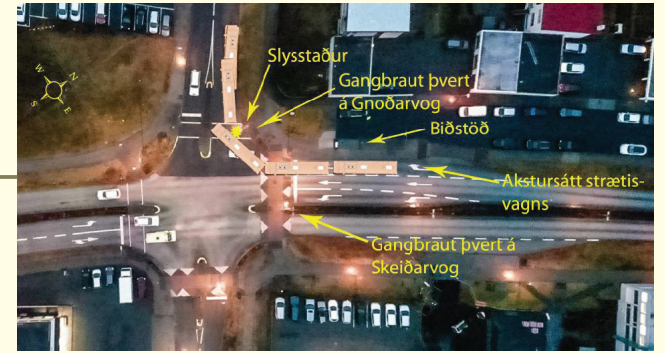
Í mörg horn væri að líta á næstu árum

Helgi Þorkell sagði að í mörg horn væri að líta á næstu árum en þar færu aðallega samvinnuverkefni Vegagerðarinnar, Samgöngustofu og Rannsóknarnefndar samgönguslysa. Við erum víða með sex metra breiða vegi og þriggja metra breiðar akreinar úti á landi. Ökumaðurinn hefur nánast ekkert rými til að víkja sér til hliðar. Síðan eru að mætast þar rútur sem eru 2,5 metrar að breidd auk speglanna. Áskoranir eru víða, rútum er að fjölga með auknum fjölda ferðamanna.

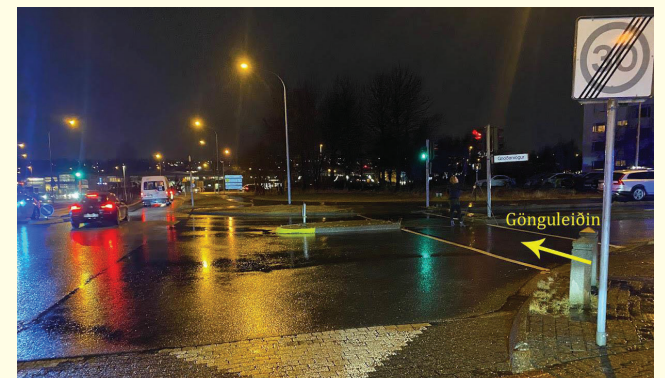
„Þróunin er í rétta átt, það sýna tölurnar með fækkun banaslysa. Síðan koma alltaf upp nýjar áskoranir þegar nýir umferðamáttar koma inn. Má í því sambandi nefna rafhlaupahjól. Löggjafinn er vonandi að bregðast við þessu núna en starfsmenn í innviðaráðuneytinu hafa verið að undirbúa breytingar á umferðarlögunum sem lagðar verða fyrir Alþingi sem vonandi bæta umhverfið og verða til þess að laga þessa hluti. Við erum þegar komin með tvö banaslys á rafhlaupahjólum og er enn fremur mikið um önnur slys. Skýrsla um þetta viðfangsefni er þó ekki enn komin út hjá okkur en það er von á henni innan tíðar.“

„Ég vil endilega koma á framfæri þakklæti fyrir að fá tækifæri til að útskýra og fræða lesendur um störf nefndarinnar. Ég vil benda á vefsíðu hennar www.rnsa.is en þar er m.a. að finna skýrslur um öll banaslys sem hafa orðið á Íslandi undanfarin ár. Þar má einnig lesa sig til um orsakir og þær öryggisáttir sem við höfum lagt til,“ sagði Helgi Þorkell Kristjánsson, rannsóknarstjóri á umferðarsviði hjá Rannsóknarnefnd samgönguslysa, í viðtalinu við FÍB-blaðið.

Yfirlitsmynd af vettvangi. Strætisvagninum var ekið suðvestur Skeiðarvog. Hann var stöðvaður við biðstöð og síðan ekið af stað og beygt til norðvesturs inn á Gnoðarvog.



Öryggisgler, með tveimur limmiðum, við rými bílstjóra skilur hann frá farþegum sem koma inn í vagninn. Með þessu gleri er möguleiki á aukinni speglun í rými bílstjóra.



Myndin er tekin í akstursátt strætisvagnsins. Grænt ljós logar fyrir gangandi vegfarendur og umferð suðvestur Skeiðarvog. Steinstólpar og umferðarskilti eru á norðvesturhorni gatnamótanna og umferðarljós á miðeyjunni.