

Drifbúnaður og slys

Í verkefninu voru skoðaðir ákveðnir ökutækjaflokkar og slysatíðni á árunum 1998-2003. Ökutækjaflokkarnir voru myndaðir af yfirbyggingu og drifbúnaði. Yfirbyggingunni var skipt í fólksbíla, jeplinga og jeppa og drifbúnaðinum skipt í afturhjóladrif, framhjóladrif, fjórhjóladrif með sídrifi og fjórhjóladrif án sídrifs. Eftirfarandi ökutækjaflokkar voru skoðaðir:

- Fólksbílar með afturhjóladrifi, framhjóladrifi og fjórhjóladrifi með sídrifi.
- Fjórhjóladrifnir jeplingar með sídrifi.
- Jeppum var skipt í fjórhjóladrif með sídrifi og fjórhjóladrif án sídrifs.
- Pallbílar voru flokkaðir sem jeppar.

Eftirfarandi ökutækjaflokkum var sleppt:

- Fjórhjóladrifnir fólksbílar án sídrifs.
- Jeplingar með drifi á einum ás og með fjórhjóladrifi án sídrifs.
- Jeppar með drifi á einum ás.

Mikill hluti verkefnavinnunnar fólst í gagnaöflun. Ökutækjaskráin var notuð svo og slyaskrá Umferðarstofu.

Í slysa grunninum Umferðarstofu voru um 80.000 slys og óhöpp tilkynnt af lögreglunni á tímabilinu. Af þeim voru u.þ.b. 4.300 ökutæki sem tengdust óhöppum þar sem ökutæki ók út af vegi eða valt á vegi. Eyða þurfti nokkrum ökutækjum út af listanum eða rúmum 1.000 ökutækjum. Ástæðurnar voru:

- Aðrir ökutækjaflokkar, t.d. sendibílar og vörubílar.
- Vitni að slysum.
- Ökutæki sem ekki höfðu fullnægjandi upplýsingar í slysa grunninum.

Eftir stóðu 3.039 óhöpp fyrir rannsóknatímabilið. Óhöppin voru greind eftir aðstæðum t.d. snjó og hálfu, dreifbýli - þéttbýli, malbik - malarvegur o.s.frv.

Rannsókninni var skipt upp í þrjá meginþætti. Í fyrsta lagi var reiknuð út skipting slysa hvers ökutækjaflokks fyrir sig. Í öðru lagi skipting slysa miðað við fjölda ekinna kílómetra og í þriðja lagi fjöldi slysa með tilliti til heildarfjölda hvers ökutækjaflokks.

Í verkefninu var horft á ökutækin, kílómetrastöðu og tegund óhapps. Niðurstöðurnar gáfu til kynna að jeppar lenda oftast í **þessari tegund óhappa** miðað við jeplinga og fólksbíla.

Þó er ekki hægt að draga þá ályktun að t.d. afturhjóladrifnir bílar séu betri eða verri en jeppar þar sem notkun þessara ökutækjaflokka er ólík. Auk þess er lítil hluti allra slysa skoðaður og ber að taka tillit til þess.

Þetta verkefni gefur möguleika á áframhaldandi rannsóknum á slysum. Mikið hefur safnast af upplýsingum um ökutæki og ætti því að vera auðveldara að skoða ýmsa hluti betur, til dæmis aðrar tegundir slysa, breyttar bifreiðar o.s.frv.

Tengsl aldurs bifreiða og umferðaróhappa

Hér getur að líta skýrslu Umferðarstofu um rannsókn sem var gerð á tengslum aldurs bifreiða og umferðaróhappa byggt á gögnum frá árunum 1998-2003 úr slysaskrá og ökutækjaskrá, en verkefnið var styrkt af Rannsóknarráði umferðaröryggismála (Rannum).

Í rannsókninni var kannað eftirfarandi:

1. Hvort tíðni óhappa þar sem meiðsli hljótast af sé háð aldri eða framleiðsluári bifreiðarinnar.
2. Hvort framleiðsluár eða aldur ökutækis hafi áhrif á líkur þess að meiðsl hljótist af ef ökutæki lendir á annað borð í óhappi.

Niðurstöður úr hluta 1 voru á þá leið að á bifreiðum sem framleiddar eru á árunum 1992-2003 fer slysum, miðað við ekna kílómetra, jafnt og þétt fjölgandi eftir því sem bifreiðin er eldri. Sem dæmi um það þá verða hátt í þrefalt fleiri slys með meiðslum á fólki á hvern ekinn kílómetra á bifreiðum sem framleiddar eru á árunum 1992-1994 heldur en á bifreiðum sem framleiddar eru á árunum 2001-2003. Þegar skoðaðar eru bifreiðar sem framleiddar eru fyrir þennan tíma þ.e. árin 1980-1991 þá snýst þetta við og tíðni slysa fer lítillega lækkandi eftir því sem bifreiðin eldist.

Niðurstöður úr hluta 2 voru þær að fyrir ökutæki framleidd á árunum 1983-2003 þá fer hlutfall meiðsla í slysi jafnt og þétt hækkandi eftir því sem bifreiðin verður eldri. Sem dæmi um þetta þá eru 8,6% líkur á að einhver meiðsli hljótist af óhappi hjá bifreið sem framleidd er á árunum 2001-2003 á meðan líkurnar á að einhver meiðsli hljótist af óhappi hjá bifreið sem framleidd er á árunum 1992-1994 eru 12,4% og 15,1% hjá bifreið sem framleidd er á árunum 1983-1985.