



Skýrsla Rannsóknarnefndar umferðarslysa 2005

Innlent | mbl.is | 13.5.2005 | 09:14

17 ára piltur á 174 km hraða í Ártúnsbrekku

Sautján ára piltur ók miklu hraðar í Ártúnsbrekkunni í Reykjavík en reglur leyfa er lögreglumenn urðu varir hans. Hann mældist á 174 kílómetra hraða þar sem leyfilegur hámarkshraði er 80 km/klst.

Í bíl pilsins - sem tekinn var á Vesturlandsvegi um klukkan 23 í gærkvöldi - voru fjórar ungar stúlkur. Hann má gera ráð fyrir að verða sviptur ökurétti, sem hann fékk í vetur, og hljóta þunga fjársekt.



Júní 2006

Rannsóknarnefnd umferðarslysa
Stofnuð: 1996

Nefndarmenn:

Ásdís J. Rafnar, hæstaréttarlögmaður. Formaður
Inga Hersteinsdóttir, verkfræðingur
Jón Baldursson, læknir

Forstöðumaður/rannsóknarstjóri:

Ágúst Mogensen, félagsfræðingur

Varamenn:

Margrét Vala Kristjánsdóttir, lögfræðingur
Ásgeir Guðmundsson, tæknifræðingur
Brynjólfur Mogensen, læknir

Sérfræðingar:

Eiríkur Hreinn Helgason, yfirlögregluþjónn
Haraldur Sigþórsson, umferðarverkfræðingur
Lárus Sveinsson, verkefnisstjóri tæknimála
Sigrún Þorsteinsdóttir, Slysavarnafélagið Landsbjörg

***Skýrsla Rannsóknarnefndar umferðarslysa 2005.
Rannsóknarnefnd umferðarslysa, Reykjavík, maí 2006***

Rannsóknarnefnd umferðarslysa
Flugvallarvegi, 101 Reykjavík
Sími 511 5040

rnu@rnu.is
www.rnu.is

*Ljósmyndir af slysavettvangi. Photo sf.
Prófarkalestur. Skjal.*

Efnisyfirlit

Formáli.....	bls. 4
Banaslys í umferðinni 2005.....	6
Eldri ábendingar RNU.....	37
Tölfræði banaslysa 2005.....	41

Formáli

Ný lög tóku gildi um Rannsóknarnefnd umferðarslysa hinn 1. september sl., en nefndin var upphaflega stofnuð 1996 og starfaði skv. reglugerð með stoð í umferðarlögum. Í nýju lögunum er starfsemi Rannsóknarnefndarinnar betur skilgreind en áður var. Umsvif hennar verða meiri með því að slys sem hafa í för með sér alvarleg meiðsl á fólki verða tekin til rannsóknar hjá nefndinni, auk banaslysa, sem hafa verið helsta verkefni nefndarinnar fram að þessu.

Hlutverk nefndarinnar er að rannsaka umferðarslys og starfar hún sjálfstætt og óháð öðrum stjórnvöldum og rannsóknaraðilum. Skulu rannsóknir hennar miða að því einu að koma í veg fyrir að sams konar umferðarslys verði aftur og stuðla að því að auka umferðaröryggi. Rannsóknarnefndin semur skýrslu um þau umferðarslys sem hún rannsakar þar sem fjallað er um orsakir eða sennilegar orsakir slyss og gerðar tillögur um varúðarráðstafanir til þess að afstýra frekari slysum af sömu eða líkum orsökum eða draga úr afleiðingum þeirra. Gerð er grein fyrir sennilegum orsökum slyssanna án upplýsinga um þá aðila sem tengjast slysinu og án beinna tilvísana til þeirra trúnaðargagna, sem nefndin aflar í tengslum við rannsókn máls. Í skýrslum nefndarinnar er ekki leitast við að skipta sök eða ábyrgð og ekki er heimilt að nota skýrslur nefndarinnar sem málgögn í opinberum málum.

Í skýrslu þessari er fjallað um einstök banaslys á árinu 2005 í forvarnarskyni og er það breytt framsetning samanborið við fyrri skýrslur. Sl. haust birti Rannsóknarnefndin fyrstu varnaðarskýrslu sína um einstakt slys eftir gildistöku nýrra laga. Umferðaröryggismál eru hagsmunamál okkar allra og ástvina okkar í umferðinni. Alvara umferðarslysa er þeim augljós sem koma á vettvang og rannsaka þessi mál, sem og aðstandendum slasaðra og látinna í umferðinni. Almennigur, foreldrar, kennarar og aðrir leiðbeinendur, sem og stjórnálmenn, þurfa að vera sterkir málsvarar umferðaröryggis.

Atvik sem orsaka flest banaslys og alvarleg meiðsl á fólki í umferðinni eru hraðakstur ökumanna, ofsaakstur, ölvunarakstur og þreyta eða svefnhöfgi undir stýri. Bílbelti eru ekki spennt sem getur skaðað ökumenn og farþega til ólífis. Helstu leiðir til að fækka umferðarslysum eru því þær að ökumenn vandi sig betur, hafi hugann við aksturinn, spenni beltin, gæti að ökuhraða, séu allsgáðir og óþreyttir og gæti að ástandi bifreiðar og aðstæðum til aksturs. Ástand vega, vegrið við brýr og vegi og önnur slík atriði skipta máli, en þá fremur til að draga úr alvarleika meiðsla við slys fremur en að vera meginorsök slyss. Ef varlega er farið eru mun minni líkur á slysum.

Með skýrslu Rannsóknarnefndar umferðarslysa um „Banaslys í umferðinni 2003“ fylgdi skýrsla um áhættuhegðun ungra ökumanna. Í niðurstöðum hennar var hvatt til þess að forvarnarstefna yrði mótuð í umferðaröryggismálum meðal ungs fólks. Framangreind rannsókn leiddi í ljós að aðstæður og lífsstíll ungmenna spá allsterkt fyrir um áhættuhegðun í umferðinni. Mikil samvera ungmenna með fjölskyldu sinni og góð líðan ungmenna í skóla dregur úr líkum á áhættuhegðun í umferðinni. Mikil samvera

ungmenna með jafningjahópi sínum og lífsstíll sem einkennist af skemmtunum auka á hinn bóginn líkurnar á áhættuhegðun.

Rannsóknarnefnd umferðarslysa telur æskilegt að skólar nýti skýrslur nefndarinnar ásamt öðrum skýrslum sem gefnar eru út um umferðaröryggismál í rannsóknar- og verkefnavinnu nemenda. Gæti slík vinna nemenda með upplýsingar og tölfræði ein og sér haft forvarnargildi gegn alvarlegum umferðarslysum að mati nefndarinnar. Skoða verður hvernig hamla má gegn því taumleysi sem endurspeglast í því að 5 ungmenni óku glórulaust saman í bifreið á 174 km/klst. um Ártúnsbrekkuna í Reykjavík kl. 23 á fimmtudagskvöldi í maí 2005. Margir fleiri hafa vísitandi gerst sekir um þessa sömu hegðun nýkomnir með ökuréttindi. Í námsefni skólanna, t.d. í eðlisfræði og líffræði, mætti fjalla um orsakir umferðarslysa, um þá krafta sem losna úr læðingi við árekstur bifreiða á mismunandi hraða, útafakstur bifreiða við mismunandi umhverfisaðstæður, slit á vegum, þol mannslíkamans, áverka og atvik önnur sem greint er frá í skýrslum nefndarinnar.

Rannsóknarnefnd umferðarslysa þakkar öllum þeim sem hún hefur átt samstarf við undanfarin ár og hafa lagt umferðaröryggismálum lið. Sérstakar þakkir vill nefndin færa samgönguráðherra, samgönguráðuneytinu, Slysavarnafélaginu Landsbjörgu, ríkislögreglustjóranum, lögreglustjórum um land allt, Umferðarstofu, Umferðarráði, Vegagerðinni, Neyðarlínunni, Fræðslumiðstöð bílgreina og Rannsóknarráði umferðaröryggismála.

Banaslys í umferðinni 2005

Árið 2005 fórust 19 manns í 16 umferðarslysum á Íslandi. Útafakstur var algengasta tegund slysa, 60%, en framanákeyrslur komu þar á eftir. Eitt bifhjólaslys varð árið 2005 og eitt vélsleðaslys. Í skýrslunni hér á eftir eru banaslysunum gerð skil ásamt orsökum þeirra og ábendingum sem nefndin gerði til viðeigandi aðila. Þær ábendingar byggjast á ítarlegri greiningu alvarlegra umferðarslysa.

Í tveimur málum taldi Rannsóknarnefndin, eftir ítarlega rannsókn, að um sjálfsvíg væri að ræða. Þar sem sjálfsvíg eru ekki slys í hefðbundnum skilningi er ekki fjallað um þau slys með sama hætti og hin.



Ábending vegna aksturs undir áhrifum áfengis og lyfja

Athygli vekur að 6 banaslys í umferðinni hlutust af ölvunarakstri, þar af tvö sem stöfuðu af samspili áfengis og ólöglegra vímuefna. Ölvunarakstur er þriðja algengasta orsök banaslysa í umferðinni árin 1998-2005. Til að ná yfirhöndinni í baráttunni við ölvunarakstur þurfa öll öfl þjóðfélagsins að vera samtaka. Brýnt er að eftirlit lögreglu með ölvunar- og lyfjaakstri sé virkt, viðurlögum beitt ásamt áróðri og almenningur taki harða afstöðu gegn þessu meini.

Rannsóknarnefndin álitur að í tveimur tilvikum hefði það getað haft áhrif ef aðilar hefðu tilkynnt lögreglu um ölvunarakstur. Rannsóknarnefndin beinir því til Umferðarstofu að hvetja fólk til þess að gera lögreglunni viðvart ef það hefur ástæðu til að ætla að ölvaður maður ætli að aka bifreið. Hið sama gildir ef ökumenn eru undir áhrifum ólöglegra lyfja.

Á námsstefnu um akstur undir áhrifum lyfja og ávana- og fíkniefna sem haldin var 25. apríl 2006 kom fram að árið 2005 komu upp 86 mál þar sem ökumaður var talinn óhæfur til að stjórna bifreið með öruggum hætti vegna neyslu ólöglegra lyfja eða ávana- og fíkniefna og árið 2005 voru þau 72. Erfitt er að gera sér grein fyrir vandamálinu í heild, en ljóst að það er nokkuð. Það hversu margir eru teknir fyrir lyfjaakstur segir ekki alla söguna um umfangið og sem dæmi má nefna að kannanir á ölvunarakstri benda til þess að 15.000-20.000 manns aki ölvaðir árlega á Íslandi, en 10-15% þeirra eru teknir af lögreglu grunaðir um ölvunarakstur.

Nú liggur fyrir frumvarp á Alþingi til breytinga á umferðarlögum þar sem kveðið er á um að mælist ávana- og fíkniefni í blóði eða þvagi teljist ökumaður óhæfur til að stjórna ökutæki örugglega. Rannsóknarnefndin álitur þessa breytingu á lögum nauðsynlega. Eyða þarf óvissu um akstur undir áhrifum ólöglegra lyfja og taka hann föstum tókum líkt og ölvunarakstur. Telur nefndin heppilegast að setja 0-mörk í þessu efni þar sem rannsóknir hafa sýnt að ekki eru alltaf skýr tengsl milli færni til aksturs og styrks ólöglegra lyfja í blóði. Þolmyndun, tími sem líður frá neyslu efnis og stærð skammta hefur áhrif og því erfitt að ákvarða tiltekin mörk blóðstyrks. Telur nefndin 0-mörk réttlæt看leg og í anda þess sem boðað hefur verið í umferðaröryggismálum um árabil, þar sem akstur krefst fullkominnar athygli.

Banaslys 17.2.2005

Landmannaleið við Sauðaleysur

Vélsleðaslys

Látinn 55 ára karlmaður

Tími dags: Nótt¹

Lýsing á slysi

Slysið varð á Landmannaleið við Sauðaleysur, en ökumaður á vélsleða sem fórst í slysinu var í félagi við annan vélsleðamann á leið inn að Landmannahelli. Fylgdu mennirnir fyrirfram ákveðinni leið og óku eftir GPS-hnitum. Ferðin gekk hægt þar sem myrkur var og lágrenningur. Meðalhraði samkvæmt GPS-tæki var 30 km/klst. en mesti hraði 70 km/klst. Þegar slysið varð var vélsleðanum ekið á 20 km/klst. hraða og fór ökumaður fram af hengju, 8-10 metra hárrí, og hafnaði í grjóturð.

Ökutæki ökumanns var vélsleði af gerðinni Polaris Indy og var GPS-tæki á stýrinu. Kom fram í lögregluskýrslu að það hamlaði ökumanni hve erfitt var að fylgjast með tækinu. Ökumaðurinn sem fórst var ágætlega búinn til ferðarinnar, með hjálm, hanska og í góðum fatnaði. Við rannsókn kom í ljós að maðurinn var undir áhrifum áfengis og telur Rannsóknarnefndin það meginorsök þess að hann missti sjónar af þeirri leið sem hann átti að fara. Skilyrði til aksturs voru ekki góð, myrkur, slæmt skyggni og þurfti ökumaður á fullri athygli að halda við aksturinn.

Orsakagreining

- Ökumaður var undir áhrifum áfengis þegar slysið varð.
- Aðstæður til aksturs voru ekki góðar þegar slysið varð, myrkur og lágrenningur.

Tillögur í öryggisátt

1. Rannsóknarnefndin beinir þeim tilmælum til Landssambands íslenskra vélsleðamanna að halda uppi stöðugum áróðri gegn áfengisneyslu við akstur vélsleða.
2. Rannsóknarnefndin telur varasamt að ekið sé eftir GPS-tækjum í blindni. Það er munur á því að nota GPS-tæki til að ákvarða staðsetningu og vera á ákveðinni leið eða aka blindkeyrslu eftir tækinu. Þegar skyggni er lélegt eiga menn að halda kyrru fyrir ef þeir geta ekki séð fram fyrir sleðann.

¹ Flokkun RNU á tíma dags. Morgun: 06.00-11.59. Dagur: 12.00-17.59. Kvöld: 18.00-23.59. Nótt: 00.00-5.59.

Banaslys 2.3.2005

Snorrabraut í Reykjavík

Ekið á gangandi vegfaranda

Látin 80 ára kona

Tími dags: Morgunn

Lýsing á slysi

Slysið varð á Snorrabraut móts við Austurbæ. Ekið var á gangandi vegfaranda, aldraða konu, sem var að ganga yfir Snorrabraut. Á þeim stað sem slysið varð er miðeyja með grindverki sem aðskilur akstursstefnur á Snorrabraut. Leið konunnar lá frá horni Grettisgötu yfir Snorrabrautina í átt að Austurbæ eins og sýnt er á mynd með rauðri ör. Var konan komin yfir miðja Snorrabraut og hafði gengið í gegnum op sem var í grindverkinu á miðeyjunni og hugðist halda áfram yfir að Austurbæ en gáði ekki að umferð og gekk í veg fyrir ökutæki.

Engin hemlaför voru eftir bifreiðina en hún staðnæmdest 1,5 metra frá opi grindverksins og bar ökumaður því við að hafa ekki séð til ferða konunnar. Framburður ökumanns og vitna bendir til þess að hann hafi ekki ekið yfir hámarkshraða og er það í samræmi við athuganir á vettvangi.

Hámarkshraði á Snorrabraut er 50 km/klst. og akreinar 4, tvær fyrir hvora akstursstefnu. Miðeyja aðgreinir umferð úr gagnstæðum áttum og á þeim kafla sem slysið varð er grindverk á miðdeilinum. Á a.m.k. tveimur stöðum vantaði einingar í grindverkið og þannig háttaði til á þeim stað sem slysið varð. Þá vakti athygli að pollar á horni Snorrabrautar og Grettisgötu mynduðu línu við op í grindverkinu og frá tilteknu sjónarhorni mátti ætla að þar væri gönguleið, þótt ekki væri það merkt gangbraut.



Leið gangandi vegfaranda yfir Snorrabraut.

Bifreiðin var af gerðinni Subaru Legacy og var rannsökuð af Fræðslumiðstöð bílgreina. Skemmd var á bifreiðinni hægra megin að framan eftir ákeyrsluna. Orsakir slyssins er ekki að rekja til ástands bifreiðarinnar fyrir slysið.

Orsakagreining

- Vegfarandi gekk þvert yfir götuna án þess að gæta að umferð.
- Ökumaður sá ekki vegfarandann.
- Engin gangbraut var á slysstað þó svo að op væri í grindverkinu á miðeyju sem gaf til kynna gönguleið.

Tillögur í öryggisátt

Í bréfi dags. 2.3.2005 beindi Rannsóknarnefndin fyrirspurn til Framkvæmdasviðs Reykjavíkurborgar um hvaða ástæða lægi að baki því að í grindverkið vantaði einingar og þá um leið hvort starfsmenn Reykjavíkurborgar hefðu fjarlægð þessar einingar til að greiða leið gangandi vegfarenda yfir Snorrabraut.

Í svarbréfi Reykjavíkurborgar dags. 6.4.2005 kom fram að athugasemdir nefndarinnar yrðu teknar til greina og skoðaðir möguleikar til úrbóta. Fljótlega eftir slysið voru gangbrautarljós sett við Snorrabraut á þeim stað sem slysið varð auk þess sem opi var lokað í grindverkinu ofar við götuna.

Athugasemdir

Nefndin telur að áfengismæling eigi ávallt að fara fram við rannsókn alvarlegra umferðarslysa hjá öllum ökumönnum, sem hlut eiga að málum. Tekið skal fram að nefndin hefur enga ástæðu til að ætla að ökumaður í þessu slysi hafi verið undir áhrifum áfengis.

Banaslys 3.3.2005

Norðausturvegur norðan Kópaskers

Árekstur, framanákeyrsla

Látinn 20 ára karlmaður

Tími dags: Dagur

Lýsing á slysi

Slysið varð á Norðausturvegi norðan Kópaskers en þar rákust saman tvær fólksbifreiðir af gerðinni Skoda Octavia og Subaru Impreza. Þar sem slysið varð er Norðausturvegur tveggja akreina malarvegur en umferð úr gagnstæðum áttum er óaðgreind. Vegurinn er 7 metra breiður, rúmir 9 metrar með vegöxlum. Hámarkshraði á veginum er 80 km/klst. Veður var gott þegar slysið varð, vegurinn auður en snjór var í nánasta umhverfi utan með veginum.

Mjúk beygja er á veginum þar sem slysið varð og blindhæð. Blindhæðin er ekki merkt með aðvörunarmerki né var skilti til aðgreiningar umferðar. Í lögregluskýrslu kemur fram að ökumaður Skodabifreiðarinnar sem var á suðurleið hafi ekki séð til Subarubifreiðarinnar fyrr en skömmu fyrir áreksturinn og er skert vegsýn þáttur í slysinu.

Á vettvangi mátti sjá ummerki um slysið, hemlaför á veginum og för í snjónum til hliðar við veginn þar sem ökutækin höfnuðu eftir áreksturinn. Hemlaför voru eftir Subarubifreiðina sem ekið var norður Norðausturveg. Voru hemlaförin 29 metrar að lengd, vinstra megin á veginum m.v. akstursstefnu til norðurs. Einnig mátti sjá á vettvangi hemlaför eftir Skodabifreiðina um 30 metra löng, hægra megin á veginum m.v. akstursstefnu til suðurs. Af hemlaförum að dæma hefur Subarubifreiðinni verið ekið öfugu megin á veginum m.v. akstursstefnu. Þar vettvangur þess merki að ökumaður Subarubifreiðarinnar hafi misst stjórn á ökutæki sínu, farið of langt til vinstri og framan á Skodabifreiðina, en ökumaður Skodabifreiðarinnar reynt að stýra ökutæki sínu til hægri til að komast hjá árekstri. Ökumaður Subarubifreiðarinnar fórst í slysinu.

Í skýrslu sérfræðings um hraða ökutækjanna kom fram að hendlunarvegalengd þeirra var svipuð og sú staðreynd að þær köstuðust ekki í akstursátt frá árekstursstaðnum sé vísbending um að þær hafi verið á svipuðum hraða. Þessar bifreiðir voru svipaðrar gerðar og þyngd svipuð. Telur sérfræðingurinn líklegast að hafi Skodabifreiðin verið á 90-100 km/klst. hraða, eins og ummerki benda til, hafi Subarubifreiðin verið á 105-115 km/klst. hraða.

Mikil dæld var á hægri framhlið Subarubifreiðarinnar eftir áreksturinn, sem er í samræmi við stefnu hemlafara á vettvangi og áætlaðan árekstursstað. Einnig var bifreiðin dæluð á toppi eftir veltu og farþegarými var mikið afmyndað hægra megin. Klippið hafði verið á bílbelti ökumanns af sjúkraflutningamönnum og bendir flest til þess að ökumaður hafi notað bílbelti. Bifreiðin var ekki búin loftpúðum.

Subarubifreiðin var rannsökuð af bifvélavirkjameistara eftir slysið og var niðurstaða skoðunarinnar án athugasemda.

Skemmdir á Skodabifreiðinni voru að framanverðu og hafði framendi allur krumpast, en farþegarými var heilt. Báðir loftpúðar bifreiðarinnar sprungu út við áreksturinn og bæði ökumaður og farþegi notuðu bílbelti. Loft var í þremur hjólbörðum af fjórum en hægri framhjólbarði hafði orðið fyrir miklu höggi við áreksturinn. Bifvélavirkjameistari rannsakaði bifreiðina eftir slysið og áleit hann að bifreiðin hefði verið í fullkomnu ástandi fyrir áreksturinn. Að mati Rannsóknarnefndarinnar er orsakir árekstursins ekki að rekja til ökutækja eða ástands þeirra fyrir áreksturinn.

Áfengis- og lyfjamælingar leiddu í ljós að ökumenn voru ekki undir áhrifum áfengis eða lyfja þegar slysið varð.

Orsakagreining

- Rannsókn leiddi í ljós að ökumaður Subarubifreiðarinnar missti stjórn á ökutæki sínu og fór yfir á öfugan vegarhelming og framan á Skodann.
- Skilyrði til aksturs voru góð þegar slysið varð, en skert vegsýn vegna aflíðandi blindhæðar sem slysið verður við var sennilega áhrifaþáttur í slysinu.

Tillögur í öryggisátt

Rannsóknarnefndin beinir þeim tilmælum til Vegagerðarinnar að skoða hvort merkja þurfi blindhæðina þar sem slysið varð og ítrekar mikilvægi skýrra vegmerkinga á öllum flokkum vega.

Athugasemdir

Rannsóknarnefndin gerir athugasemd við að ekki fór fram krufning á líki ökumanns en lögregla tekur ákvörðun um nauðsyn réttarkrufningar. Telur RNU heppilegast að krufning fari ávallt fram þegar banaslys verða í umferðinni til að upplýsingar um áverka og dánarorsök séu ávallt sem öruggastar.

Banaslys 6.3.2005

Suðurlandsvegur við Þrengslavegamót

Framanákeyrsla

Látinn 18 ára karlmaður

Tími dags: Morgunn

Lýsing á slysi

Slysið varð á Suðurlandsvegi í beygjuni við vegamót Þrengslavegar en sá hluti Suðurlandsvegar hefur nú verið aflagður. Ökumaður fólksbifreiðar á leið austur Suðurlandsveg missti stjórn á bifreiðinni í beygju og til þess að forðast að lenda útaf hægra megin sveigði hann bifreiðina til vinstri. Við það fór hann yfir á rangan vegarhelming og framan á jeppabifreið sem ekið var vestur Suðurlandsveg. Við áreksturinn snérist fólksbifreiðin á veginum og staðnæmdist á vinstri akrein m.v. akstursstefnu en jeppabifreiðin lenti útaf hægra megin miðað við akstursstefnu og valt á hvolf. Hús jeppabifreiðarinnar slitnaði frá grind við áreksturinn. Fimm manns voru í fólksbifreiðinni og fórst ökumaður í árekstrinum en fjórir farþegar hlutu mikil meiðsli. Af þeim fimm sem voru í jeppabifreiðinni meiddust tveir mikið.

Þar sem slysið varð var Suðurlandsvegur tveggja akreina vegur með bundnu slitlagi, akreinar um 3,5 metra breiðar og vegaxlir um 2,5-3 metra breiðar, blanda af bundnu slitlagi og mól. Vegstikur voru báðum megin á veginum og beygjuörvar auk óbrotinnar línu milli akreina. Hámarkshraði á þeim kafla sem slysið varð var 90 km/klst. Hálka og ísing var á veginum og telur Rannsóknarnefndin að orsök slyssins megi rekja til þess að ökumaður fólksbifreiðarinnar ók of hratt í beygjuna m.v. aðstæður og missti stjórn á bifreiðinni. Veghiti var um frostmark og myrkur. Hugsanlegt er að skemmdir í veginum (sem safna vatni/ís í frosti) hafi haft áhrif á slysið þótt erfitt sé að fullyrða um það.

Fólksbifreiðin var af gerðinni Toyota Corolla og voru skemmdir mestar á framenda og toppi hennar. Ummerki voru eftir vinstri framhjólbarða jeppabifreiðarinnar á framenda og þaki fólksbifreiðarinnar, en umtalsverður stærðarmunur var á ökutækjunum. Fólksbifreiðin var búin ónegldum, lítið slitnum vetrarhjólborðum. Bílbelti voru í öllum sætum en ekki voru loftpúðar. Bílbelti voru notuð af öllum í bílnum. Bíltæknirannsókn Frumherja leiddi í ljós að orsakir slyss var ekki að rekja til ástands fólksbifreiðarinnar, en í skýrslu skoðunarmanna kemur fram að erfitt hafi verið að meta ástand ökutækis fyrir árekstur sökum skemmda eftir áreksturinn.

Jeppabifreiðin var af gerðinni Nissan Patrol. Hafði henni verið breytt og var hún á 36" microskornum, lítið slitnum, ónegldum hjólborðum þegar áreksturinn varð. Bílbelti voru í öllum sætum en loftpúðar voru ekki í ökutækinu. Bílbelti voru notuð af öllum í bílnum. Við áreksturinn valt jeppinn og slitnaði yfirbyggingin frá grindinni. Að mati skoðunarmanna Frumherja sem skoðuðu ökutækið var styrkleiki grindar ökutækisins viðunandi en botn yfirbyggingarinnar farinn að missa styrk. Ástand ökutækisins var ekki orsakavaldur að slysinu en hugsanlegt er að áverkar þeirra, sem þarna slösuðust, hefðu orðið minni, hefði yfirbyggingin tollað á grindinni.

Í greinargerð sérfræðings um hraða í slysinu kemur fram að fólksbifreiðin hefði ekki runnið til í hálkunni ef hraði hefði verið minni en 40 km/klst., en jafnframt að ökutækið hefði ekki náð veggripi við malaröxlina hægra megin hefði ökuhraði verið meiri en 110 km/klst. Er það mat sérfræðingsins að hraði fólksbifreiðarinnar áður en ökumaður missir stjórn á henni hafi verið 95 km/klst. og líklegasti hraði jeppabifreiðarinnar 70 km/klst. Hraði fólksbifreiðarinnar áður en komið er í beygjuna bendir til þess að ökumaður hafi ekki gert sér grein fyrir þeirri hálfu sem var á veginum og ekið of hratt miðað við aðstæður.

Ökumenn voru ekki undir áhrifum áfengis eða lyfja.

Orsakagreining

- Ökumaður fólksbifreiðarinnar ók of hratt miðað við aðstæður. Vegurinn var háll.
- Fólksbifreiðin fór yfir á öfugan vegarhelming og framan á jeppabifreiðina.
- Skemmdir voru í veginum á þeim stað sem slysið varð. Skemmdir sem þessar safna vatni og myndast ísing í þeim í kulda auk þess sem þær trufla umferð almennt. Hugsanlegt er að skemmdir í veginum hafi verið meðorsök að slysinu í tengslum við ökuhraðann.

Tillögur í öryggisátt

Ökumaðurinn sem fórst í slysinu var 18 ára gamall. Að mati Rannsóknarnefndarinnar er nauðsynlegt að ungir og verðandi ökumenn fái þjálfun á hálkubraut í ökugerði, auk fræðslu um mismunandi akstursaðstæður sem skapast geta á vegi eða veghluta.

Rannsóknarnefnd umferðarslysa hefur tvívegis í skýrslum sínum bent á nauðsyn þess að ungir ökumenn fái þjálfun á akstursæfingarsvæði og telur mikilvægt að þau áform sem nú eru uppi um byggingu slíks svæðis nái fram að ganga.

Banaslys 22/23.3.2005

Ólafsfjarðarvegur, Rauðavík

Útafakstur

Látinn 18 ára karlmaður

Tími dags: Kvöld

Lýsing á slysi

Slysið varð á Ólafsfjarðarvegi en fólksbifreið fór útaf veginum, niður aflíðandi brekku og fram af hömrum og niður í fjöruborðið. Talið er að slysið hafi gerst að kvöldi 22. mars en það uppgötvaðist ekki fyrr en um miðjan dag 23. mars. Af þeim sökum var ekki hægt að greina för eftir bifreiðina á veginum en ummerki voru til hliðar við veginn þar sem hún fór útaf. Þar sem slysið varð er Ólafsfjarðarvegur tveggja akreina vegur með bundnu slitlagi, rúmir 6 metrar að breidd og 1 metra breiðar malarvegaxlir til hliðar við hvora akrein. Óbrotin lína er á miðjum vegi við beygjuna sem slysið varð við og vegriði, en bifreiðin fór útaf 23 metrum framan við vegriðið.



Leið bifreiðarinnar útaf, 23 metra framan við vegriðið

Haft var eftir vitni sem ökumaður bifreiðarinnar tók fram úr að vegurinn hafi verið hálkulaus á þeim tíma sem slysið varð, en myrkur. Bar vitnið að ökumaðurinn hefði ekið mjög hratt en tilgreindi ekki nákvæman hraða.

Áfengismæling í blóði hins látna leiddi í ljós að hann hafði verið undir áhrifum áfengis þegar slysið varð.

Bifreiðin var af gerðinni Nissan Almera og var rannsökuð af skoðunarmönnum Frumherja. Ekkert kom fram við bíltæknirannsókn sem skýrir tildrög slyssins. Bifreiðin var búin negldum vetrarhjólborðum, lítið slitnum. Bílbelti voru í henni og notaði ökumaður bílbelti. Engir loftpúðar voru í ökutækinu.

Orsakagreining

- Ökumaður var undir áhrifum áfengis þegar slysið varð.
- Ökumaður ók of hratt m.v. framburð vitnis.
- Vegrið við beygjuna var of stutt til að varna því að bifreiðin færi útaf.

Tillögur í öryggisátt

Rannsóknarnefndin sendi bréf til Vegagerðarinnar vegna lengdar vegriðsins dags. 19.4.2005. Í svarbréfi Vegagerðarinnar dags. 3.5.2005 kom fram að tekið yrði til skoðunar að lengja vegriðið og er því verki lokið.

Banaslys 26.4.2005

Hringvegurinn við Kolstaðagerði á Fljótsdalshéraði

Útafakstur

Látin 52 ára kona

Tími dags: Kvöld

Lýsing á slysi

Slysið varð á Hringveginum við Egilsstaði, nánar tiltekið skammt frá bænum Kolstaðagerði. Af ummerkjum að dæma á vettvangi hefur ökumaður misst stjórn á bifreiðinni og farið yfir á vinstri akrein en hellað og sveigt til hægri þar sem bifreiðin fór útaf á malarplan og valt. Sjáanlegur ferill hella- og skriðfara á vettvangi var um 70 metrar. Bifreiðin var á hjólunum þegar að var komið, utan vegar hægra megin m.v. akstursstefnu.

Komið var rökkur þegar slysið varð, en færð góð og vegurinn þurr. Þarna er Hringvegurinn með bundnu slitlagi, tvær akreinar í hvora akstursstefnu, um 6,4 metrar á breidd en auk þess 50-60 cm malarvegöxl við hvora akrein. Brotin lína er á miðdeili til aðgreiningar umferðar úr gagnstæðum áttum. Hámarkshraði á veginum er 90 km/klst. Umhverfi vegarins er ágætt, aflíðandi malarflái.

Bifreiðin var af gerðinni Subaru Impreza og var rannsökuð af skoðunarmönnum Frumherja eftir slysið. Dæld var á toppi hennar ökumannsmegin sem hafði kúlt inn við bílveltuna. Bílbelti voru í öllum sætum og notaði ökumaður bílbelti. Vetrarhjólabarðar voru undir bifreiðinni, ónegldir og lítið slitnir.

Orsakagreining

- Ökumaður var undir áhrifum áfengis og lyfja og telur Rannsóknarnefndin það meginorsök slyssins.

Banaslys 5.5.2005

Breiðholtsbraut við Víðidal

Útafakstur

Látin 19 ára kona

Tími dags: Morgunn

Lýsing á slysi

Ökumaður var á leið norð-austur Breiðholtsbraut en missti stjórn á bifreið í vinstri beygju. Skriðför eftir bifreiðina voru 16 metrar í malarkanti þar til bifreiðin fór upp vegrið við götuna og valt yfir það. Á þessum stað liggur reiðgata í undirgöngum frá hesthúsahverfi. Bifreiðin valt niður brekku en 5 metra hæðarmismunur er á Breiðholtsbraut og plani reiðstígsins við undirgöngin þar sem bifreiðin hafnaði. Ökumaður kastaðist út úr bifreiðinni við veltuna.

Þar sem slysið varð er Breiðholtsbraut tveggja akreina gata með bundnu slitlagi og hámarkshraði 70 km/klst. Aðstæður til aksturs voru góðar þegar slysið varð, logn, sól, gott skyggni og auður vegur.

Ökutækið var fólksbifreið af gerðinni Nissan Primera. Bíltæknirannsókn á ökutækinu sem framkvæmd var af Fræðslumiðstöð bílgreina leiddi í ljós að orsök var ekki að rekja til ástands ökutækisins fyrir slysið. Engin merki voru um að sprungið hefði á hjólbarða eða bilun orðið í stýrisbúnaði. Bílbelti voru í ökutækinu en ökumaður notaði ekki bílbelti.



Vegrið beygt niður í jörð. Rauða örin vísar á leið ökutækisins upp vegriðið

Orsakagreining

- Ökumaður var undir áhrifum áfengis og lyfja umrætt sinn og telur Rannsóknarnefndin það meginorsök þess að ökumaður missti stjórn á ökutækinu.
- Ökumaður hafði ekki réttindi til að aka bifreið.
- Ökumaður notaði ekki bílbelti og kastaðist þess vegna út úr bifreiðinni.
- Leiðari sem á að varna því að bílar fari útaf við reiðstíginn var of stuttur að mati Rannsóknarnefndarinnar auk þess sem nefndin gerir athugasemd við endafrágang leiðarans. Meginorsakir slyssins verða þó ekki raktar til vegar eða umhverfis hans.

Tillögur í öryggisátt.

1. Rannsóknarnefndin ítrekar mikilvægi þess að ökumenn og farþegar noti bílbelti. Telur Rannsóknarnefndin líklegt að ökumaður hefði lifað slysið af hefði hann notað bílbelti. Eru mjög mörg dæmi um slíkt á liðnum árum.

2. Lengd vegriðs og frágangur enda þess er ekki fullnægjandi. Vegriðið er of stutt og varnaði því ekki að ökutækið færi útaf. Þá er endi vegriðsins beygður niður í jörð í akstursstefnu ökutækja og er hættan sú að ökutæki fari upp vegriðið og hvolfi yfir það. Í umfjöllun um annað banaslys sem varð 20.11.2005 er nánar sagt frá tillögu nefndarinnar í öryggisátt vegna þessa og bréfi til Vegagerðarinnar um það efni.

Banaslys 14.5.2005

Norðurlandsvegur við Syðri-Bægisá

Árekstur, framanákeyrsla

Látnar tvær konur, 49 ára og 63 ára

Tími dags: Dagur

Lýsing á slysi

Árekstur varð með jeppabifreið af gerðinni Galloper Exceed sem ekið var norður Norðurlandsveg og fólksbifreið af gerðinni Subaru Forester sem ekið var suður Norðurlandsveg. Tvennt var í jeppabifreiðinni, ökumaður og farþegi í framsæti. Fórst farþeginn í slysinu en ökumaðurinn hlaut mikil meiðsli. Ökumaður var einn í fólksbifreiðinni og fórst hann í slysinu. Þriðja ökutækið, önnur fólksbifreið sem var fyrir aftan jeppabifreiðina, ók utan í vinstri hlið jeppans eftir að áreksturinn varð en áreksturinn var ekki harður og stýrði ökumaður þeirrar fólksbifreiðar útaf veginum. Engin alvarleg meiðsli urðu á ökumanni eða farþega í þeirri bifreið.

Þar sem slysið varð er Norðurlandsvegur beinn með bundnu slitlagi og brotin lína á miðju. Vegurinn er 6 metra breiður með 1 metra malarvegöxl við hvora akrein. Vegsýn var góð þegar slysið varð, hjart og vegurinn þurr og auður. Að mati Rannsóknarnefndarinnar voru aðstæður til aksturs góðar þegar slysið varð og skýra ekki orsakir slyssins.

Áreksturinn varð á vegarhelmingi fólksbifreiðarinnar og ljóst að ökumaður jeppabifreiðarinnar fór yfir á öfugan vegarhelming þar sem 20 metra hemlaför voru eftir ökutæki hans á öfugum vegarhelmingi. Hemlaför eftir fólksbifreiðina voru 17 metrar. Af því má ráða að áreksturinn hefur borið brátt að og ökumenn haft lítið ráðrúm til að bregðast við. Samkvæmt framburði ökumanns sem ók á eftir jeppabifreiðinni var aksturslag ökumanns jeppans skrykkjótt og telur Rannsóknarnefndin sennilegast í ljósi þess framburðar og aðdraganda árekstursins að ökumaður jeppans hafi dottað eða sofnað og því farið yfir á öfugan vegarhelming.

Ökutækin voru rannsökuð af starfsmönnum Frumherja eftir slysið. Jeppabifreiðin var búin lítið slitnum vetrardekkjum og ekkert sem benti til þess að hjóla- eða stýrisbúnaður hefði gefið sig fyrir slysið. Bílbelti voru í öllum sætum og notuðu ökumaður og farþegi bílbelti. Loftpúði var í stýri jeppans og blés hann út við áreksturinn.

Fólksbifreiðin var búin lítið slitnum sumardekkjum og virtist bifreiðin hafa verið í góðu ástandi almennt fyrir slysið samkvæmt niðurstöðu bíltæknirannsóknar. Í bifreiðinni var farmur, hluti búslóðar sem hafði ekki verið festur og því kastast fram við áreksturinn. Hluta af þeim áverkum sem ökumaðurinn hlaut má rekja til þessa. Ökumaður fólksbifreiðarinnar notaði bílbelti.

Orsakagreining

- Ökumaður jeppabifreiðarinnar ók yfir á öfugan vegarhelming og lenti framan á fólksbifreiðinni.
- Telur Rannsóknarnefndin að sennilegasta skýring þessa sé sú að ökumaður jeppans hafi dottað eða sofnað.
- Ökumaður fólksbifreiðarinnar var að flytja búslóð í ökutæki sínu og kastaðist hluti hennar til við áreksturinn en það olli hluta þeirra áverka sem ökumaðurinn varð fyrir.

Tillögur í öryggisátt

1. Rannsóknarnefndin leggur til við Vegagerðina að skoða þann möguleika að koma fyrir upphleyptum rákum við vegöxl á umferðarmiklum vegum en rákir af þessu tagi er að finna t.d. á vegum í Bretlandi. Rákirnar valda hristingi ef ökutæki fara yfir þær og vara ökumenn við ef þeir eru komnir útaf akrein. Rannsóknir nefndarinnar á banaslysum í umferðinni og útafakstri undanfarin ár benda til þess að svefnhöfgi og þreyta séu töluverð vandamál í umferðinni og upphleyptar rákir séu ein leið til að sporna við slysum af þeim völdum.

2. Rannsóknarnefndin ítrekar fyrri athugasemdir um þá hættu sem skapast vegna farms sem er laus í ökutækjum.

Athugasemdir

Rannsóknarnefndin gerir athugasemd við að ekki var gerð áfengismæling hjá ökumanni jeppabifreiðarinnar. Rannsóknarnefndin hefur lengi haldið fram þeirri skoðun sinni að áfengismæling ætti ávallt að fara fram við lögreglurannsókn alvarlegra umferðarslysa og sendi nefndin samgönguráðuneytinu bréf 22. nóvember 2005 og hvatti til þess að settar yrðu reglur, með stoð í umferðarlögum, um töku blóðsýna við rannsóknir alvarlegra umferðarslysa. Í svarbréfi samgönguráðuneytisins dags. 18.4.2006 kom fram að erindið var sent til umsagnar Umferðarstofu. Að mati Umferðarstofu er ekki nægjanleg lagastoð fyrir reglum af því tagi sem RNU mælir með en samgönguráðuneytið miðar að því að fara frekar yfir málið við næstu endurskoðun umferðarlaga.

Banaslys 17.6.2005

Hringvegurinn við Jónasarlund

Útafakstur

Látnir tveir karlmenn, 15 og 18 ára

Tími dags: Nótt

Lýsing á slysi

Slysið varð á beinum veghluta á Hringveginum við Jónasarlund í Öxnadal. Fólksbifreið var ekið norður Hringveginn á leið til Akureyrar þegar ökumaður missti stjórn á henni og hafnaði útaf veginum. Á slysavettvangi er vegurinn 7 metra breiður með malarvegöxlum og brotinni línu á miðdeili sem aðgreinir akstursstefnur. Ójöfnur voru á veginum í vegkanti.

Á vettvangi mátti sjá 30 metra för í vegkanti á vinstri akrein og 106 metra för eftir að bifreiðin fór útaf veginum þar til hún stöðvaðist á toppnum. Fjórir voru í ökutækinu, ökumaður, farþegi í framsæti og tveir farþegar í aftursæti. Ökumaður og farþegi í vinstra aftursæti fórust í slysinu. Af ummerkjum á vettvangi að dæma er ljóst að ökumaður missti stjórn á bifreiðinni á ofsahraða en samkvæmt framburði farþega og umferðargreini sem er við Jónasarlund var ökuhraði allt að 180 km/klst.

Bifreiðin er af gerðinni Nissan Sunny GTI og var rannsökuð af Frumherja eftir slysið. Hún var búin hálfslitnum sumardekkjum. Ökumaður og farþegar notuðu allir bílbelti en skorið hafði verið á þau við björgunaraðgerðir. Bifreiðin var ekki búin loftpúðum og var gjörónýt eftir útafaksturinn. Við bíltæknirannsókn komu ekki fram vísbendingar um óeðlilegt ástand bifreiðarinnar fyrir slysið.

Niðurstöður áfengis- og lyfjaprófs ökumanns voru neikvæðar.

Orsakagreining

- Bifreiðinni var ekið á ofsiferð, allt að 180 km/klst. og er það meginorsök slyssins. Ökumaðurinn hafði verið stöðvaður af lögreglu í Varmahlíð við reglubundið eftirlit. Þá höfðu samferðamenn beðið hann um að aka hægar en hvorki það né reglubundið eftirlit lögreglu hafði áhrif á aksturslag ökumannsins.

Tillögur í öryggisátt.

Yfirvöld þurfa að senda ökumönnum skýr skilaboð um að ofsaaustur af því tagi sem olli banaslysinu við Jónasarlund er með öllu óásættanlegur. Rannsóknarnefnd umferðarslysa ítrekar ábendingu í skýrslu um banaslys í umferðinni 2004 og varðar áhættu hegðun ökumanna og ofsaaustur. Rannsóknarnefndin telur að þyngja eigi refsingar vegna ofsaausturs og gera ökumönnum sem eru uppvisir að þeim brotum skylt að þreyta

ökupróf á ný með sérstöku námsefni þar sem m.a. er fjallað um banaslys og alvarleg umferðarslys sem orðið hafa vegna þessa athæfis.

Banaslys 4.6.2005

Vegamót Biskupstungnabrautar og Sólheimavegar

Hliðarárekstur

Látinn 79 ára karlmaður

Tími dags: Dagur

Lýsing á slysi

Slysið varð á mótum Biskupstungnabrautar og Sólheimavegar við Minni-Borg í Grímsnesi. Pallbifreið af gerðinni Mitsubishi L-200 var kyrrstæð á Sólheimavegi en ökumaður hennar hugðist beygja inn á Biskupstungnabraut. Hópbifreið af gerðinni Mercedes Benz var ekið austur Biskupstungnabraut á 93 km/klst. hraða skv. ökuritaskífu þegar ökumaður pallbifreiðarinnar ók af Sólheimavegi inn á Biskupstungnabraut í veg fyrir hópbifreiðina. Ökumaður hópbifreiðarinnar hemlaði og reyndi að beygja frá til vinstri en náði því ekki. Hópbifreiðin hafnaði framan á pallbifreiðinni en rann síðan útaf til vinstri miðað við akstursstefnu í austur og endaði á hjólunum í vegkantinum. Pallbifreiðin kastaðist útaf hægra megin á Biskupstungnabraut.

Ökumaður pallbifreiðarinnar fórst í slysinu en hann var einn í bifreiðinni. Ökumaður hópbifreiðarinnar hlaut lítil meiðsli í slysinu. Tveir farþegar af 40 í hópbifreiðinni voru fluttir á sjúkrahús en meiðsli þeirra reyndust ekki alvarleg.

Aðstæður til aksturs voru góðar þegar slysið varð, sól og hægur vindur. Vegurinn var þurr og vegsýn góð. Á vegamótunum við Sólheimabraut er biðskyldumerki og stefnuör auk yfirborðsmerkinga sem gefa til kynna biðskyldu. Hámarkshraði á Biskupstungnabraut og Sólheimavegi er 90 km/klst. og báðir vegir með bundnu slitlagi.

Pallbifreiðin var búin nýlegum sumarhjólbörðum, óslitnum, og leiddi bíltækniskoðun ekkert athugasvert í ljós varðandi ástand hennar. Bílbelti voru í bifreiðinni en ökumaður notaði ekki bílbelti. Báðir loftpúðar að framan sprungu út við áreksturinn. Miklar skemmdir voru á bifreiðinni að framanverðu.

Hópbifreiðin var rannsökuð af Frumherja eftir áreksturinn. Skemmdir voru á hægra framhorni hópbifreiðarinnar eftir áreksturinn við pallbifreiðina. Bíltækniskoðun leiddi í ljós að heildarhemlunargeta hópbifreiðarinnar var 46% en skv. skoðunarhandbók á hemlunargeta að vera 50%. Ástand hjólbarða hópbifreiðarinnar var gott og bíltækniskoðun athugasemdalaus að öðru leyti.

Að mati Rannsóknarnefndarinnar má rekja orsök slyssins til aðgæsluleysis ökumanns pallbifreiðarinnar sem virti ekki biðskyldu og ók í veg fyrir hópbifreiðina. Við rannsókn slyssins kom í ljós að ökumaður pallbilsins átti við veikindi að stríða. Krufning leiddi þó ekki í ljós að veikindi væru meginorsök slyssins en hugsanlegt er að þessi veikindi og hár aldur hafi haft áhrif á skynjun, viðbragðsflýti og hæfni ökumanns til aksturs. Hvorugur ökumanna var undir áhrifum áfengis skv. niðurstöðum mælinga.

Orsakagreining

- Ökumaður pallbifreiðarinnar virti ekki biðskyldu og ók í veg fyrir hóp bifreiðina.
- Ökumaður pallbifreiðarinnar notaði ekki bílbelti.
- Veikindi ökumanns pallbifreiðarinnar og hár aldur gætu hafa haft áhrif á hæfni til aksturs.
- Ökuhraði hóp bifreiðarinnar var 93 km/klst. og er það yfir hámarkshraða.
- Heildarhæmlunargeta hóp bifreiðarinnar var undir því sem krafist er.

Tillögur í öryggisátt

Að mati Rannsóknarnefndarinnar þarf að lækka hámarkshraða á Biskupstungnabraut við Minni-Borg. Á stuttum kafla eru nokkur vegamót: Tenging að nýju stjórnsýsluhúsi, tenging að félagsheimili, tjaldstæði og tenging að verslun. Að auki eru þarna krossgötur þar sem mætast Biskupstungnabraut annars vegar og Sólheimavegur og Borgarbraut hins vegar.

Bendir nefndin á í þessu sambandi að leyfilegur hámarkshraði er lækkaður úr 90 km/klst. í 50 km/klst. á þjóðveginum í gegnum Reykholt í Biskupstungum þar sem aðstæður eru mjög svipaðar því sem er við Minni-Borg. Mikil umferð hóp bifreiða og ferðamanna er á þessum slóðum á sumrin. Rannsóknarnefndin hefur því beint því til Vegagerðarinnar að lækka hámarkshraða á umræddum kafla.

Banaslys 7.8.2005

Reykhólasveitarvegur, skammt norðan Reykhóla

Árekstur, framanákeyrsla

Látinn 16 ára karlmaður

Tími dags: Nótt

Lýsing á slysi

Árekstur varð með torfærubifhjóli af gerðinni Yamaha WR 250 og fólksbifreið af gerðinni MMC Lancer sem ekið var úr gagnstæðum áttum. Bifhjólinu var ekið suður Reykhólasveitarveg en tveimur fólksbifreiðum var ekið norður veginn. Áreksturinn vildi þannig til að aftari fólksbifreiðinni var ekið á rangan vegarhelming í beygjunni líkt og um framúrakstur væri að ræða, en fór við það framan á torfærubifhjólið sem ekið var úr gagnstæðri átt. Ökumaður aftari fólksbifreiðarinnar varð ekki var við bifhjólíð fyrr en eftir áreksturinn þar sem bifhjólíð var ljóslost og myrkur þegar slysið varð. Ökumaður bifhjólins fórst í slysinu. Var hann með hjálm en ekki í öðrum hlífðarfatnaði. Hann hafði ekki ökuréttindi.

Ökumaður bifhjólins og ökumaður fólksbifreiðarinnar sem lenti í árekstrinum voru undir áhrifum áfengis þegar slysið varð. Í framburðarskýrslum kemur fram að fólksbifreiðunum var ekið á 90-100 km/klst. hraða þegar slysið varð, en bifhjólinu á enn meiri hraða. Ekki liggja til grundvallar nákvæmar tölur um hraða ökutækjanna í slysinu en framburðarskýrslur og hemlaför á vettvangi benda til þess að ekið hafi verið of hratt miðað við aðstæður.

Á þeim kafla sem slysið varð er hámarkshraði 90 km/klst. og yfirborðsmerking, óbrotin miðlína í beygjunni. Vegurinn er með bundnu slitlagi og var þurr þegar slysið varð.

Á vettvangi voru hemlaför eftir fólksbifreiðina, 65 metrar sem liggja frá vinstri akrein (öfugum vegarhelmingi) yfir í vegöxl hægri akreinar. Engin hemlaför voru eftir bifhjólíð á vettvangi.

Torfærubifhjólíð var rannsakað af Fræðslumiðstöð bílgreina. Hjólíð var óskráð og ótryggt. Bíltæknirannsókn leiddi í ljós að fremri hjólbarði var ónothæfur sökum slits og misslits og afturhjólbarði ónothæfur vegna misslits. Aftari felga var ónothæf vegna kasts sem stafaði af beyglum sem komið hafa fyrir slysið. Enginn ljósabúnaður var á bifhjólinu. Bifhjólíð var óhæft til notkunar þar sem hemlabúnað vantaði á afturhjól og hemlabúnaður fyrir framhjól virkaði ekki vegna bilunar í hemladælu. Annar stimpill dællunar sat fastur og hemlaborðar voru eyddir upp að hluta og lá járnhluti hemlaklossans fast við hemladisk.

Fólksbifreiðin var rannsökuð af Fræðslumiðstöð bílgreina. Var vinstri framrúða fólksbifreiðarinnar brotin eftir áreksturinn. Að mati skoðunarmanna var orsök slyssins ekki að rekja til ástands ökutækisins. Þó gerðu skoðunarmenn eftirfarandi athugasemdir:

- 1) Snúist hafði upp á hemlabarka vinstra framhjólis við hemlaviðgerð og leiðir það af sér meiri þrýsting en ella og getur valdið leka eða rofi.
- 2) Brúnir hemladiska voru ekki slípaðar niður við viðgerð.
- 3) Bílbelti var klemmt milli síls og hurðar og öryggisbeltarúlla virkaði ekki eðlilega.
- 4) Ökutækið hafði ekki verið fært til reglubundinnar bifreiðaskoðunar.

Orsakagreining

- Ökumaður fólksbifreiðarinnar ók á röngum vegarhelmingi.
- Ökumaður bifhjólisins var undir áhrifum áfengis.
- Ökumaður fólksbifreiðarinnar var undir áhrifum áfengis.
- Bifhjólið var ljóslaust og ekið óleyfilega á vegi í myrkri.
- Bifhjólið var hemlalaust að aftan og ástand hjólbarða slæmt.
- Bifhjólamaðurinn var ekki í hlífðargalla.
- Bifhjólamaðurinn hafði ekki réttindi til að aka bifhjólinu.
- Báðum ökutækjum var ekið of hratt m.v. aðstæður.
- Fremri fólksbifreiðin var ljóslaus vinstra megin að framan.

Tillögur í öryggisátt

Meginorsakir slyssins má rekja til ölvunaraksturs og ógætni. Bifhjólið var vanbúið og er brýnt að haldið sé uppi eftirliti með ástandi slíkra ökutækja. Þar þurfa opinberir aðilar, foreldrar og aðrir leiðbeinendur að koma að málum. Ekki mun skylt að torfærubifhjól séu búin ljósabúnaði þar sem þau eru ekki ætluð til aksturs á vegum. Rannsóknarnefndin telur engu að síður æskilegt að torfæruhjól beri ljósabúnað og telur ekki óeðlilegt að gera þá kröfu að ökumenn sjái fram fyrir sig við akstur í myrkri. Stórhættulegt er fyrir bifhjólamenn að aka ljóslausir í myrkri á opinberum vegum og bannað samkvæmt lögum. Herða þarf eftirlit og viðurlög til að koma í veg fyrir tíðan óleyfilegan akstur torfærutækja á opinberum akvegum.

Rannsóknarnefndinni var tilkynnt um annað alvarlegt umferðarslys af svipuðum toga sem varð á Villingaholtsvegi þann 21.10.2005. Í því slysi var ökumaður í framúrakstri og ók framan á torfærubifhjól sem var ljóslaust í myrkri og sá ökumaður fólksbifreiðarinnar ekki til ferða þess. Hlaut ökumaður torfærubifhjólisins mikil meiðsli. Ökumaður torfærubifhjólisins var réttindalaus og hjólið ótryggt og óskráð. Misbrestur mun vera á að torfæruökutæki séu skráð og tryggð og er brýnt að yfirvöld taki í taumana í þeim efnum.

Banaslys 9.8. 2005

Upphéraðsvegur í Hallormsstaðaskógi

Árekstur, framanákeyrsla

Látin 51 árs kona og 50 ára karl

Tími dags: Dagur

Lýsing á slysi

Slysið gerðist í svonefndri Bergsbeygju á Upphéraðsvegi. Árekstur varð með fólksbifreið af gerðinni Suzuki Liana sem ekið var norður Upphéraðsveg og flutningabifreið af gerðinni MAN H72, með festivagn af gerðinni VSS, sem ekið var suður Upphéraðsveg. Flutningabifreiðinni og festivagninum var ekið á öfugum vegarhelmingi þegar slysið varð, yfir óbrotna línu, og virðist sem ökumaður hafi ætlað að „skera“ beygjuna en misst stjórn á ökutæki sínu þegar hann sá fólksbifreiðina koma úr gagnstæðri átt. Flutningabifreiðin með festivagninn í eftirdragi valt á veginum og lenti fólksbifreiðin framan á gámi sem var á vagninum. Farþegi í framsæti og farþegi í aftursæti fólksbifreiðarinnar fórust í slysinu og ökumaður hlaut mikil meiðsli. Ökumaður flutningabifreiðarinnar hlaut lítil meiðsli.

Vegur og umhverfi

Þar sem slysið varð er Upphéraðsvegur 6 metra breiður með malarvegöxlum og liggur í beygju. Á þeim tíma sem slysið varð var hámarkshraði 90 km/klst. en eftir slysið var hámarkshraði lækkaður í 70 km/klst. Yfirborðsmerkingar eru á veginum, brotin lína sem aðgreinir umferð úr gagnstæðum áttum auk óbrotinnar línu sem bannar framúrakstur í beygjunni. Til hliðar við veginn eru tré og runnar. Á vettvangi mátti sjá skriðför í beygjunni eftir flutningabifreiðina og festivagninn. Förin lágu frá vinstri akrein til þeirrar hægri, rúmlega 40 metra, þar til flutningabifreiðin og vagninn ultu og runnu um 25 metra eftir veginum framan á fólksbifreiðina.



Mynd af vettvangi. Skriðför voru eftir flutningabifreiðina á öfugum veghluta

Fólksbifreiðin

Fólksbifreiðin var af gerðinni Suzuki Liana, bílaleigubifreið. Miklar skemmdir voru á henni framanvert við miðju og hafði þak verið klippt af við björgunaraðgerðir. Bifreiðin var búin bílbeltum í fram- og aftursætum. Ökumaður og farþegi í framsæti notuðu bílbelti en farþegi í aftursæti notaði ekki bílbelti. Loftpúðar að framan sprungu út við áreksturinn en hliðarloftpúðar sprungu ekki út þar sem áreksturinn var beint framan á ökutækið. Bifreiðin var búin sumarhjólborðum, meðalslitnum, en loft var í þeim öllum.

Bifreiðin var skoðuð af dómkvöddum matsmönnum. Ekkert kom fram við skoðunina sem benti til þess að orsök slyssins mætti rekja til ástands ökutækisins fyrir slysið.

Flutningabifreiðin

Flutningabifreiðin var af gerðinni MAN H72. Hún var búin bílbeltum og notaði ökumaður bílbelti. Í bíltæknirannsókn dómkvaddra matsmanna komu fram athugasemdir vegna mismunandi loftþrýstings í hjólborðum. Mikill munur var á loftþrýstingi framhjólbarða sem nam 24 pundum, loftþrýstingur var minni í hægri framhjól, 83 pund, en 107 pund í vinstra framhjól. Þá var of lítill loftþrýstingur í flestum hjólborðum, 50% undir kröfum framleiðenda sem gera ráð fyrir 105 punda loftþrýstingi. Flutningabifreiðinni var ekið á 88 km/klst. þegar slysið varð.

Festivagn

Festivagninn var af gerðinni VSS og var gámur áfastur vagninum. Vagninn og gámurinn voru rannsakaðir af dómkvöddum matsmönnum. Rannsókn á vagninum leiddi í ljós að hjólbarðar voru í góðu ástandi fyrir slys utan þess að loftþrýstingur var mismunandi, frá 80,4 pundum til 100 punda. Framreiknuð hemlageta var yfir lágmarki en mismunur á hemlakröftum á öðrum ás mældist yfir tilætluðum mörkum, 41%.

Hemlapróf flutningabifreiðar og festivagns

Rannsókn á hemlagetu flutningabifreiðarinnar og hemlagetu festivagnsins leiddi í ljós að munur á hemlagetu var yfir tilætluðum mörkum. Mismunur hemlakrafta á ás 2 var 41% en samkvæmt skoðunarhandbók Umferðarstofu má hann að hámarki vera 30%. Flutningabifreiðin byrjaði að hemla 1-3 sekúndum á undan festivagninum þar sem hemlar flutningabifreiðarinnar eru tölvustýrðir en hemlar festivagnsins loftstýrðir. Það tekur tíma fyrir stýriloft að fara aftur í festivagninn og viðbragð flutningabifreiðarinnar var því meira en festivagnsins. Ósamræmi hemlakerfanna veldur því að vagninn ýtir á flutningabílinn og yfirstýring myndast, þ.e.a.s. afturendinn leitar út úr beygjuni.

Bílstjórinn reyndi að hemla og beygja til hægri en vagninn ýtti flutningabílnum útaf til vinstri.

Gámur á festivagni

Á festivagninum var 40 feta opinn gámur með yfirbreiðslu að eigin þyngd 3.700 kg og burðargetu 26.780 kg, samtals 30.480 kg að mögulegri heildarþyngd.

Í gáminum var farmur, 5 gúmmírúllur sem vógu frá 4.600-4.700 kg hver, alls 23.380 kg. Voru gúmmírúllurnar bundnar upp með 12 strekkjaraböndum í festilykkjur í veggjum gámsins. Böndin voru strekkt milli beggja hliða gámsins í gegnum járnkefli hvernar gúmmírúllu. Engar hlífðarhosur voru á böndunum.

Gúmmírúllurnar voru ekki tryggilega festar með notkun bandanna þar sem engar hliðarstífur voru með farminum og reyndi því verulega á togþol bandanna og slitnuðu a.m.k. þrjú þeirra.

Samkvæmt upplýsingum framleiðanda er hver festilykkja gerð til þess að þola 1.500 kg átak frá farmi og hvert strekkjaraband 2.500 kg. Tvær festilykkjur brotnuðu, ein vegna lélegrar rafsúðu og ein festilykkja bognaði við það að hreyfing komst á farminn. Ljóst er því að hvorki böndin né festilykkjurnar þoldu álag farmsins. Þar sem farmurinn gat hreyfst í gáminum gat þyngd einnar rúllu færst á 1 strekkjaraband eða 1 festilykkju eftir því hvort bifreiðin var að taka af stað, stöðva, fara upp eða niður brekku eða beygja. Til einföldunar má segja að gúmmírúllurnar hafi leikið í rólu í bílnum.

Að beiðni dómkvaddra matsmanna var gerð stöðufræðileg greining á veltu festivagnsins og flutningabifreiðarinnar. Að mati sérfræðings sem vann greininguna stuðlaði ójöfn hemlun á milli flutningabifreiðarinnar og festivagnsins að 20 gráðu yfirstýringu sem jók veltuvægi flutningabifreiðarinnar. En 20 gráðu yfirstýring var ekki nægjanleg til þess að velta gáminum, festivagninum og flutningabifreiðinni m.v. þann hraða sem hún var á (88 km/klst.) og rás beygjunnar. Til viðbótar þurfti allur farmurinn að leggjast yfir á vinstri hlið gámsins. Það bendir til, að mati sérfræðingsins, að farmurinn hafi sveiflast til í gáminum áður en festivagninn valt.

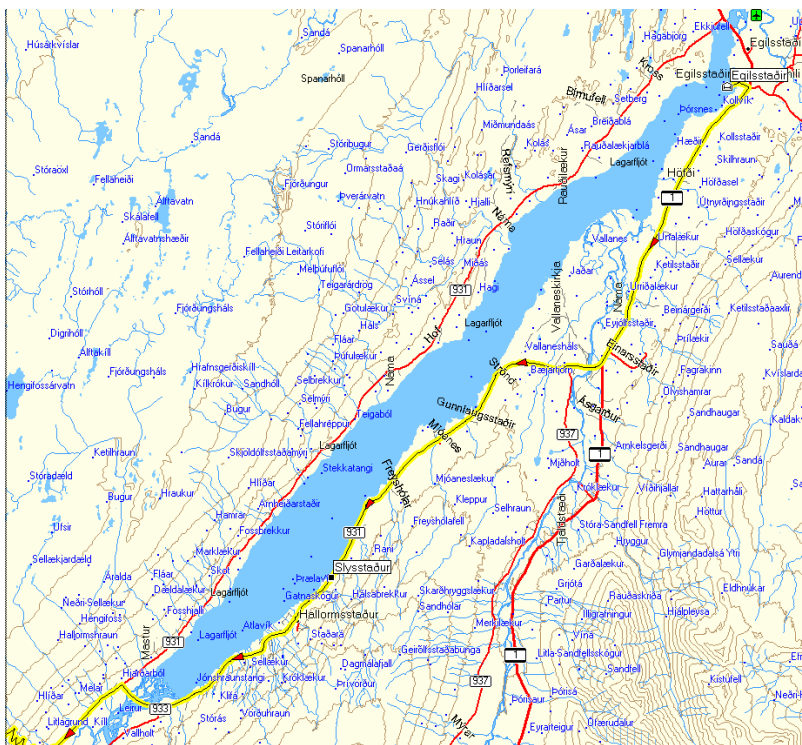
Orsakagreining

- Ökumaður flutningabifreiðarinnar ók of hratt í beygju (88 km/klst.).
- Ökumaður flutningabifreiðarinnar „skar“ beygjuna og fór yfir heila línu á rangan vegarhelming þar sem slysið varð.
- Frágangur farms í gáminum var ófullnægjandi og var farmurinn á hreyfingu í gáminum og stuðlaði það að óstöðugleika.

- Mismunandi virkni hemlakerfa flutningabifreiðarinnar og festivagnsins ollu yfirstýringu þegar ökumaður hemlaði og sveigði milli akreina sem aftur olli óstöðugleika.
- Mismunandi loftþrýstingur í hjólbörðum hafði áhrif á aksturseiginleika og olli mismunandi viðnámi hjólbarða fyrst við hemlun.
- Samvirkni ofangreindra þátta olli því að flutningabifreiðin og festivagninn ultu.
- Farþegi í aftursæti fólksbifreiðarinnar notaði ekki bílbelti. Telur Rannsóknarnefndin sennilegast að hann hafi við höggið kastast fram á farþega í framsæti og hafi það átt þátt í dauða beggja.

Tillögur í öryggisátt

1. Að mati Rannsóknarnefndarinnar er afar óheppilegt að umferð flutningabifreiða sé beint í gegnum fjölsóttan ferðamannastað líkt og Hallormsstaðaskóg. Vegurinn er rúmlega 6 metra breiður, veglínan víða hlykkjótt og tekur mið af náttúrunni frekar en rýmisþörf stórra flutningabifreiða. Upphaflega var vegurinn hannaður á árunum 1984-1988 miðað við þáverandi ferðamannaumferð og lagt út frá því að umferðarhraði yrði ekki mikill.



Fyrirhuguð leið flutningabifreiðarinnar (gul lína) frá Egilsstöðum í átt að Kárahjúkum í gegnum Hallormsstaðaskóg.

Rannsóknarnefndin beindi fyrirspurn til Vegagerðarinnar um hvers vegna þungaumferð hefði verið beint í gegnum Hallormsstaðaskóg í stað þess að beina henni norður fyrir Lagarfljót. Þær upplýsingar fengust hjá Vegagerðinni að margir ókostir fylgdu þeirri leið, m.a. var talinn ókostur að beina umferðinni í gegnum Fellabæ auk þess sem það hefði þurft að byggja nýja brú yfir Lagarfljót. Þá er leiðin norður fyrir Lagarfljót 1 km lengri, veglínan verri og nauðsynlegt hefði verið að ráðast í viðamiklar bætur á veginum. Var þessi niðurstaða fengin í úttekt sem gerð var árið 1990. Ekki þótti ástæða til endurmats miðað við nýrri tölur árið 2000, þó var vitað að bílafjöldi landsmanna og fjöldi ferðamanna hafði aukist og líkur á að hann myndi aukast enn frekar fram til 2008 þegar megninu af þungaflutningum átti að vera lokið. Má nefna sem dæmi að í matsskýrslu árið 2000 er gert ráð fyrir 110 bíla árdagsumferð (ÁDU) á veginum en í talningarskýrslu fyrir árið 2004 kemur fram að árdagsumferð á Upphéraðsvegi við Gunnlaugsstaði var 454 bílar. Gert var ráð fyrir að sumardagsumferð (SDU) væri 200 bílar á dag en árið 2004 var hún 719 bílar samkvæmt skýrslu Vegagerðarinnar. Nærri lætur að um fjórfalt meiri umferð sé um veginn en gert var ráð fyrir í matsskýrslunni.

Í frummatsskýrslu á umhverfisáhrifum voru gefnar upp helstu kennitölur fyrir hönnun og framkvæmd bættra vegakafla á Upphéraðsvegi. Þar er gert ráð fyrir að vegurinn tilheyri flokki C2, með 80-90 km hámarkshraða, krappasta beygjuradíus 180 m og sjónlengd 200 m. Þetta er næst lægsti vegaflokkurinn skv. flokkun Vegagerðarinnar ef undanskildir eru svokallaðir F-vegir sem eru einbreiðir vegir og slóðar.

Í Vegstaðli Vegagerðarinnar eru gefin lágmarksgildi fyrir ýmsar kennitölur og fyrir flokk C2 er markastærð (lágmarksstærð) fyrir beygjuradíus 140 m fyrir 70 km/klst. hraða, 200 m fyrir 80 km/klst. en 280 m fyrir 90 km/klst. Lágmarksmætisjónlengd L_M á að vera 184 m, 248 og 304 m fyrir sömu hraða. Ekki er því annað að sjá en að viðmið fyrir Upphéraðsveg nái varla lágmarkskröfum og jafnvel minni kröfur hafi verið gerðar til endurbyggingar vegarins frá Atlavík. Eldri hönnunarkröfur hafa því væntanlega verið enn lægri. Í ljósi þessa hefði verið þörf á að endurbæta veginn á lengri kafla.

Rannsóknarnefndin innti Vegagerðina einnig eftir því í hvaða vegabætur hefði verið ráðist á veginum í gegnum Hallormsstaðaskóg þegar ljóst var að þungaumferð yrði beint þar í gegn. Í svari Vegagerðarinnar kom fram að áhersla var lögð á að styrkja veginn, auka merkingar og takmarka umferðarhraða á lengra svæði í Hallormsstaðaskógi en áður var. Hraði var lækkaður úr 90 km/klst. í 70 km/klst. frá Atlavík að trjásafni/þéttbýli, en úr 70 km/klst. í 50 km/klst. frá trjásafni að verslun sem þar er. Að auki var lokið við göngustígagerð milli verslunar og trjásafns. Kaflinn frá Atlavík til norðurs út úr skóginum virðist hafa orðið útundan og ekki hafa verið skoðaður eða breytingar gerðar á honum né hámarkshraði lækkaður í upphafi.

Rannsóknarnefndin beindi þeim tilmælum til Vegagerðarinnar eftir slysið að hámarkshraði í Hallormsstaðaskógi yrði lækkaður og réðst Vegagerðin í þá framkvæmd. Var 50 km/klst. svæðið lengt að fyrirhuguðu tjaldsvæði og hámarkshraði lækkaður úr 90 km/klst. í 70 km/klst. langleiðina útúr skóginum.

Rannsóknarnefnd umferðarslysa telur að umferðaröryggissjónarmið hafi ekki fengið nægjanlegt vægi við undirbúning framkvæmda við Kárahnjúkavirkjun. Að mati nefndarinnar hefði átt að skoða af fullri alvöru að byggja nýja brú yfir Lagarfljót, bæta Upphéraðsveg norðanmegin og beina þungaumferð þar um. Þótt ráðist hafi verið í bætur á Upphéraðsvegi í gegnum Hallormsstaðaskóg voru ekki allar beygjur og blindhæðir lagfærðar enda hefur áfram átt að samþætta leið fyrir þungaflutninga og leið fyrir ferðamenn. Greið umferð fyrir þungaflutninga gerir allt aðrar kröfur um vegflokk en róleg umferð um þéttbýli og vinsælt ferðamannasvæði. Slík málamiðlun gengur einfaldlega ekki upp miðað við nútímahugsun í umferðaröryggismálum á Íslandi og beinir Rannsóknarnefndin þeim eindregnu tilmælum til stjórnvalda að umferðaröryggi fái meira vægi í framtíðinni í samgöngumatsferli vegna stórframkvæmda.

2. Við uppskipun var gámurinn með gúmmírúllunum innsiglaður og óheimilt skv. tollalögum fyrir ökumann að skoða frágang farmsins. Ökumaður flutningabifreiðarinnar vissi því ekki hvernig gengið hafði verið frá farmi í gáminum. Frágangur á farmi var alls ófullnægjandi að mati Rannsóknarnefndarinnar. Þungar gúmmírúllur voru í gáminum án hliðarstífinga sem olli því að farmurinn gat hreyfst. Gúmmírúllurnar voru hengdar í strekkjarabönd sem gátu tognað og þöndu ekki álagið frá gúmmírúllunum. Strekkjarabönd voru hengd í festilykkjur í gáminum sem heldur þöndu ekki álagið frá gúmmírúllunum. Að mati Rannsóknarnefndarinnar þurfa bílstjórar eða aðrir eftirlitsmenn að geta opnað gáma sem koma úr skipum til þess að sjá hvaða farm þeir eru að fara að flytja og hvernig hann er festur. Skoðun á frágangi og festingum farms ætti að vera hluti af viðameira áhættumati flutningafyrirtækja.

3. Árið 2005 var Rannsóknarnefndinni tilkynnt um 3 atvik í umferðinni þar sem ekki hafði verið gengið nægjanlega vel frá farmi. Í tveimur tilvikum féll farmur af ökutækjum þar sem hann var ekki festur í samræmi við reglugerð um frágang farms og í einu tilviki losnaði tengivagn með bensíni aftan úr flutningabifreið vegna kviklæsingar. Rannsóknarnefndin lítur þessi tilvik mjög alvarlegum augum og beinir því til flutningafyrirtækja að viðhalda stöðugu áhættumati við flutninga.

4. Of lítill loftþrýstingur eykur viðnám hjólbarða við veg og eykur grip og hemlun, en eykur jafnframt slit á hliðum hjólbarða. Rannsóknarnefndin rannsakaði slyss flutningabifreiðar árið 2003 en meginorsök þess slyss var sú að hjólbarði sprakk. Að mati nefndarinnar bar hjólbarðinn þess merki að of lítill þrýstingur hafi verið í honum þar sem slit í hliðum var mikið. Vegna álags fóru vírar í hjólbarðanum í sundur og sprengdu hjólbarðann. Þá getur mismunandi loftþrýstingur í hjólbörðum haft áhrif á stöðugleika ökutækis í upphafi hemlunar.

5. Rannsóknarnefndin telur að flugvél hefði verið fljótari í förum með hinn slasaða ökumann fólksbifreiðarinnar frá Egilsstöðum til Reykjavíkur en þyrlla. Ekki er þó talið að tjón hafi hlotist af töf í þessu tilfelli.

Banaslys 20.11.2005

Brúin yfir Norðurá við Sveinatungumúla

Útafakstur

Látinn 59 ára karlmaður

Tími dags: Dagur

Lýsing á slysi

Ökumaður var á leið suður Vesturlandsveg og varð slysið norðan við brúna yfir Norðurá við Sveinatungumúla. Brekka er áður en komið er að brúnni og missti ökumaður stjórn á bifreiðinni í brekkunni. Bifreiðin var af gerðinni Honda CRV. Mikil hálka var á veginum þegar slysið varð, stormur og eljagangur. Skilyrði til aksturs voru því ekki góð. Sjáanleg hemla- og skriðfór voru eftir bifreiðina á hægri akrein vegarins, alls 13 metrar þar til hún fer upp vegriðið, veltur yfir það og hafnar á hvolfi í Norðurá. Á þessum stað er Vesturlandsvegur 7 metra breiður, ein akrein í hvora akstursstefnu og 1-1,5 metra malarvegöxl við hvora akrein. Náði vegriðið 5 metra út frá brúnni og var endi þess beygður niður í jörð.

Bifreiðin var rannsökuð af Fræðslumiðstöð bílgreina eftir slysið. Bílbelti voru í lagi og notaði ökumaður bílbelti. Loftpúðar bifreiðarinnar blésu út. Skoðunarmenn töldu að ökutækið hefði verið í góðu ásigkomulagi með einni undantekningu þar sem mikil tjara var á hjólbörðum. Í skýrslu skoðunarmanna segir:

„Verulegt tjörumagn á hjólbörðum að framan og alþekjandi tjörumagn á hjólbörðum að aftan skerti verulega viðnám milli yfirborðs vegar og hjólbarða. Miðað við ísilagt yfirborð vegarins og þekjandi tjörulag á öllum hjólbörðum voru möguleikar ökumanns til að hafa stjórn á ökutækinu á slysstað verulega skertir.“

Niðurstöður áfengis- og lyfjamælinga ökumanns voru neikvæðar.

Orsakagreining

- Ökumaður missti stjórn á bifreiðinni í hálku.
- Verulegt tjörumagn á dekkjum skerti möguleika ökumanns til að hafa stjórn á bifreiðinni.
- Bifreiðin fór upp á vegriðið við brúna og valt yfir það í ána.
- Að mati Rannsóknarnefndarinnar er vegrið of stutt og frágangur enda þess ófullnægjandi.

Tillögur í öryggisátt

1. Vegriðið er of stutt og varnaði því ekki að bifreiðin færi í ána. Vegna fjölda þeirra ábendinga sem Rannsóknarnefndin hefur komið á framfæri við Vegamálastjóra undanfarin ár innti nefndin Vegamálastjóra eftir því hvort fyrirhugaðar væru frekari aðgerðir vegna vegriða við brýr og hættulega staði í vegakerfinu, sér í lagi hvort til stæði að breyta hönnun vegriða og frágangi enda þeirra. Rannsóknarnefnd umferðarslysa kom þessum ábendingum á framfæri við Vegamálastjóra í bréfi dags. 28.11.2005.

Í svarbréfi Vegamálastjóra dags. 21.12.2005 kom fram að yfir stæði heildarúttekt á vegriðum við vegakerfið. Úttektin beindist að staðsetningu, ástandi, endafrágangi og fleiri atriðum. Áætlað var að úttektinni lyki á næstunni og að í framhaldinu yrði gerð áætlun um úrbætur þar sem þeirra væri talin þörf. Þá kom fram í bréfinu að yfir stæði endurskoðun á staðli um vegrið sem tæki til gerðar, staðsetningar, endafrágangs o.fl.

2. Í skýrslu Fræðslumiðstöðvar Bílgreinasambandsins kemur fram að verulegt magn tjöru var á hjólbörðum. Rannsóknarnefndin beinir því til Umferðarstofu að fræða ökumenn um hættur sem af slíku stafa og úrræði til að draga úr eða koma í veg fyrir þetta vandamál. Hinn almenni ökumaður verður að gæta að sér í þessum efnum eins og nefndin hefur áður bent á.

Banaslys 12.12.2005

Hringvegurinn við Sætún, Svalbarðsstrandarhreppi

Útafakstur

Látinn 38 ára karlmaður

Tími dags: Nótt

Lýsing á slysi

Slysið varð á Hringveginum (Svalbarðsstrandarvegi) við bæinn Sætún. Vegurinn er með bundnu slitlagi, 8,1 metra breiður með 0,4 m malarvegöxlum. Af ummerkjum á vettvangi mátti ráða að ökumaður hafði misst stjórn á bifreið sinni, af gerðinni BMW 750i, í vinstri beygju á leið suður Svalbarðsstrandarveginn. Slysið varð undir morgun og var myrkur. Skriðför voru í vegkanti hægra megin og greinilegt að bifreiðin hafði oltið við heimreiðina að Sætúni. Flái er við heimreiðina og fékk bifreiðin á sig mikið högg að framanverðu við áreksturinn við fláann. Leið bifreiðarinnar frá upphafi skriðfara að þeim stað sem hún staðnæmdist var 72 metrar. Bifreiðin var á hvolfi þegar vegfarendur komu að og logaði í henni eldur. Vegfarendum tókst ekki að slökkva hann né að ná ökumanninum úr bílflakinu.

Bifreiðin var rannsökuð af Fræðslumiðstöð bílgreina. Bifreiðin var mjög illa farin eftir eldinn en niðurstaða skoðunarmanna var sú að ekkert benti til annars en að hún hefði verið í góðu ástandi fyrir slysið. Eldsupptök voru að mati skoðunarmanna hægra megin að framan þar sem hægra framhjól hafði gengið inn og tekið í sundur bensínrör og kraftkapal. Að öllum líkindum má rekja eldsupptök til þess að neisti hljóp úr kaplinum í bensínið.

Við rannsókn kom í ljós að ökumaður hefði verið undir áhrifum áfengis og lyfja og telur Rannsóknarnefndin sennilegast að slævandi áhrif þeirra hafi valdið því að hann missti stjórn á ökutækinu og ók útaf.

Orsakagreining

- Ökumaður var undir áhrifum áfengis og lyfja og missti stjórn á bifreið sinni vegna þess.
- Eldur kviknaði í ökutæki við það að kraftkapall og bensínrör fóru í sundur við slysið og neisti hljóp úr kaplinum í bensínið.

Eldri ábendingar Rannsóknarnefndar umferðarslysa

Ábendingar Rannsóknarnefndar umferðarslysa frá fyrri árum eru í skýrslum nefndarinnar á vefnum <http://www.rnu.is>. Í töflu 1 er yfirlit yfir þær ásamt stuttum útskýringum. Nefndin hefur ítrekað ábendingar í skýrslum sínum ef ástæða hefur verið til og þrýst á viðeigandi aðila og stofnanir að bæta úr. Sumar ábendinganna eru í fullu gildi enþá en aðrar ber að skoða í ljósi þess tíma sem þær voru gerðar og eiga ekki við lengur.

Banaslys í umferðinni 2004	Nánari útskýring
Áhættuhegðun ungra ökumanna.	Varðar ofsaakstur og endurskoðun viðurlaga.
Notkun hættuljósa (hazard) og viðvörðunarpriyrminga.	Ítrekun ábendingar frá árinu 2003.
Loftþrýstingur í hjólbörðum, slit og aðskotahlutir.	Rannsóknarnefnd umferðarslysa telur að auka þurfi umræðu og forvarnir vegna loftþrýstings í hjólbörðum, slits hjólbarda, aðskotahluta, tjöru og almenns ástands hjólbarda.
Ábending vegna bifhjólaslysa.	Tvö slys urðu árið 2004 þar sem ökumenn bifhjóla fórust. Vegna þessara slysa og annarra vill Rannsóknarnefndin ítreka mikilvægi forvarnastarfs meðal bifhjólafólks.
Ábending vegna torfæruhjóla.	Rannsóknarnefnd umferðarslysa telur að skoða verði nánar hvernig skráningar- og tryggingarmálum torfærutækja er háttað, sér í lagi torfæruhjóla.
Vélsleðaslys. Skráning og forvarnir.	Upplýsingar eru sundurleitar um vélsleðaslys önnur en þau alvarlegustu. Mun Rannsóknarnefndin í samvinnu við Slysavarnafélagið Landsbjörgu leita leiða til að bæta skráningu slysa.
Viðbrögð leikmanna á slysavettvangi.	Ábending vegna rangra viðbragða leikmanna á slysavettvangi og nauðsynjar þess að almenningur sækir námskeið í skyndihjálpi.
Banaslys í umferðinni 2003	Nánari útskýring
Ökugerði.	Í gögnum Rannsóknarnefndarinnar kemur fram að flestir ökumenn sem hlutdeild eiga í banaslysum eru á aldrinum 17-24 ára. Í mörgum slysum hefur nefndin skráð reynsluleysi ungra ökumanna og röng viðbrögð, t.d. þegar ökutæki fer að renna til, ýmist sem meginorsök slyss eða meðverkandi þátt.
Áhersla á bílbeltanotkun erlendra ökumanna.	Um 10% þeirra sem farast í umferðarslysum á Íslandi eru erlendir ríkisborgarar, og meirihluti þeirra eru erlendir ferðamenn.
Dekkjabúnaður.	Þó að þættir tengdir ökutækjum og bilanir í búnaði ökutækja séu sjaldan meginorsakir slysa hefur Rannsóknarnefndin einkum orðið vör við lélega hjólbarda sem þátt í slysum, ýmist almennt eða miðað við aðstæður.
Vegrið, fláar og bætt umhverfi vega.	Hönnun vega og umhverfi skiptir miklu máli. Oft er tilviljun háð hversu mikil meiðsli verða á fólki í bifreiðum við útafakstur og getur það farið eftir því hvernig umhverfi vegar er háttað.
Slys í vetrarfærð.	Hálka á vegi er algengasta orsök banaslysa í umferðinni, sem Rannsóknarnefndin hefur skráð og tengist vegum. Deila má um hvort hálka sem slík, eða hæfni ökumanna til að aka í hálku, sé orsök slyss en a.m.k. er ljóst að mörg slys verða við þessar aðstæður.
Aðgreining umferðar úr	Rannsóknarnefndin hefur áður bent á að framanákeyrslur eru algengastar í

gagnstæðum áttum.	nágrenni Reykjavíkur. Um 70% framanákeysrlna sem valda dauðsföllum verða í 50 km radius frá Reykjavík á Suðurlandsvegi, Vesturlandsvegi og Reykjanesbraut.
Þyngdarmunur ökutækja í árekstrum.	Samkvæmt tölfræði Rannsóknarnefndarinnar er þyngdarmunur ökutækja í árekstrum áberandi þáttur.
Leiðbeinandi hraði.	Rannsóknarnefndin telur fulla ástæðu til að skoða hvort merkja skuli erfiða vegarkafla, svo sem krappar beygjur, blindhæðir, brýr, vegamót og þrengsli með leiðbeinandi hraða.
Hraðakstur, ölvunarakstur, notkun bílbelta, svefn og þreyta.	Yfirleitt liggja sömu mannlegu mistökina að baki útafakstri og framanákeysrslum. Hraðakstur, bílbelti eru ekki notuð, ölvunarakstur, svefn og þreyta eru þeir þættir sem verður að takast á við í áróðri, löggæslu og öðrum ráðstöfunum til þess að fækka þessum umferðarslysum. Rannsóknarnefnd umferðarslysa telur að 20% þeirra sem fórust í þessum umferðarslysum árin 1998-2003 hefðu lifað slysin af, hefðu þeir notað bílbelti.
Akstur á vegöxl, notkun viðvörðunarljósa- og þríhyrninga.	Að mati Rannsóknarnefndar umferðarslysa er nauðsynlegt að upplýsa almenning um hvernig eigi að nota vegaxlir.
Aldur gangandi vegfarenda.	Þegar litið er á aldursdreifingu gangandi vegfarenda sem látist hafa í umferðarslysum undanfarin ár kemur í ljós að aðallega eru það annars vegar börn á aldrinum 0-14 ára og hins vegar rosknir vegfarendur, 65 ára og eldri.
Mannleg mistök. Réttindi gangandi vegfarenda.	Rannsóknarnefndin telur rétt að auka umræðu um aðgæslu gagnvart gangandi vegfarendum, óháð því hver á umferðarrétt. Víða erlendis tíðkast mun meiri tillitsemi gagnvart gangandi vegfarendum og hjólréiðafólki en hér á landi og er slíkt til fyrirmyndar.
Ökutæki. Speglar, hljóðmerki og útsýni ökumanna.	Rannsóknarnefndin hefur haft til skoðunar þrjú slys þar sem gangandi vegfarendur hafa orðið fyrir stórum ökutækjum. Brýna verður fyrir stjórnendum stórra ökutækja að gæta að útsýni, og hafa spegla og hljóðmerki í lagi en þessi ábending á einnig við um bílstjóra fólksbifreiða þar sem nefndin telur að í a.m.k. einu banaslysi, þar sem bakkað var á gangandi vegfaranda hafi farmur hindrað útsýni um afturrúðu.
Vegur og umhverfi. Skýrar leiðir og gangbrautir.	Illa merktar gangbrautir og óljósar leiðir skapa hættu á umferðarslysum. Rannsóknarnefnd umferðarslysa hefur dæmi um slys þar sem þetta á við þó að mikið hafi verið unnið að undanförmu við lagfæringar á þessum hlutum eins og áður hefur komið fram.
Bið- og stöðvunarskylda ekki virt.	Rannsóknarnefndin vekur athygli á meginorsökum hliðarárekstra. Oft er um að ræða samspil viðbragðsflýts ökumanna, sjóndepurðar og merkinga á vega- og gatnamótum.
Vélsleðaslys.	Nefndin leggur til að samgönguráðherra hafi frumkvæði að því að skipa vinnuhóp sem að gætu komið fulltrúar slysavarnarfélaganna, akstursíþróttamanna sem stunda vélsleðaakstur og aðila úr ferðamannaíðnaðinum sem skipuleggja vélsleðaferðir um hálendi og jökla.
Bifhjólaslys.	Skilgreina þarf hver öryggisbúnaður bifhjólafólks á að vera (t.d. öryggishjálmur). Auka þarf vitund bifhjólafólks fyrir örugnum akstri og sömuleiðis vitund og tillitsemi annarra vegfarenda í garð bifhjólafólks.
Banaslys í umferðinni 2002	Nánari útskýring
Reynsluakstur bifreiða bílaumboða.	Rannsóknarnefnd umferðarslysa hvetur bílaumboðin til þess að framfylgja reglum um reynsluakstur bifreiða, m.a. með því að kanna hvort ökuskipteini ökumanna séu í gildi áður en bifreiðirnar eru lánaðar. Þá verður að brýna fyrir ökumönnum að fylgja umferðarreglunum við reynsluakstur og koma í veg fyrir hraðakstur.
Akstursíþróttakeppni.	Gagnrýni nefndarinnar vegna slysa sem urðu við akstursíþróttakeppni.
Vindhviður.	Í gögnum Rannsóknarnefndar umferðarslysa eru upplýsingar um þrjú banaslys sem urðu vegna þess að ökutæki fáu af vegi. Vafalítið hafa vindhviður haft áhrif í fleiri banaslysum auk þess sem fjölmörg dæmi eru um önnur umferðarslys sem rekja má til vindhviða.
Frágangur ljósastaura með brotflæti.	Brotflötur ljósastaura verður að vera sem næst yfirborði svo að bifreiðir, sem lágt er undir, lenti í öllum tilfellum ofan brotflatarins ef þeim er ekið á staura. Ef ljósastaur er í fláa verður að breikka vegöxlina þannig að jafnhátt sé að brotflæti

	stauranna allan hringinn.
Banaslys í umferðinni 2001	Nánari útskýring
Bílbelti og notkun þeirra.	Rannsóknarnefnd umferðarslysa hefur ítrekað bent á nauðsyn þess að fólk spenni bílbelti í umferðinni. Mat á gögnum árána 1998-2001 bendir til þess að verulegar líkur væru á því að 23 einstaklingar (23% látinna í umferðarslysum á tímabilinu) hefðu lifað slys af, hefðu þeir notað bílbelti, og jafnvel sloppið með litla áverka.
Öryggispúðar.	Rannsóknarnefnd umferðarslysa varar við því að fólk treysti um of á öryggispúða í bifreiðum. Púðarnir springa ekki út nema að uppfylltum tilteknum skilyrðum um hraða ökutækja, þyngd höggs og stefnu áreksturs.
Barnabílstólar.	Rannsóknarnefnd umferðarslysa telur að líta verði á barnabílstóla sem hluta af öryggisbúnaði bifreiða og skuli þeir færðir til skoðunar árlega. Tryggja verður að fólk velji rétta gerð bílstóla og kunni að festa þá.
Festingar í farangursrými bifreiða.	Í nokkrum þeirra slysa sem nefndin hefur skoðað hefur grjót, felgur og annað lauslegt (en þungt!) farið af stað í bílum og valdið meiðslum á fólki.
Arðsemi vegagerðar og umferðaröryggi.	Rannsóknarnefnd umferðarslysa leggur á það áherslu að fast sé staðið á arðsemi- og umferðaröryggissjónarmiðum, að undangengnum rannsóknum, áður en ráðist er í framkvæmdir við umferðarmannvirki.
Vikmörk á hraðamælingum.	Nefndin bendir á að sú óskráða regla gildi meðal ökumanna á Íslandi að í lagi sé að aka 11-14 km/klst. yfir hámarkshraða á þjóðvegum. Bæði kemur til að vikmörk í sektarreglugerð eru rúm (fyrsta brot skilgreint þegar ekið er 11 km/klst. yfir hámarkshraða) og við þau mörk bætast vikmörk hraðamælingartækja (1-3 km/klst.), eftir því hvaða mæliaðferð og tæki er notað.
Öryggisbúnaður bifhjólanna.	Rannsóknarnefndin beinir því til dómsmálaráðuneytisins að skýrt verði kveðið á um skyldu til notkunar hlífðarfatnaðar og hlífðarhjálms við akstur bifhjóls og einnig að sama gildi um farþega á bifhjóli.
Sjóður um kostnaðarsamar framhaldsrannsóknir.	Ábending til dómsmálaráðuneytisins um að sjóður þurfi að vera til fyrir kostnaðarsamar rannsóknir vegna umferðarslysa.
Eftirlit með framkvæmdum við vegi.	Í einu banaslysi árið 2001 leikur grunur á að frágangur við vegavinnu hafi verið ein af orsökum slyssins.
Akstursíþróttakeppnir.	Rannsóknarnefndin gerði athugasemdir vegna slyss sem varð í go-kart keppni.
Breyttir jeppar.	Rannsóknarnefnd umferðarslysa tekur undir tillögu starfshóps Umferðaröryggisáætlunarinnar (liður 9.1.3) um sama efni og leggur til við dómsmálaráðherra að skipaður verði hópur óvilhallra sérfræðinga til að endurskoða gildandi reglur, aksturseiginleika, og öryggi breyttra jeppabifreiða, auk hlutdeildar þeirra í umferðaróhöppum og slysum.
Banaslys í umferðinni 2000	Nánari útskýring
Notkun farsíma í akstri.	Í gögnum um banaslys er að finna eitt dæmi þar sem tal í farsíma var skráð sem frumorsök slyss. Í gögnum um útafakstur í dreifbýli sem nefndin hefur haft til greiningar er að finna fleiri dæmi þar sem notkun farsíma tengist umferðaróhöppum.
Öryggi farþega í hópibifreiðum.	Allmargir farþegar í hópibifreiðum hlutu alvarleg meiðsl í umferðarslysum árið 2000 og þrír létu lífið. Þegar þessi slys eru skoðuð er áberandi hversu mikill skaði verður vegna þess að fólk fer á hreyfingu í bílunum, í stað þess að vera fest niður í sæti í bílbeltum.
Öryggisbúnaður bifreiða og notkun hans.	Miðað við hversu mikilvægur öryggisbúnaður beltin eru, er þeirri athugasemd beint til Skráningarstofunnar, hvort herða þurfi eftirlit með prófun bílbelta, sérstaklega er í hlut eiga eldri bifreiðir og tjónabifreiðir.

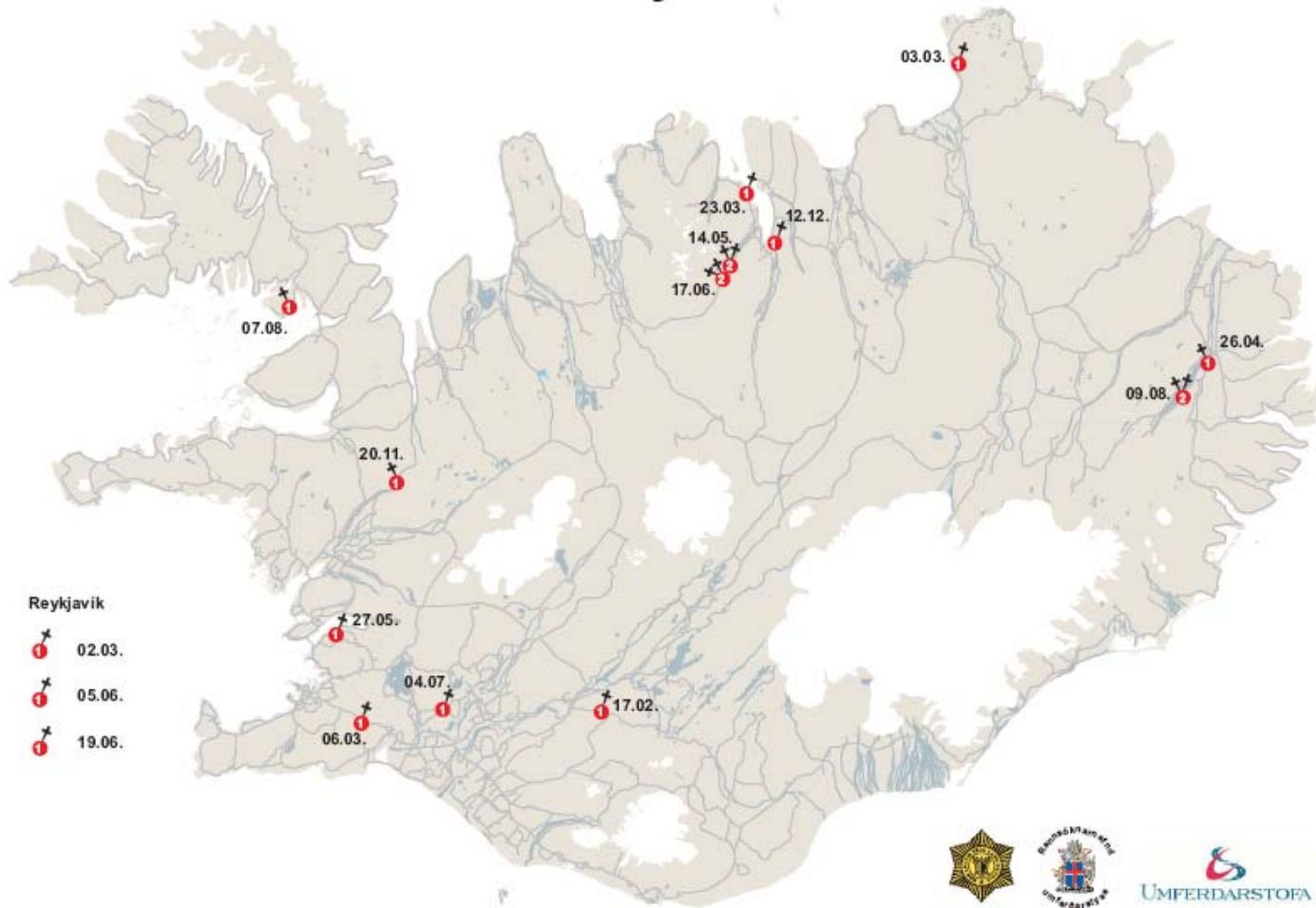
Skýrsla Rannsóknarnefndar umferðarslysa 2005

Eldri ökumenn.	Hækkandi aldri fylgir líkamleg hrömun, sjúkdómar verða algengari, sjón og heyrn dofna, auk þess sem viðbragðsflýtir minnkar.
Þreyta og ökumenn.	Í tveimur banaslysum ársins 2000 er aðalorsök talin sú að bílstjóri hafi dottað eða sofnað undir stýri. Þetta er verulegt áhyggjuefni og mikilvægt að bregðast við af fullum krafti.
Viðbúnaður þjóðfélagsins vegna slysa.	Í allnokkrum tilfellum hefur Rannsóknarnefndin orðið þess vör, að viðbrögð við slysum hafi ekki verið eins og best verður á kosið. Á þetta bæði við leikmenn (sjá ábendingu nefndarinnar um hjálfun leikmanna í skyndihjálpi, skýrslu um banaslys 1999) og opinbera aðila.
Banaslys í umferðinni 1999	Nánari útskýring
Umhverfi vega og hönnun mannvirkja.	Ábendingin varðar gangandi vegfarendur í þéttbýli, vegamót í dreifbýli, vegmerkingar og einbreiðar brýr.
Endurskinsmerki.	Vegna slysa gangandi vegfarenda í myrkri.
Skyndihjálpi.	Vegna ófullnægjandi viðbragða leikmanna á vettvangi.
Öryggisbúnaður bifreiða.	Notkun bílbelta og gagnsemi loftpúða.
Banaslys í umferðinni 1998	Nánari útskýring
Bílbelti og áfengi.	Helstu orsakir banaslysa ársins 1998 í umferðinni.
Hraðakstur.	Ábending um aukið eftirlit lögreglu með hraðakstri.
Ungir ökumenn.	Eftirlit með ungum ökumönnum. Ráðstafanir til að unnt sé að koma við æfingaakstri á ís og að unnt sé að æfa akstursviðbrögð í lausamól.
Skýrslugerð og rannsóknir.	Tækniskoðun bifreiða, krufning, blóðrannsóknir.
Umhverfi vega.	Ábending vegna útafaksturs og bílveltna.
Viðbragðsflýtir.	Sérstakar viðbragðsáætlanir fyrir löggæslu, sjúkraflutninga og heilbrigðisstofnanir (s.n. trauma system) eru nauðsynlegar.

Tölfræði banaslysa í umferðinni 2005

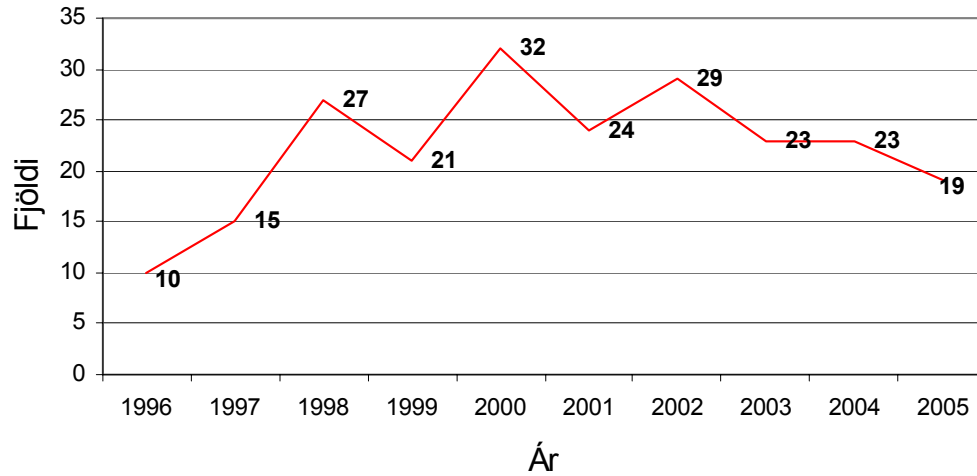


Banaslys 2005



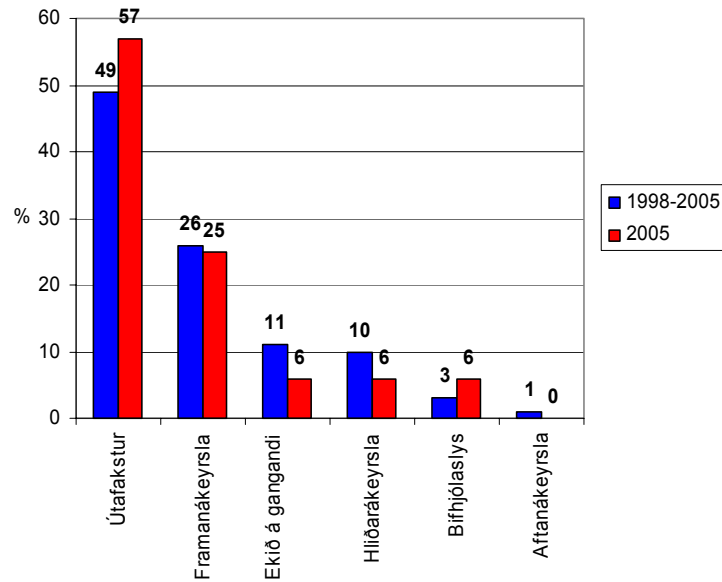
Mynd 1. Banaslys í umferðinni 1996-2005

Árið 2005 fórust 19 vegfarendur í 16 umferðarslysum á Íslandi og voru það fjórum færri en árið 2004.



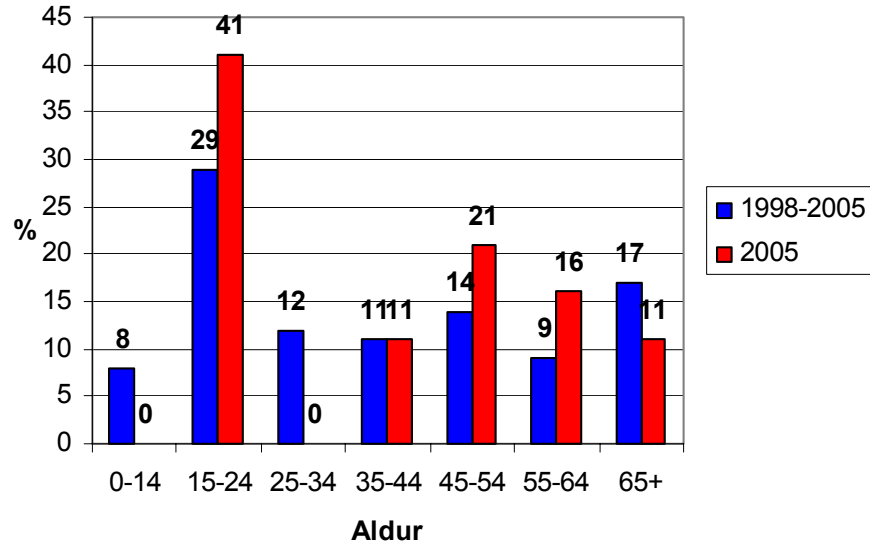
Mynd 2. Tegund banaslysa í umferðinni 1998-2005

Tæplega 60% banaslysa í umferðinni árið 2005 voru vegna útafaksturs.



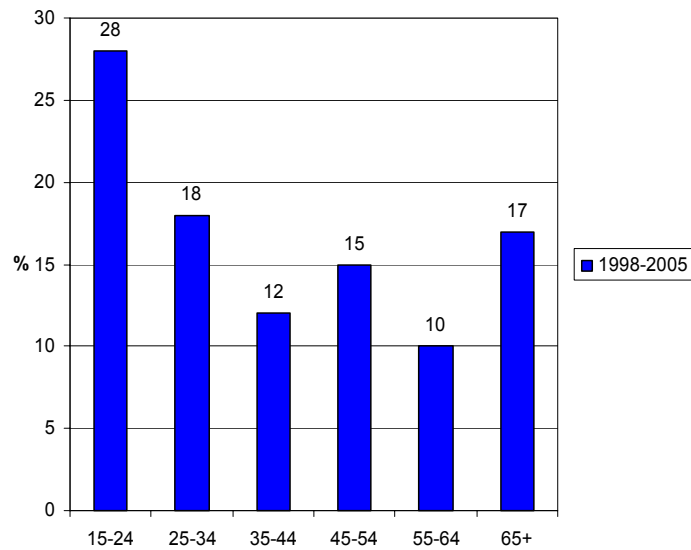
Mynd 3. Aldur látinna í umferðarslysum 1998-2005

Hlutfall ungs fólks sem fórst í umferðarslysum árið 2005 var mjög hátt, eða 41%.



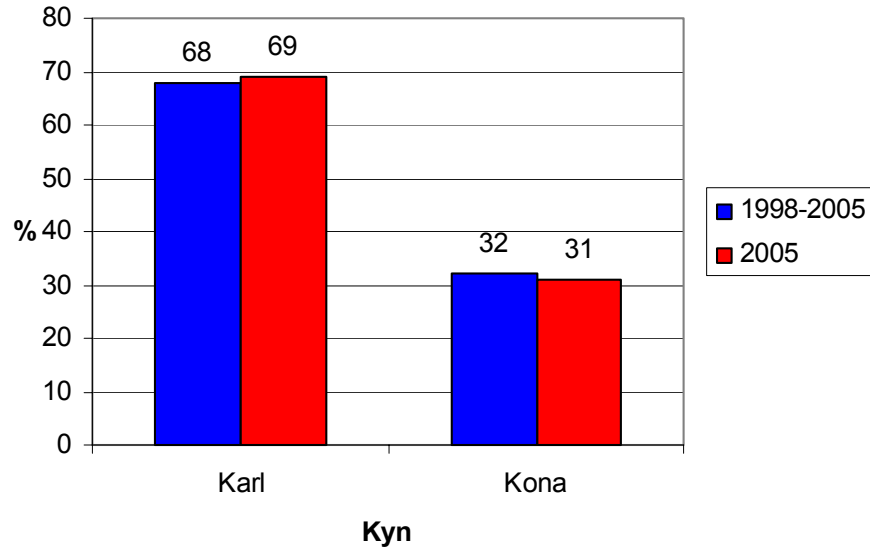
Mynd 4. Aldur orsakavalda banaslysa í umferðinni 1998-2005

Ungir ökumenn valda flestum banaslysum í umferðinni (28%).



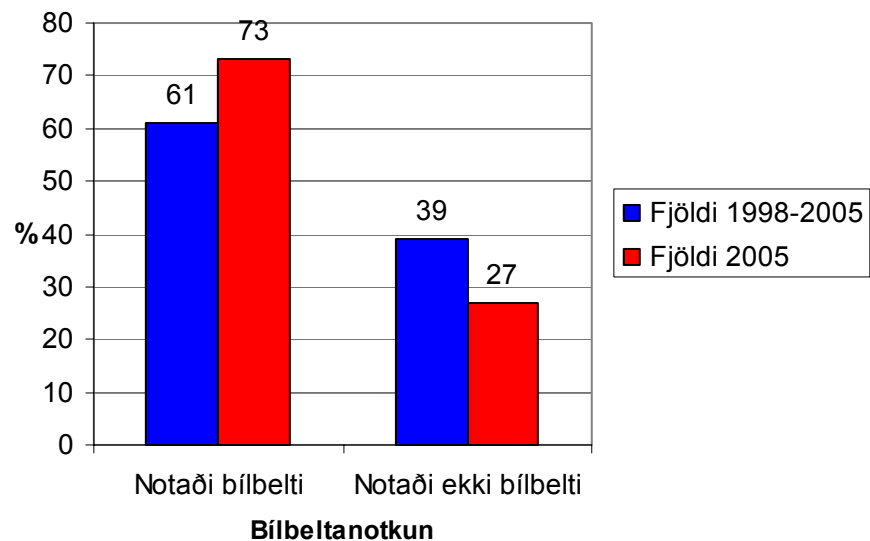
Mynd 5. Kyn látinna í banaslysum í umferðinni 1998-2005

Af þeim sem fórust í umferðarslysum árið 2005 voru 69% karlar en 31% konur.



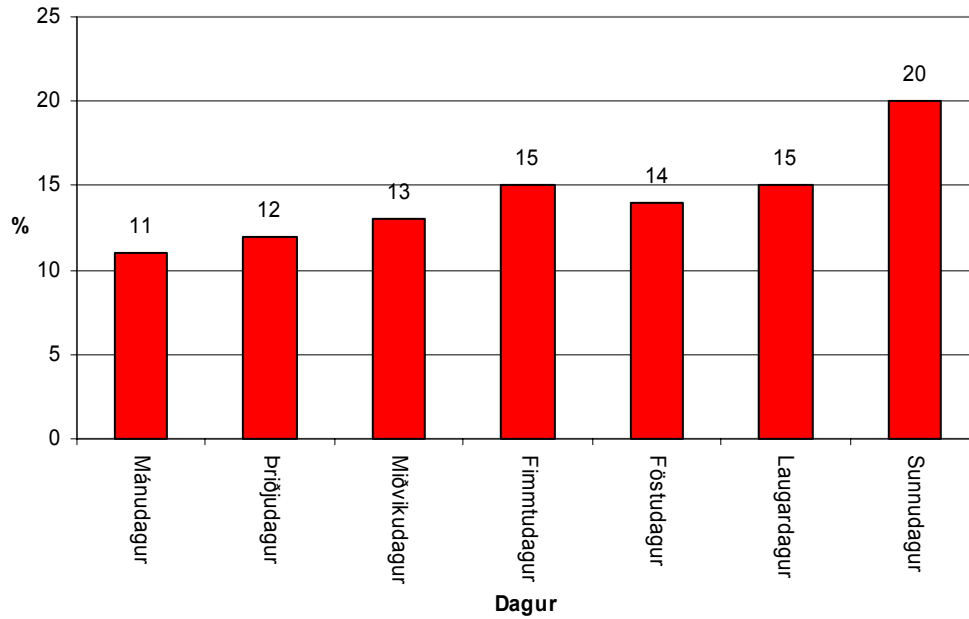
Mynd 6. Bílbeltanotkun í banaslysum í umferðinni 1998-2005

Af þeim sem fórust í umferðarslysum árið 2005 notuðu 73% bílbelti en 27% notuðu ekki bílbelti. Rannsóknarnefndin telur að þrír hefðu lifað banaslys af árið 2005 hefðu þeir notað bílbelti. Í einu tilviki kastaðist farþegi í aftursæti sem notaði ekki bílbelti fram við árekstur og á farþega í framsæti sem notaði bílbelti, líklega með þeim afleiðingum að báðir fórust.



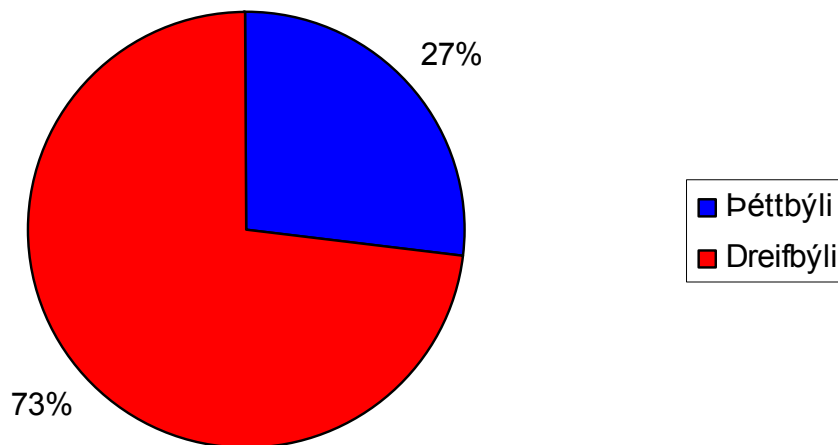
Mynd 7. Banaslys í umferðinni 1998-2005. Vikudagur

Algengast er að banaslys í umferðinni verði frá miðnætti á laugardegi til sunnudags (20%). Fæst eru slysin fyrri hluta viku, 11% á mánudögum og 12% á þriðjudögum.



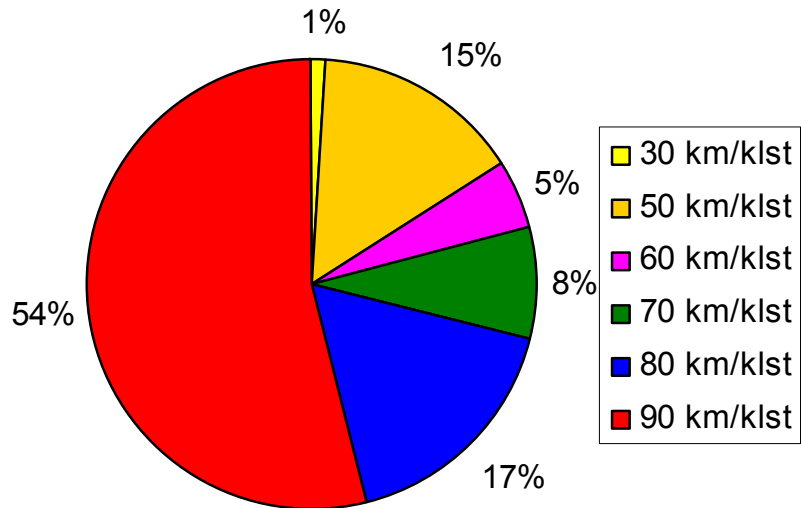
Mynd 8. Banaslys í umferðinni 1998-2005. Dreifbýli/þéttbýli

Flest banaslys verða í dreifbýli (73%).



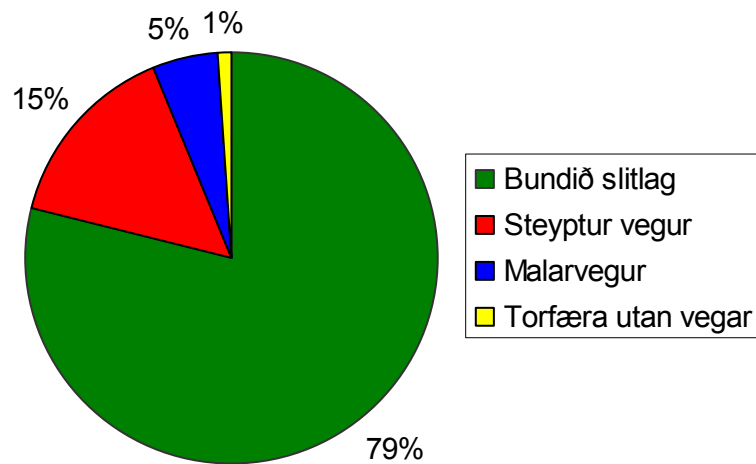
Mynd 9. Banaslys 1998-2005. Hámarkshraði á vegi

Rúmlega helmingur banaslysa í umferðinni verður á vegum þar sem hámarkshraði er 90 km/klst.



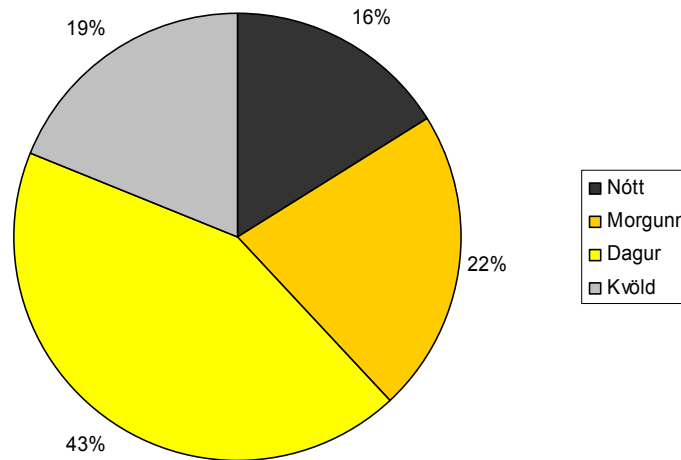
Mynd 10. Banaslys 1998-2005. Yfirborð vegar

Tæplega 80% banaslysa verða á vegum með bundnu slitlagi en 15% á steypum vegi.



Mynd 11. Banaslys í umferðinni 1998-2005. Tími dags

Algengast er að banaslys í umferðinni verði að degi til (43%) og undir morgun (22%).



Mynd 12. Banaslys í umferðinni 1998-2005. Birta

Meirihluti banaslysa í umferðinni verður þegar bjart er (69%).

