



Yfirlýsing frá Samtökum sunnlenskra sveitarfélaga og Strætó bs.

Farþegar eiga þann valkost að standa frekar en að bíða eftir næsta vagni

14. febrúar 2012

Á síðasta ári hófst vinna við yfirfærslu almenningsgangna á landsbyggðinni frá ríki til sveitarfélaga. Markmið yfirfærslunnar er að nýta betur fjárframlög ríkisins til þessara gangna og stuðla að aukningu og eflingu þeirra. Við vinnu sína hafa þau landshlutasamtök sem gengið hafa til samninga við ríkið notið aðstoðar og ráðgjafar samgönguverkfræðinga frá VSÓ Ráðgjöf við skipulag leiðakerfis og um fyrirkomulag þjónustunnar. Í tilfalli aksturs um Suðurland (og til Akraness) hefur aðkoma Strætó bs. verið í forni þjónustu, samkvæmt sérstökum þjónustusamningi, er miðar að daglegri framkvæmd undir merkjum Strætó, einu heildrænu leiðakerfi og samræmdri gjaldskrá.

Undanfarin ár hafa komið upp tilvik þar sem skilja hefur þurft eftir farþega á þessum leiðum vegna ófyrirséðra toppa í farþegafjölda í einstökum ferðum. Því var skoðað sérstaklega hvernig mætti koma í veg fyrir slíkt án þess þó að það kollvarpaði fjárhagslegum grundvelli verkefnisins. Mikilvægur liður í því var að líta til þess möguleika að farþegar gætu átt þess kost að standa í vögnunum. Áður en ákvörðun um slíkt var tekin var skoðað hvað tíðkast annarsstaðar og hver undirliggjandi áhætta hins standandi farþega væri í raun og veru.

Ákvörðun hlutaðeigandi aðila var grundvölluð á því að það tíðkast almennt í almenningsgangum út um allan heim (s.s. á Norðurlöndum, í Ástralíu, Nýja Sjálandi, Kanada og Bandaríkjunum) að heimilt sé að farþegar standi í vögnum á hraðbrautum. Ennfremur eru niðurstöður fyrirliggjandi rannsókna á þá leið að undirliggjandi áhætta er talin ásættanleg og farþeginn talinn öruggari í almenningsgangutækjum en ef hann notaði annan samgöngumáta. Þessi niðurstaða kemur m.a. fram í ítarlegri rannsókn sem gerð var í Svíþjóð árið 2002. Rannsóknin leiðir í ljós að tölfræðilega eru meiri líkur á að farþegi slasist spenntur í einkabíl en í strætó og gildir þetta hvort heldur sem er í þéttbýli eða dreifbýli, standandi eða sitjandi. Reynslan hér á landi er sú að allt frá upphafi, eða í rúm áttatíu ár, hafa farþegar staðið í strætisvögnum þegar öll sæti eru setin, og enn hefur enginn standandi farþegi í vagni slasast alvarlega, svo vitað sé.

Í þessari umræðu er rétt að ítreka að það að farþegar standi í vögnum utan þéttbýlis stenst fyllilega öll lög og heimild í reglugerð um gerð og búnað ökutækja og hefur það verið staðfest af Umferðarstofu. Umferðarstofa hefur ennfremur umsjón og eftirlit með lögskráningu þeirra vagna sem notaðir eru í akstrinum og við skoðun og skráningu er fylgt forskrift hennar um ákvörðun þess hve margir farþegar megi standa.

Þrátt fyrir að rannsóknir og reynsla sýni að almenningsgangur eru öruggur ferðamáti má vel viðurkenna að aðstæður á Íslandi geti að einhverju leyti verið frábrugðnar því sem gerist erlendis. Þannig má rekja nær öll óhöpp þar sem strætisvagnar eiga í hlut til vindstyrks í hviðum og því hafa um langt árabil verið til staðar hjá Strætó bs. viðmið um vindstyrk, þannig að fari vindhraði í hviðum yfir þau mörk eru ferðir felldar niður eða akstri beint eftir öðrum leiðum þar sem slíkra áhrifa gætir ekki. Þessi viðmið má endurskoða ef þörf þykir og ennfremur má setja ný viðmið til að tryggja öryggi farþega enn betur.



Í því sambandi óskuðu fulltrúar Samtaka sunnlenskra sveitarfélaga og Akraneskaupstaðar eftir því á fundi með Umferðarstofu í október sl. að Umferðarstofa kæmi að mótun sameiginlegra viðmiðunarmarka og verklagsreglna vegna standandi farþega en þeirri ósk höfðu fulltrúar Umferðarstofu.

Allir aðilar er standa að þessari þjónustu hafa öryggi farþega í fyrirrúmi og hafa ekki í hyggju að gera út á að aka með standandi farþega. Hins vegar getur það gerst að fleiri vilja komast með strætó en sæti eru fyrir í vagninum. Þá býðst farþegum sá valkostur að standa, frekar en að bíða eftir næsta vagni. Þetta er sérlega mikilvægt þar sem langur tími líður á milli ferða. Komi slík tilvik upp ítrekað og/eða verði eftirspurn umfram sætafjölda munu hlutaðeigandi sveitarfélög og ábyrgðaraðilar auka við vagnakost og fjölga sætum. Til lengri tíma litið er það markmið að allir fái sæti í lengri ferðum. Hjá Strætó bs. og sveitarfélögum er einlægur vilji til þess að eiga faglega og málefnalega umræðu um málið, strætófarþegum og öllum hlutaðeigandi til hagsbóta.