



Skýrsla Rannsóknarnefndar umferðarslysa 2006



Júlí 2007

Rannsóknarnefnd umferðarslysa

Stofnuð: 1996

Nefndarmenn:

Ásdís J. Rafnar, hæstaréttarlögmaður. Formaður

Inga Hersteinsdóttir, verkfræðingur

Jón Baldursson, læknir

Forstöðumaður/rannsóknarstjóri:

Ágúst Mogensen, félagsfræðingur

Starfsmaður/sérfræðingur

Sævar Helgi Lárusson, verkfræðingur

Varamenn:

Margrét Vala Kristjánsdóttir, lögfræðingur

Ásgeir Guðmundsson, tæknifræðingur

Brynjólfur Mogensen, læknir

Sérfræðingar:

Eiríkur Hreinn Helgason, yfirlögregluþjónn

Lárus Sveinsson, verkefnisstjóri tæknimála

Skýrsla Rannsóknarnefndar umferðarslysa 2006.

Rannsóknarnefnd umferðarslysa, Reykjavík, júní 2007

Rannsóknarnefnd umferðarslysa

Flugvallarvegi, 101 Reykjavík

Sími 511 5040

rnu@rnu.is

www.rnu.is

Ljósmyndir í skýrslunni

Photo sf

Lögreglan

FMB

RNU

Efnisyfirlit

Inngangur	4
Banaslys í umferðinni 2006	5
Sæbraut 13.1.2006.....	10
Hnífsdalsvegur 19.1.2006	13
Bæjarbraut í Garðabæ 15.2.2006.....	16
Sæbraut við Kringlumýrarbraut 1.3.2006	18
Hjalteyrargata við Furuvelli 4.3.2006	20
Kjósarskarðsvegur 7.5.2006.....	22
Ellidavatnsvegur við Kaldárselsveg 6.6.2006.....	24
Skagafjarðarvegur/Varmahlíð 2.7.2006	26
Hof í Öræfasveit 2.7.2006	28
Hveravík 22.7.2006.....	30
Suðurlandsvegur við Eystri Rangá 23.7.2006.....	32
Suðurlandsvegur við Langsstaði 7.8.2006	34
Vesturlandsvegur við Árvelli 16.8.2006	37
Garðskagavegur 16.08.2006.....	40
Vesturlandsvegur við Köldukvísl 20.8.2006.....	42
Faxabraut, Keflavík 27.8.2006.....	44
Borgarfjarðarvegur Eystri við Fossgerði 28.08. 2006.....	46
Suðurlandsvegur við Bollastaði 16.09.2006	48
Miklabraut 1.10.2006	50
Kjósarskarðsvegur við Þórufoss 16.10.2006.....	52
Berufjörður 19.10.2006	54
Köldukvíslarvegur 21.10.2006.....	56
Vopnafjörður við Laxdalstún 26.10.2006	58
Reykjanesbraut í Molduhrauni 11.11.2006.....	60
Suðurlandsvegur við Sandskeið 2.12.2006	63
Stykkishólmsvegur 8.12.2006.....	66
Vesturlandsvegur við Þingvallaafleggjarann 10.12.2006	68
Álftanesvegur austan Bessastaða 16.12.2006	70
Tölfræði banaslysa í umferðinni 2006	72

Inngangur

Í níundu ársskýrslu Rannsóknarnefndar umferðarslysa er auk hefðbundinnar samantektar og tölfræði fjallað um þau 28 banaslys sem urðu í umferðinni á Íslandi á árinu 2006. Hefur nefndin nú ritað sérstaka skýrslu um hvert banaslys þar sem fram kemur lýsing á slysi, orsökum og afleiðingum. Tilgangurinn er að miðla til almennings fræðslu um orsakir umferðarslysa í von um koma megi í veg fyrir að slík slys endurtaki sig. Þá fylgja hverri skýrslu tillögur í öryggisátt þar sem slíkt á við. Skýrslurnar eru einnig birtar á vef nefndarinnar www.rnu.is um leið og yfirferð máls er lokið. Þar er einnig að finna annað efni, varnaðarskýrslur og skýrslur um alvarleg umferðarslys sem nefndin hefur tekið til rannsókna.

Nefndinni er ætlað að opna augu fólks fyrir hættum í umferðinni og hún gerði s.l. vetur ákveðnar tillögur til samgönguráðherra um að fræðslu um orsakir og afleiðingar umferðarslysa verði fundinn staður í skólakerfinu. Tók ráðuneytið vel í þær hugmyndir. Einnig hefur nefndin beint ýmsum tillögum í öryggisátt til þeirra sem bera ábyrgð á umferðaröryggismálum.

Í skýrslum sínum hefur RNU lagt áherslu á hert viðurlög gagnvart þeim sem líklegastir eru til að valda umferðarslysum. Breytingar á umferðarlögunum sem tóku gildi þann 27. apríl 2007 eru mikið framfaraskref að mati nefndarinnar og marka þær nýja hugsun í umferðaröryggismálum. Þeim er m.a. ætlað veita ungum öikumönnum aðhald. Ökuréttindi eru ekki sjálfsgættur hlutur og áhættuhegðun verður ekki liðin. Skilaboð til öikumanna sem brjóta ítrekað af sér í umferðinni eru skýr – háar sektir, svipting ökuréttinda og ökutæki þeirra gerð upptæk að ákveðnum skilyrðum uppfylltum. Rannsóknarnefndin bindur miklar vonir við að lagabreytingarnar verði til þess að minnka hraðann í umferðinni, fækka hraðakstursbrotum og þar með alvarlegum umferðarslysum.

Banaslys í umferðinni 2006

Árið 2006 fórst 31 einstaklingur í 28 banaslysum í umferðinni og var það fjölgun um 12 manns frá árinu á undan. Þessi fjöldi látinna er á skjön við þróunina árin 2002-2005 en þá fækkaði banaslysum úr 29 í 19.

Orsakir banaslysa í umferðinni eru oftast vísvitandi brotahegðun en stundum einhvers konar mannleg mistök. Þannig sýna rannsóknir nefndarinnar að tæplega 70% banaslysa í umferðinni megri rekja til þeirra 10 þátta sem fram koma í töflunni hér að neðan.

68% af banaslysum í umferðinni 1998-2006 má rekja til 10 þátta.			
		Fjöldi	%
1	Hraðakstur	36	19%
2	Ölvunarakstur	31	16%
3	Bílbelti ekki notað	25	13%
4	Sofnar undir stýri	10	5%
5	Biðskylda ekki virt	10	5%
6	Lyfjantökun	4	2%
7	Ökutæki rennur til/lausamöl	4	2%
8	Veikindi	4	2%
9	Ölvaður gangandi	4	2%
10	Grunur um sjálfsvíg	4	2%
	Alls	132	68%

Í sérskýrslum hér á eftir eru banaslysunum gerð skil hverju og einu, orsökum þeirra og ábendingum, sem nefndin gerir til viðeigandi aðila. Þær ábendingar byggja á ítarlegri greiningu og rannsókn á slysunum.

Hraðakstur

Of hraður akstur er sem fyrr efstur meðal hinna þriggja höfuðóvina vegfarandans en fast á eftir fylgja ölvunarakstur og bílbeltaleysi. Til hraðaksturs telst allur akstur yfir löglegum mörkum hámarkshraða en einnig þegar ekið er hraðar en aðstæður leyfa. Í hinu síðarnefnda reynir á dómgreind ökumanna en því miður benda niðurstöður rannsóknarnefndarinnar til að henni sé oft all verulega ábótavant.

Ofsaakstur, ökumenn á 1,5-2x hámarkshraða, er hluti af þessu mynstri og lá að baki fjórum slysanna, þar af voru tveir ökumenn ölvaðir. Kappakstur átti sér stað í tveimur tilfellum.

Ölvunarakstur og fíkniefni

Ölvaðir ökumenn ollu níu banaslysum árið 2006 og í tveimur slysum til viðbótar fóru verulega ölvaðir einstaklingar í veg fyrir umferð. Í einu slysi var ökumaður undir áhrifum ólöglegra fíkniefna. Ljóst er af gögnum nefndarinnar að áfengi, fíkniefni og lyf eru miklir hættuvaldar í umferðinni. Þeir brengla skynjun vegfarenda, sljóvga dómgreind, auka líkur á áhættuhegðun og kæruleysi ökumanna sem allt leiðir til alvarlegra slysa.

Í 14 banaslysum voru áfengi, fíkniefni og ofsaakstur meginorsök. Þetta er helmingur banaslysa ársins 2006.

Bílbelti

Rannsóknarnefndin telur sennilegt að á árunum 2000-2006 hefðu 40 ökumenn og farþegar lifað slys af hefðu þeir notað bílbelti. Í mörgum tilvikum hefur fólk kastast útúr ökutækjum eftir veltur og farist vegna höfuðáverka sem hljótast af harðri lendingu eða að ökutækið hefur oltið yfir það. Dæmi eru um að aflögun farþegarýmis hafi verið mjög lítil en ökumaður / farþegi látið lífið því bílbeltið var ekki spennt. Telur rannsóknarnefndin líklegt að 6 ökumenn og farþegar hefðu lifað af slys á árinu 2006 hefðu þeir notað bílbelti. Nefndin hefur einnig rannsakað slys þar sem notkun öryggisbúnaðar var röng. Árið 2006 rannsakaði nefndin 1 slíkt mál þar sem slaki á bílbelti er talinn hafa valdið því að barn kastaðist til í bifreið og lést.



Veikindi og lyfjaakstur

Í tveim slysum telur nefndin að veikindi og lyfjanotkun hafi skert færni ökumanna til aksturs og leitt til þess að þeir misstu stjórn á ökutækjum sínum. Rannsóknarnefnd umferðarslysa telur brýnt að skoðað verði með hvaða hætti verður komið í veg fyrir akstur fólks, sem vegna veikinda og töku lyfja er í raun óhæft til að aka bifreið. Í einu slysi var gangandi vegfarandi undir áhrifum lyfja og telur nefndin það áhrifaþátt í slysinu þótt ekki væri það meginorsök.

Hestar

Í tveimur banaslysum sem urðu í myrkri að kvöld- eða næturlagi komu hross við sögu. Leggur rannsóknarnefnd umferðarslysa áherslu á að settar verði reglur um sjálflýsandi varúðarmerkingar á hross.

Ökuferill

Á árunum 2005 og 2006 hefur RNU rannsakað ökuferil ökumanna í banaslysum og mun hún gera grein fyrir niðurstöðum sínum eftir ítarlega rannsókn á þessu ári. Með ökuferli er átt við

brot ökumanna sem lögreglan hefur haft afskipti af og leiða til kæru. Sum þessara brota leiða til ökuferilsþunkta skv. reglugerð.

Mjög margir ökumenn sem orsökðu banaslys á árinu 2006 og rekja má til áhættuhegðunar, voru með fjölda brota á ferli sínum, sér í lagi hraðakstursbrot. Sumir höfðu verið sviptir ökuréttindum áður. Forspárgildi punktastöfnunar virðist nokkuð. Ökuferilsskráin gefur vísbendingu um hverjir eru hættulegir í umferðinni og líklegir til að valda umferðarslysum. Hvetur rannsóknarnefndin til þess að skoðað verði sérstaklega hvernig betur megi verjast hættulegum ökumönnum - með virkum aðgerðum s.s. sviptingu ökuréttinda og upptöku ökutækja.

Bíltæknirannsóknir

Rannsóknarnefnd umferðarslysa gerði 11 ábendingar og tillögur í öryggisátt er varða ökutæki í alvarlegum umferðarslysum árið 2006. Byggja þær á ítarlegri rannsókn bíltæknisérfræðinga.

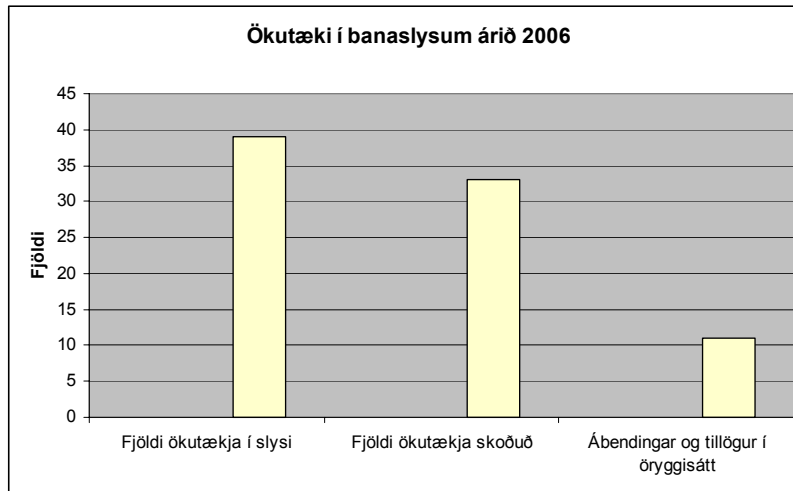


Mynd af mikið ryðguðum hemladisk. Mynd fengin frá Fræðslumiðstöð bílgreina.

Árið 2006 skemmdust 39 ökutæki í 28 banaslysum og voru 33 þeirra skoðuð af bíltæknisérfræðingum. Þar af voru 28 ökutæki tekin til ítarlegrar skoðunar. Af þessum ökutækjum voru engar athugasemdir gerðar við 11 en mismiklar athugasemdir voru gerðar við 22 ökutæki. Oftast voru gerðar athugasemdir við ástand hjólbarða, loftþrýsting þeirra eða slit. En einnig komu í ljós atriði við ástand ökutækjanna sem stóðust ekki reglugerð um gerð og búnað ökutækja og áttu stóran þátt í alvarleika viðkomandi slyss.

Í rannsókn á aftanákeyrslu strætisvagns við vöruflutningabifreið á Sæbraut í janúar 2006 kom í ljós að undirakstursvörn vörubifreiðarinnar stóðst ekki lágmarksreglur. Í öðru slysi, framanákeyrslu í ágúst á Suðurlandsvegi leiddi bíltæknirannsókn í ljós að gert hafði verið við ryðskemmdir í ökutækinu með frauðplasti og að viðgerð á hemlarörum var ófullnægjandi. Bæði ökutækin sem hér um ræðir höfðu komist í gegnum skoðun athugasemdalaust þrátt fyrir ófullnægjandi ástand.

Mikilvægt er að rannsaka ökutæki sem lenda í umferðarslysum. Slíkar rannsóknir krefjast sérfræðipækkingar, tækjabúnaðar og aðstöðu til að rannsaka og geyma ökutækin.



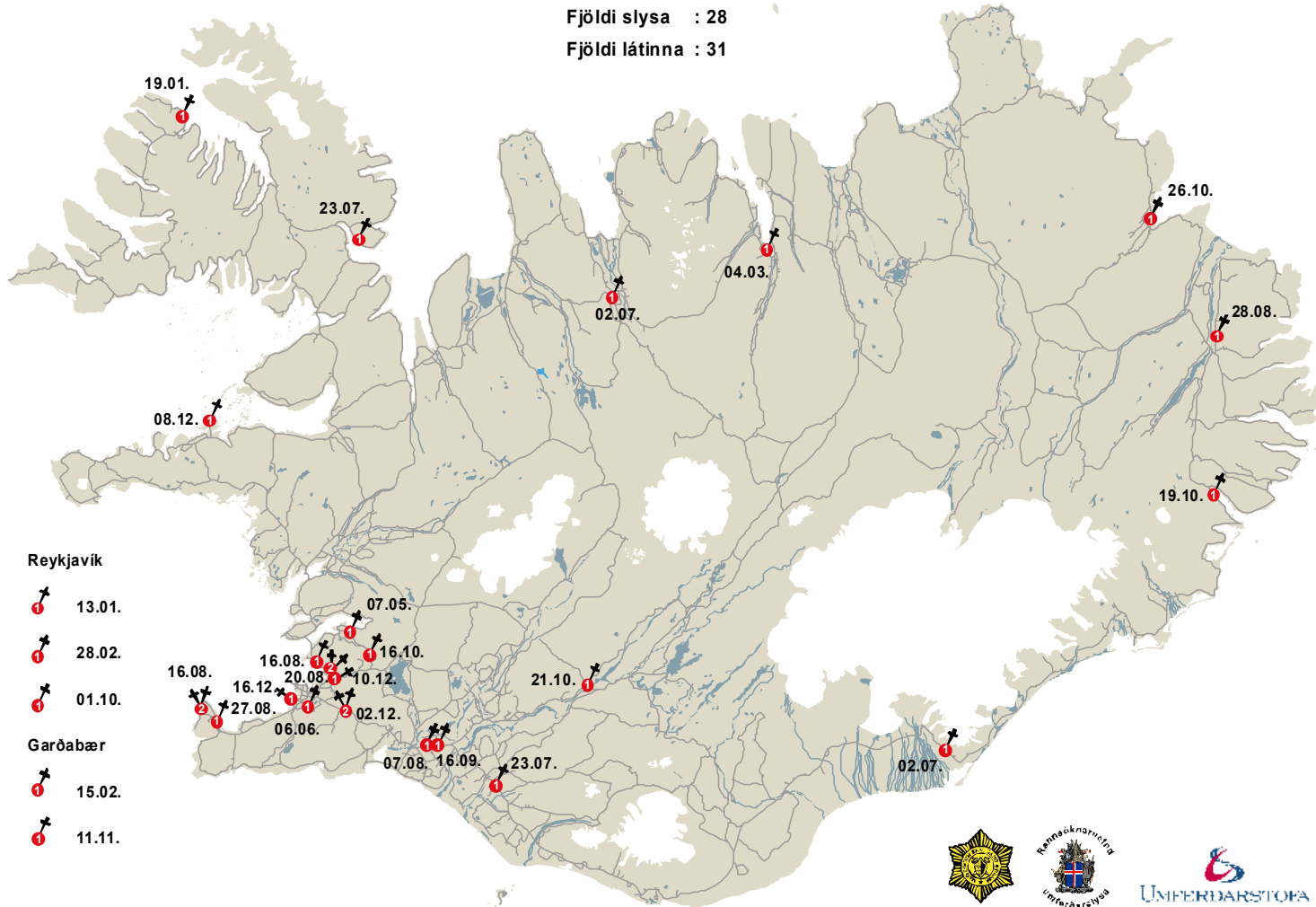
Í október árið 2005 var samningur undirritaður milli Fræðslumiðstöðvar bílgreina og Ríkislögreglustjóra um framkvæmd bíltæknirannsókna vegna umferðarslysa. Samningurinn var aðeins til eins árs og er því ekki í gildi lengur. Í honum fólst meðal annars að Fræðslumiðstöð bílgreina sá um að fjarlægja ökutækin af slysavettvangi og taka þau í sína vörslu eftir slysin. Að mati Rannsóknarnefndar umferðarslysa varð þessi samningur til þess að rannsóknir alvarlegra umferðarslysa urðu markvissari og upplýst var um mikilvæg atriði sem varða ástand ökutækja. Eftir að samningurinn rann út telur RNU að óvissa ríki um bíltæknirannsóknir. Hefur nefndin því hvatt embætti ríkislögreglustjóra og samgönguráðuneytið til þess að vinna að ámóta samkomulagi og í gildi var. Eru þau mál í skoðun hjá stofnununum.

Rannsóknarnefnd umferðarslysa þakkar öllum þeim sem hún hefur átt samstarf við undanfarið 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, FÍB, Rannsóknarráði umferðaröryggismála og Rannsóknarsjóði Vegagerðarinnar.

Banaslys 2006

Fjöldi slysa : 28

Fjöldi látinna : 31



Sæbraut 13.1.2006

Aftanákeyrsla
Látinn 59 ára karlmaður
Tími sólarhrings: Morgunn

Lýsing á slysi

Ökumaður strætisvagns ók norður Sæbraut á hægri akrein að morgni til, en Sæbrautin er tvær akreinar í báðar áttir. Snjóað hafði um nóttina og krapí á götunni, en búið var að moka og salta. Að sögn vitna gekk umferðin hægt sökum slæmrar færðar, á um 20 til 40 km/klst hraða. Hámarkshraði á Sæbraut er 60 km/klst. Rétt sunnan gatnamótanna við Kleppsmýrarveg var strætisvagninum ekið utan í hægri hlið vörubifreiðar á vinstri akrein. Við þann árekstur sveigði strætisvagninn til hægri og fór vagninn upp á gangstétt hægra megin og þaðan aftan á aðra vörubifreið, sem var á hægri akrein. Við það hentist sú vörubifreið á jeppabifreið sem var á vinstri akrein.

Strætisvagninn var á litlum hraða við áreksturinn, en kassi vörubifreiðarinnar gekk þó talsvert inn í ökumannsrými strætisvagnsins. Ökumaður strætisvagnsins lét lífið í árekstrinum vegna fjörláverka. Að sögn vitna rásaði strætisvagninn talsvert á veginum fyrir áreksturinn og hafði aksturslag hans vakið athygli. Svo virtist sem ökumaður hafi ekki haft fulla stjórn á ökutækinu. Meiðsli ökumanna á öðrum bílum í árekstrinum voru ekki mikil.



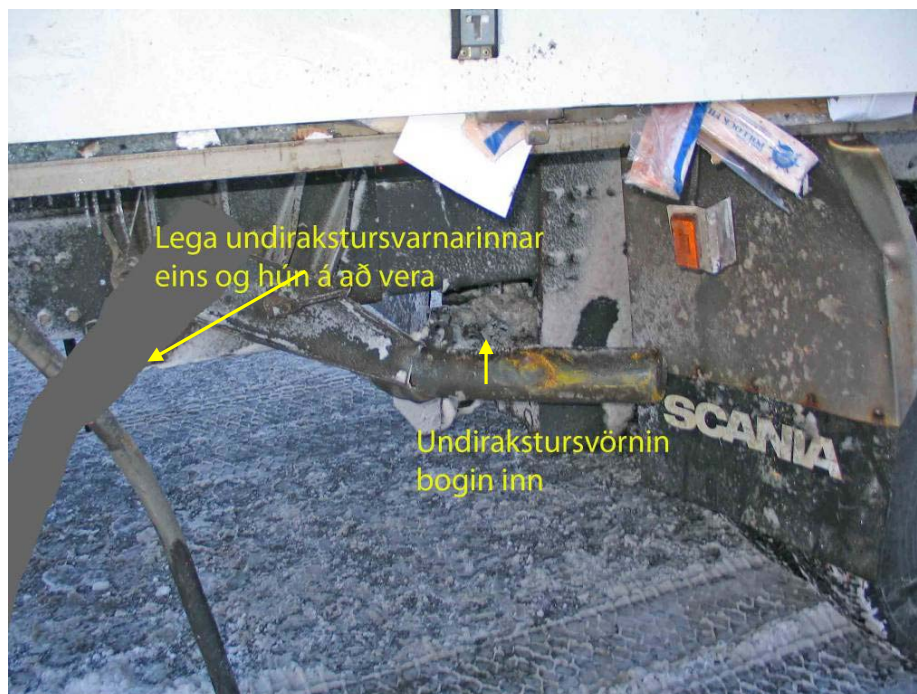
Kassi vörubifreiðarinnar gekk langt inn í ökumannsrými strætisvagnsins.

Samkvæmt bíltæknirannsókn sem framkvæmd var á ökutækjunum fannst ekkert athugasvert við hjóla- og stýrisbúnað strætisvagnsins og ekkert sem benti til að bilun í strætisvagninum hafi átt þátt í slysinu. Engin ummerki voru sjáanleg um hemlun strætisvagnsins. Kassi

vöruflutningabifreiðarinnar gekk langt inn í ökumannsrýmið og bera meiðsli hins látna þess vitni. Neðsti hlut kassans var í 117 cm hæð frá götu og neðri brún framrúðu strætisvagnsins í 125 cm hæð.

Festingar afturvarnar vörubifreiðarinnar gáfu sig við áreksturinn. Vörubifreiðin er fyrst skráð árið 2005 og hér því um nýlega bifreið að ræða. Í stoðriti við skoðunarhandbók ökutækja er tekið fram að jafnaði skuli vera að minnsta kosti þrjú boltar í hvorn grindarbita. Umrædd undirvörn var fest með tveimur boltum, öðrum með ró og hinn var með splitti. Í skýrslu um bíltæknirannsóknina kom fram að boltinn með rónni var laus vinstra megin og splittunin var með þeim hætti að hún gat auðveldlega losnað. Þverbíti afturvarnarinnar bognaði einnig, sjá mynd hér að neðan. Styrkur afturvarnarinnar var undir lágmarksröfum reglugerðar um gerð og búnað ökutækja.

Styrkleiki efri hluta framenda strætisvagnsins er afar lítil og ljóst að höggið lenti á mjúkan hluta framenda strætisvagnsins. Vegna þessa varð aflögun inn í ökumannsrými umtalsverð þrátt fyrir lítinn hraða.



Undirakstursvörn vörubifreiðarinnar bognaði og festingarnar gáfu sig.

Niðurstöður áfengisrannsóknar ökumanns strætisvagnsins voru neikvæðar en lyfjarannsókn leiddi í ljós að hann var undir áhrifum lyfja. Í gögnum um málið kemur fram að hann hafði átt við veikindi að stríða og benda niðurstöður rannsóknar til að hann hafi misst stjórn á bílnum vegna ástæðna sem rekja má til sljóleika vegna veikindanna og lyfjanotkunar í tengslum við þau.

Orsakagreining

- Veikindi og lyfjanotkun skertu færni ökumanns til aksturs og leiddu til þess að hann missti stjórn á bifreiðinni
- Styrkur og ástand afturvarnar vörubifreiðarinnar var ófullnægjandi
- Strætisvagnar eru vanbúnir aftanáakstri við vörubifreiðar

Tillögur í öryggisátt

Rannsóknarnefnd umferðarslysa beinir því til samgönguráðuneytisins að móta í samráði við embætti landlæknis og vinnueftirlitið samræmdar eftirlitsreglur um andlegt og líkamlegt hæfi ökumanna hópferðabifreiða.

Rannsóknarnefnd umferðarslysa beinir því til ökumanna að gæta vel að því að stjórn ökutækja krefst mikillar athygli. Þreyta og sjóleiki hafa mikil áhrif á ökuhæfni og ættu menn ekki að stýra ökutækjum ef þessi einkenni gera áberandi vart við sig. Beinir Rannsóknarnefnd umferðarslysa því til Umferðarstofu á brýna fyrir ökumönnum mikilvægi þess að vera óþreyttir og vel upplagðir við akstur.

Rannsóknarnefnd umferðarslysa leggur til að Umferðarstofa beini því til skoðunarstöðva að skoða mjög vel við eftirlit sitt hvort undirvarnir bifreiða standist kröfur sem til þeirra eru gerðar.

Ábendingar

Vegna þessa máls og alvarlegs strætisvagnaslyss sem varð á Kringlumýrarbraut/Sæbraut árið 2005 sendi RNU ökutækjaframleiðendunum Scania og Iris Bus bréf dagsett 17. febrúar 2006 og benti á hversu illa varðir bílstjórar hópifreiða eru fyrir meiðslum. Varnir ökumanna strætisvagna eru mjög litlar ef árekstrar verða við önnur stór ökutæki.

22.06.2007

Rannsóknarnefnd umferðarslysa

Hnífsdalsvegur 19.1.2006

Útafakstur

Látin 17 ára stúlka

Tími sólarhrings: Dagur

Lýsing á slysi

Ökumaður ók Hnífsdalsveg í átt að Ísafirði en missti stjórn á bifreið í beygju og ók útaf. Á veginum voru 34 metra skriðför eftir bifreiðina sem lágu frá hægri til vinstri miðað við akstursstefnu. Er ljóst að ökumaður missti skyndilega stjórn á bifreiðinni og en hún hafnaði í flæðarmáli neðan við veginn og var á hvolfi í sjónum þegar að var komið.

Mikil hálka var á veginum þegar slysið varð og nokkur vindur. Hámarkshraði á Hnífsdalsvegi er 80 km/klst. Lýsing er á veginum og vegrið við beygjuna að hluta til en ekki á þeim stað sem bifreiðin fór útaf.

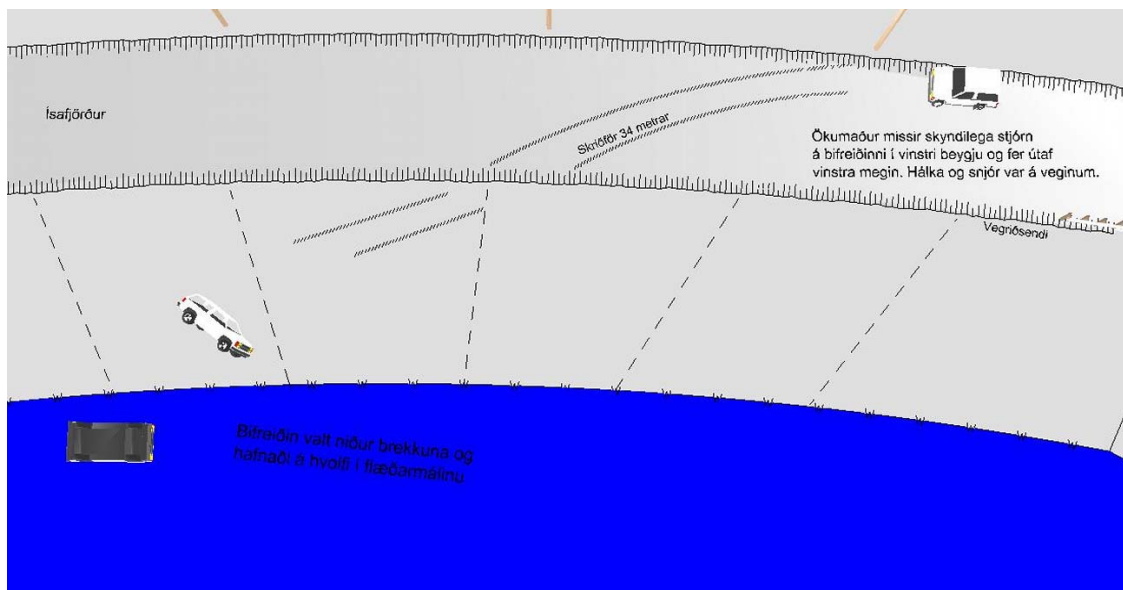
Ökumaður var 17 ára gömul stúlka. Ekki er vitað hvort hún notaði bílbelti. Eftir réttarlæknisfræðilega líkskoðun var drukknun talin líklegasta dánarmein hennar. Stúlkan var ekki undir áhrifum áfengis né vímuefna þegar slysið varð.



Örin bendir á bifreiðina á hvolfi í fjöruborðinu.



Örvarnar benda á upphaf og enda skriðfara bifreiðarinnar. Nokkuð bratt er fram af vegbrúninni þar sem bifreiðin fór útaf og valt í fjörunni.



Afstöðumynd af vettvangi.

Bifreiðin var af gerðinni Toyota RAV 4 og var skoðuð af sérfræðingum Fræðslumiðstöðvar bílgreina. Við rannsóknina kom í ljós að 37% mismunur var á loftþrýstingi á hjólbörðum vinstra megin þar sem 32,0 pund voru í framhjóli og 22,0 pund í afturhjóli. Slíkur mismunur getur haft veruleg áhrif á stöðugleika bifreiðar á vegi og því meiri áhrif sem yfirborð vegar er hálla eða ójafnara.

Orsakagreining

- Ökumaður missti stjórn á bifreiðinni í hálfu.
- Ökumaður er talinn hafa drukknað.
- Í rannsóknargögnum málsins kemur fram að sms-skilaboð voru send og móttækin í síma ökumanns skömmu áður en slysið varð. Ekki er þó hægt að staðhæfa með öyggjandi hætti hvort það er orsakavaldur í slysinu.

Tillögur í öryggisátt

1. Mikilvægt er að allir ökumenn að fái leiðsögn og reynslu í akstri á hálum vegi. Lýsa þarf þeirri kröfu í námskrá til ökunáms þegar ökugerði verður tekið í notkun á Íslandi.
2. Rannsóknarnefndin varar við þeirri hættu, sem hlýst af misjöfnum loftþrýstingi í hjólbörðum og hvetur ökumenn til að mæla hann reglulega og leiðrétta eftir þörfum.
3. Rannsóknarnefndin beinir því til Vegagerðarinnar að skoða lausnir sem varna útafakstri á veginum, m.a. þann möguleika að lengja vegrið. Um er að ræða nokkuð fjölfarinn veg og umhverfi hans varhugavert. Rannsóknarnefndin bendir á að frá árinu 1998 hafa 12 manns drukknað í kjölfar útafaksturs hér á landi. Vísar nefndin einnig til bréfs sem sent var Vegamálastjóra 28.11.2005 um nauðsyn vegriða við brýr og hættulega staði í vegakerfinu.
4. Akstur krefst fullrar athygli og einsýnt að mati nefndarinnar að lestur og skrif sms-skilaboða meðan á akstri stendur dragi úr einbeitingu við akstur ökutækja. Nefndin beinir því til Umferðarstofu að fjalla um þessa hættu í Umferðarútvörpinu.

Ábendingar

Rannsóknarnefnd umferðarslysa telur að krufning eigi ávalt að fara fram þegar banaslys verða í umferðinni.

Reykjavík 31.1.2007

Rannsóknarnefnd umferðarslysa.

Bæjarbraut í Garðabæ 15.2.2006

Ekið á gangandi vegfaranda
Látin 15 ára stúlka
Tími sólarhrings: Dagur

Lýsing á slysi

Slysið varð á Bæjarbraut neðan við verslunarmiðstöðina Garðatorg. Ökumaður fólksbifreiðar auk s-vestur Bæjarbrautina en ung stúlka gekk þar yfir á gangbraut. Svo virðist sem hvorugt hafi séð til hins og ók ökumaður fólksbifreiðarinnar á stúlkuna sem hlaut alvarleg meiðsli og lést nokkrum dögum síðar á sjúkrahúsi.

Í greinargerð sérfræðings um hraða í slysinu kemur fram að sennilegasti hraði bifreiðarinnar hafi verið 59 km/klst, en hámarkshraði er 50 km/klst. á Bæjarbraut. Aðstæður til aksturs voru ágætar þegar slysið varð en sól var lágt á lofti og hafði áhrif á vegsýn ökumannsins. Samkvæmt útreikningum sérfræðings mun stefna sólar hafa verið í akstursstefnu ökumanns á þeim tíma sem slysið varð.



Horft í átt að Garðatorgi.

Á þessum stað er gangbraut yfir Bæjarbraut sem liggur frá íbúðahverfi að verslunarmiðstöðinni Garðatorgi. Þar sem slysið varð er halli upp götuna í akstursstefnu ökumanns. Gangbrautin var merkt með gangbrautarskiltum, yfirborðsmerkingum og lítilli eyju á miðri götunni. Aðkoma að gangbrautinni var að mati rannsóknarnefndarinnar varhugaverð. Öðrum megin (við íbúðahverfið) var halli og tröppur upp á gangstéttina framan við gangbrautina. Hinum megin (Garðatorgsmegin) var slóði niður brekku sem myndast hafði eftir gangandi vegfarendur í gegnum trjágróður. Gangandi vegfarendur sáu því ekki vel fyrir en rétt áður en þeir komu út á gangbrautina.

Bifreiðin var af gerðinni Toyota Corolla og var rannsökuð af sérfræðingum. Við rannsókn kom í ljós að framrúðan var verulega slitin, rispuð og óhrein. Að auki voru gúmmí í þurrkum slitin og tjörumettuð. Sólskyggni hægra megin hafði verið fjarlægt og nýttist ökumanni ekki.

Þá var hemlabúnaður í verulega slæmu ástandi vegna slits/ryðs og stirðleika. Þessir ágallar ollu því að nokkrar tafir urðu á virkni hemla þegar stigið var á hemlafetil. Þá gerir Rannsóknarnefnd umferðarslysa athugasemd við að í baksýnispegli hengu sólgleraugu og ilmspjald í spotta. Sú hætta er ávallt til staðar hlutir sem hengdir eru í baksýnispegil bifreiða, byrgi útsýni um framrúðu og trúfli ökumenn við akstur. Þá var hraðamælir bifreiðarinnar ekki í sambandi.

Niðurstöður áfengis- og lyfjarannsóknar ökumanns fólksbifreiðarinnar voru neikvæðar.

Orsakagreining

- Ökumaður fólksbifreiðarinnar ók yfir hámarkshraða og of hratt við gangbraut
- Sól var lágt á lofti og vegsýn slæm.
- Útsýni ökumanns um framrúðu var ekki gott. Framrúða var óhrein, rispuð og sólskyggni vantaði við framrúðuna hægra megin.
- Sýnileiki gangandi vegfarenda var lítill við gangbrautina vegna umhverfis.

Tillögur í öryggisátt

1) Rannsóknarnefndin ritaði bæjaryfirvöldum í Garðabæ bréf 27. febrúar með athugasemdum um gangbrautina. Eftir slysið ákváðu bæjaryfirvöld í Garðabæ að breyta gangbrautinni. Þar eru nú gangbrautarljós og aðkomuleið hefur verið lagfærð.

2) Mikilvægt er að ökumenn sýni ábyrgð og dragi úr ökuhraða þegar sól er lágt á lofti og vegsýn slæm. Ökumenn bera ábyrgð á að rúður séu hreinar og útsýni úr þeim gott. Hlutir sem hanga úr baksýnispegli byrgja útsýni um framrúðu og eiga engan rétt á sér.

Reykjavík 17.10.2006
Rannsóknarnefnd umferðarslysa

Sæbraut við Kringlumýrarbraut 1.3.2006

Útafakstur

Látin 18 ára kona

Tími sólarhrings: Nótt

Lýsing á slysi

Slysið varð á Sæbraut við gatnamót Kringlumýrarbrautar. Þar er Sæbraut tvær akreinar í hvora átt auk beygjuakreina að Kringlumýrarbraut. Ökumaður ók mjög hratt austur Sæbraut á hægri akrein en missti stjórn á bifreið sinni og ók útaf. Loftpúðar í ökutækinu blésu út við slysið. Bifreiðin var búin bílbeltum en ökumaður notaði ekki bílbelti. Ökumaður kastaðist út úr ökutækinu, en rannsóknarnefndin telur mögulegt að ökumaður hefði lifað slysið af hefði hann notað bílbelti.

Í lögregluskýrslu kemur fram að ökumaður var í kappakstri við ökumann á bifreið sem ekið var á vinstri akrein austur Sæbrautina. Hófst kappaksturinn á Sæbraut við Höfðatún. Á vettvangi var ekki hægt að greina hemlaför, en skriðför voru á Sæbraut eftir bifreiðina á hægri akrein frá því ökumaður hafði misst stjórn á henni og þar til hún hafði farið yfir umferðareyju á mótum Sæbrautar og Kringlumýrarbrautar.



Mynd af slysavettvangi.

Bifreiðin var ný, af gerðinni Opel Astra og var rannsökuð af sérfræðingum Fræðslumiðstöðvar bílgreinasambandsins. Rannsókn leiddi í ljós að orsakir slyssins var ekki

að rekja til ástands bifreiðarinnar. Bifreiðin var nokkuð dæluð en ökumanns- og farþegarými var engu að síður heillegt.

Blóðrannsókn sýndi að ökumaður var undir áhrifum áfengis þegar slysið varð en niðurstöður lyfjarannsóknar voru neikvæðar.

Orsakagreining

- Rannsókn leiddi í ljós að ökumaður var í kappakstri og ók langt yfir hámarkshraða
- Ökumaður var undir áhrifum áfengis
- Ökumaður notaði ekki bílbelti og kastaðist út úr bifreiðinni

Ábendingar

Að mati Rannsóknarnefndar umferðarslysa ber það mikinn vott dómgreindarleysi að ökumenn skuli stunda kappakstur á götum í þéttbýli og leggja þannig líf og limi annarra vegfarenda í hættu. Mikilvægt er að hörð viðurlög gildi um þá sem gera sér slíkt að leik. Að mati rannsóknarnefndarinnar er ábyrgð ökumannsins sem slapp óskaddaður úr þessum hildarleik ekki síður mikil. Kappakstur á vegum og götum ætluðum almennri umferð er ólíðandi.

Í þessu slysi eins og svo mörgum öðrum sameinast þrjár stærstu orsakavaldar banaslysa í umferðinni hér á landi: Gífurlegur ökuhraði, ölvun við akstur og bílbelti ekki notuð. Rannsóknarnefndin ítrekar fyrri ábendingar um lífsnauðsynlega notkun bílbelta.

Reykjavík 15.6.2007

Rannsóknarnefnd umferðarslysa

Hjalteyrargata við Furuvelli 4.3.2006

Útafakstur
Látinn 19 ára karlmaður
Tími sólarhrings: Nótt

Lýsing á slysi

Ökumaður fólksbifreiðar á leið norður Hjalteyrargötu missti stjórn á bifreiðinni og hafnaði hún á húsvegg. Farþegi í framsæti fórst í árekstrinum og ökumaður slasaðist alvarlega.. Hvorugur þeirra notaði bílbelti. Hægri hlið bifreiðarinnar var mjög illa farin eftir áreksturinn og gekk langt inn í farþegarýmið.

Hámarkshraði á Hjalteyrargötu er 50 km/klst. en sérfræðingur sem reiknaði hraða í slysinu taldi líklegasta hraða bifreiðarinnar hafa verið 76 km/klst. Ísing og hálka var á götunni, myrkur úti og eljagangur. Á götunni voru skriðför og eftir þeim að dæma missti ökumaður stjórn á bifreiðinni til hægri en beygði bílnum síðan til vinstri. Bifreiðin fór of langt til vinstri, útaf götunni vinstra megin og rann í hliðarskriði þar til hún hafnaði á veggnum.



Fólksbifreiðin á slysavettvangi.

Fólksbifreiðin var af gerðinni Subaru Impreza WRX. Sérfræðingar sem skoðuðu bifreiðina töldu að orsakir slyssins væri ekki að rekja til ástands hennar eða skyndilegrar bilunar fyrir slysið. Bifreiðin var búin nýlegum, óneglum vetrardekkjum.

Samkvæmt niðurstöðu áfengis- og lyfjaprófs var ökumaður undir áhrifum áfengis þegar slysið varð.

Orsakagreining

- Ökumaður var ölvaður þegar slysið varð
- Ökumaður ók of hratt miðað við aðstæður og leyfilegan hámarkshraða
- Hvorki ökumaður né farþegi notuðu bílbelti

Ábendingar

Rannsóknarnefndin telur við hæfi þungar refsingar verði ökumenn uppvisir að gáleysislegri hegðun eins og hraðakstri, ofsaakstri og ölvunarakstri. Fjölmörg banaslys hafa hlotist af þeirri hegðun. Ökumenn sem stunda slíkt á götum og vegum sem opnir eru almennri umferð ógna lífi annarra vegfarenda. Hraðakstur og ölvunarakstur er tvær algengustu orsakir banaslysa í umferðinni. Þá ítrekar mikilvægi þess að ökumenn og farþegar noti bílbelti. Eru mjög mörg dæmi þess í gögnum nefndarinnar að ökumaður eða farþegi hefðu lifað af bílslys hefði bílbelti verið notað.

Reykjavík 15.6.2007

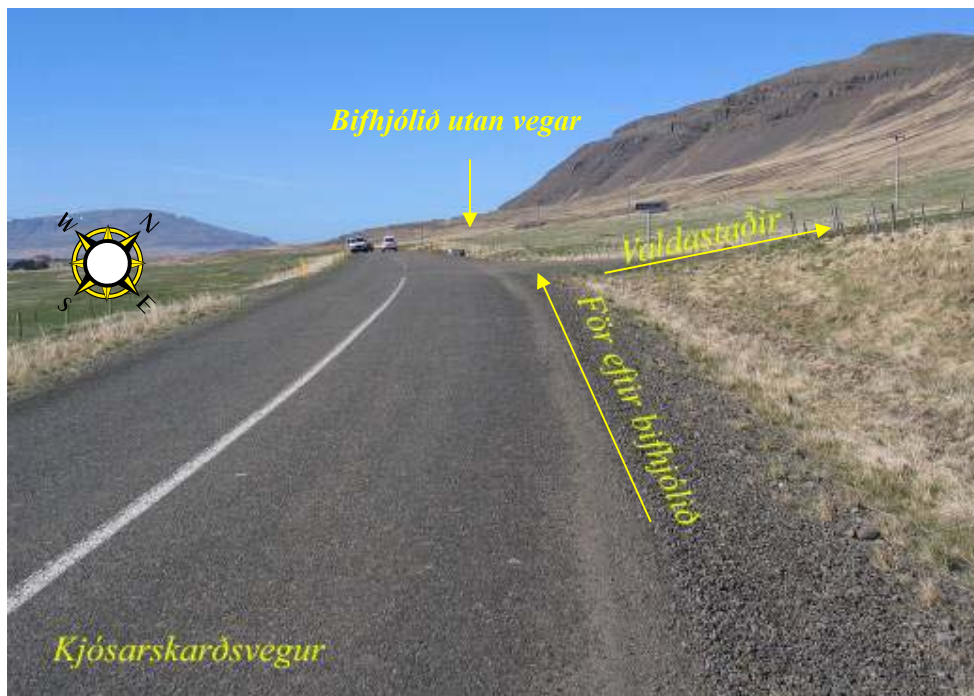
Rannsóknarnefnd umferðarslysa

Kjósarskarðsvegur 7.5.2006

Útafakstur/bifhjólaslys
Látin 47 ára karlmaður
Tími sólarhrings: Morgunn

Lýsing á slysi

Ökumaður bifhjóls ók norðvestur Kjósarskarðsveg. Skammt frá afleggjara að bænum Valdastöðum missti ökumaður stjórn á bifhjólinu í vinstri beygju og ók útaf. Á vettvangi voru 134 metra fôr eftir bifhjólið utarlega í hægri vegkanti (sjá mynd) og vegöxl þar til ökumaður féll af hjólinu í graslendi 8 metra frá veginum. Fórst maðurinn vegna áverka á háls hrygg og mænu sem hann hlaut í slysinu. Áfengis- og lyfjarannsókn leiddi í ljós að ökumaður var undir áhrifum áfengis og lyfja þegar slysið varð. Hann var hjartasjúklingur. Hafði hann verið gestkomandi á bæ skammt frá Valdastöðum þar sem áfengi var haft um hönd kvöldið áður. Ökumaður notaði hvorki hjálm né hlífðarfátnað. Hlífðarföt og hjálmur voru í hliðartösku bifhjólsins á vettvangi.



Ljósmynd af slysavettvangi ásamt skýringum.

Þegar slysið varð var bjartviðri og hægur vindur. Á slysstað er Kjósarskarðsvegur 6 metra breiður með bundnu slitlagi og er óbrotin lína sem aðgreinir umferð úr gagnstæðum áttum. Malarvegöxl er við veginn og við afleggjarann að Valdastöðum var mól úr vegkantinum sem hafði sópast inn á bundna slitlagið. Kann það að eiga þátt í slysinu.

Vitni að slysinu sagði að bifhjólamaðurinn hefði ekið á lítilli ferð norðvestur Kjósarskarðsveg og haldið jafnvægi á hjólinu í vegkantinum þar til hann féll. Ekkert kom fram við rannsókn sem bendir til þess að bifhjólamaðurinn hafi ekið á ólöglegum hraða. Að mati rannsóknarnefndarinnar er orsök slyssins fyrst og fremst sú að ökumaður var vanhæfur umrætt sinn til að stjórna bifhjólinu vegna áhrifa áfengis og lyfja. Þá urðu afleiðingar slyssins alvarlegri sökum þess að bifhjólamaðurinn notaði hvorki hjálm né hlífðarfatnað.

Bifhjólið var af gerðinni Kawasaki VN 1600 og var skoðað af sérfræðingum Fræðslumiðstöðvar bílgreina. Ekkert kom fram við rannsókn sérfræðinganna sem skýrir tildrög slyssins.

Orsakagreining

- Ökumaður var ölvaður
- Ökumaður notaði hvorki bifhjólaljálma né hlífðarfatnað
- Lausamöl á bundnu slitlagi kann að hafa átt þátt í slysinu.

Ábendingar

Rannsóknarnefnd umferðarslysa beinir því til Umferðarstofu að brýna fyrir bifhjólafólki sem öðrum öikumönnum að aka aldrei undir áhrifum áfengis. Þá telur nefndin ástæðu til að minna bifhjólafólk á að nota hjálma og hlífðarfatnað.

Reykjavík 8.6.2007

Rannsóknarnefnd umferðarslysa

Elliðavatnsvegur við Kaldárselsveg 6.6.2006

Útafakstur
Látinn 34 ára karlmaður
Tími sólarhrings: Kvöld

Lýsing á slysi

Ökumaður fólksbifreiðar ók suðvestur Elliðavatnsveg í átt að vegamótum við Kaldárselsveg. Ökumaður missti stjórn á bifreiðinni í s-beygju. Fór bifreiðin útaf veginum vinstra megin m.v. akstursstefnu og utan í stóran stein sem var þar við hliðarveg. Bifreiðin kastaðist síðan yfir girðingu og endaði á hliðinni á túni. Ökumaður bifreiðarinnar lést í slysinu en farþegi í framsæti hlaut mikil meiðsli. Ökumaður og farþegi bifreiðarinnar notuðu bílbelti.

Sérfræðingur sem reiknaði út hraða í slysinu taldi að líklegasti hraði bifreiðarinnar við upphaf beygjunnar hafi verið 116 km/klst. Hámarkshraði á Elliðavatnsvegi er 50 km/klst.

Á veginum voru ummerki eftir bifreiðina, skriðfór í krappri vinstri beygju þar sem ökumaður missti stjórn á bifreiðinni og lenti utan vegar með fyrrgreindum afleiðingum.



Upphaf skriðfara. S-beygjan liggur fyrst til vinstri eins og sést á myndinni en síðan til hægri þegar komið er upp brekkuna.

Olíumöl er á yfirborði vegarins. Þegar slysið varð var vegurinn þurr, veður gott og akstursaðstæður ágætar. Á þessum kafla fylgir vegurinn hæðóttu landslagi, er hlykkjóttur og misbreiður. Engar yfirborðsmerkingar eru á þeim hluta vegarins sem slysið varð.

Fólksbifreiðin var af gerðinni Ford Focus. Skoðun sérfræðinga á bifreiðinni leiddi í ljós slit á báðum afturhjólbörðum sem rekja má til þess að um nokkurt skeið hafi verið ekið á hjólbörðunum með of litlum loftþrýstingi. Loftþrýstingur í öðrum afturhjólbardanum mældist 8 pund, samanborið 27 pund í hægri framhjólbarda. Báðir hjólbardarnir vinstra megin voru loftlausir eftir slysið. Að mati sérfræðinganna eru verulegar líkur á að lítill loftþrýstingur í afturhjólbörðum hafi skipt sköpum til hins verra þegar reyndi á stöðugleika bifreiðarinnar.

Niðurstöður áfengis- og lyfjaprófs sýndu að ökumaður var hvorki undir áhrifum áfengis né lyfja.

Orsakagreining

- Hraðakstur er meginorsök slyssins. Ökumaður ók alltof hratt í beygju. Ætlaður hraði bifreiðarinnar var 116 km/klst þar sem hámarkshraði var 50 km/klst.
- Of lítill loftþrýstingur var í afturhjólbörðum og breytti það aksturseyginleikum bifreiðarinnar til hins verra.
- Engar yfirborðsmerkingar eða aðvörunarskilti eru við veginn um legu hans. Bifreiðin hafnaði á stórgryti sem var afar óheppilega staðsett í vegkantinum. Grjótið var sett þar til að loka fyrir umferð ökutækja um reiðveg. Þessi atriði teljast þó ekki til meginorsaka slyssins.

Tillögur í öryggisátt

Of hraður akstur er algengasta orsök alvarlegra umferðarslysa. Mikilvægt er að stjórnvöld vinni áfram á markvissan hátt að forvörnum gegn hraðakstri.

Rannsóknarnefnd umferðarslysa leggur til við Vegagerðina að Elliðavatnsvegur verði þegar endurbættur enda má gera ráð fyrir aukinni umferð um hann í ljósi fyrirhugaðrar byggðar á svæðinu. Endurskoða þarf hvernig staðið er að lokun reiðvegarins á slysstað.

Rannsóknarnefndin bendir öikumönnum á mikilvægi þess að mæla reglulega loftþrýsting í hjólbörðum ökutækja sinna. Í handbók framleiðenda um ökutæki kemur fram hver loftþrýstingur á að vera. Frávik frá uppgefnum loftþrýstingi getur haft veruleg áhrif á aksturseyginleika ökutækja.

Reykjavík 10. 10. 2006

Rannsóknarnefnd umferðarslysa

Skagafjarðarvegur/Varmahlíð 2.7.2006

Útafakstur

Látin 20 ára kona

Tími sólarhrings: Morgunn

Lýsing á slysi

Ökumaður fólksbifreiðar ók norður Skagafjarðarveg að vegamótum við Hringveginn sunnan við Varmahlíð. Skömmu áður en ökumaður kom að vegamótunum missti hann stjórn á bifreiðinni í vinstri beygju og ók útaf hægra megin. Samkvæmt framburði farþega gerðist þetta þegar ökumaðurinn leit af veginum og í aftursætið til farþega sem þar voru. Í stað þess að aka beint útaf í halla reyndi ökumaður að stýra bílnum upp á veg.

Bifreiðin valt við útafaksturinn og fórst tvítug kona. Ökumaður bifreiðarinnar slasaðist einnig mjög alvarlega. Þrír farþegar voru í aftursæti en engin þeirra notaði bílbelti. Köstuðust þeir allir út úr bifreiðinni og voru meiðsl þeirra tölvuverð.

Fólkið var að koma af Landsmóti hestamanna á Vindheimamelum á leið til Sauðárkróks.



Horft eftir Hringveginum á bifreiðina á vettvangi. Örvarnar þrjár vísa á staði sitt hvoru megin við veginn þar sem farþegar lágu sem köstuðust út úr bifreiðinni.

Þegar slysið varð voru skilyrði til aksturs ágæt. Bjart var og vegurinn auður og þurr. Stefnuörvar eru í beygjuni þar sem bifreiðin fór útaf.

Bifreiðin var af gerðinni Volkswagen Polo og var skoðuð af skoðunarmanni frá Frumherja. Við rannsókn skoðunarmanns á bifreiðinni kom ekkert fram sem skýrir orsök slyssins.

Áfengis og lyfjamæling leiddi í ljós að ökumaður var undir áhrifum áfengis. Ráða má af rannsóknargögnum að farþegar hafi heldur ekki verið í ökuhæfu ástandi vegna ölvunar.

RNU sendi sýslumanninum í Skagafirði fyrirspurn um hvernig skipulagi löggæslu, sérstaklega eftirliti með ökumönnum, hefði verið háttað á Landsmóti hestamanna í Skagafirði umrætt sinn. Í svarbréfinu kemur fram að löggæsla var aukin til muna landsmótsvikuna og lá lögreglan undir ámælum mótshaldara fyrir að ofmeta löggæsluþörfina. Samkvæmt löggæsluskipulagi mótsins höfðu tilteknir lögreglumenn það hlutverk að sinna umferðarlöggæslu. Þetta skipulag riðlaðist talsvert þar sem styrkja þurfti löggæsluna á mótssvæðinu, einkum að næturlagi. Þurftu lögreglumenn, sem bókaðir voru á lögreglustöð eða í umferðareftirlit æði oft að aðstoða við löggæslu innan mótssvæðisins.

Orsakagreining

- Ökumaður var undir áhrifum áfengis þegar slysið varð.
- Farþegi sem fórst notaði ekki bílbelti og kastaðist út úr bílnum.
- Ökumaður hafði ekki fulla athygli við aksturinn.
- Ökumaður brást rangt við yfirvofandi útafakstri.

Ábendingar

1. Rannsóknarnefnd umferðarslysa ítrekar fyrri ábendingar um ölvunarakstur og bílbeltanotkun. Hið síðarnefnda á ekki síður við um farþega í aftursæti bifreiða en í framsæti. Er farþegum í aftursæti sama hætta búin og þeim sem sitja í framsæti ef bifreið veltur.
2. Ökumaður og farþegar voru á leið frá útihátíð þar sem ölvun var mikil. Rannsóknarnefnd umferðarslysa telur að ekki eigi að veita leyfi fyrir útihátíðum af þeirri stærðargráðu sem hér um ræðir nema að tryggt sé að löggæsla sé næg þannig að eftirlit með ökumönnum sé nægilegt og fyrirbyggjandi. Rannsóknarnefndin telur ástæðu til að endurskoða reglur um slíkar samkomur til að tryggja að ávallt séu gerðar umferðaröryggisáætlanir vegna þeirra.
3. Mikilvægt er að ökukennarar veiti leiðsögn í viðbrögðum við útafakstri. Hugsanlega hefði bifreiðin í slysi þessu ekki oltið hefði ökumaður stýrt henni útaf veginum niður hallann.

Reykjavík 24.3.2007

Rannsóknarnefnd umferðarslysa

Hof í Öræfasveit 2.7.2006

Bifhjólaslys
Látinn 52 ára karlmaður
Tími sólarhrings: Dagur

Lýsing á slysi

Ökumaður bifhjóls ók austur hringveginn við Hof í Öræfasveit en missti stjórn á hjólinu og ók útaf hægra megin m.v. akstursstefnu. Ökumaður kastaðist af hjólinu og fórst. Þar sem slysið varð er hringvegurinn beinn, 8 metra breiður og bundinn olíumöl. Hámarkshraði er 90 km/klst. Vindasamt var þegar slysið varð, en bjart úti, vegurinn þurr og vegsýn góð.

Á vettvangi voru főr á veginum til merkis um útafaksturinn, um 40 m löng frá vinstri til hægri. Þá voru főr í vegkanti, 11 metrar og rúmlega 103 metra főr eftir hjólið utan vegar. Heildarvegalengd vettvangs var 154 metrar.

Tildrög slyss eru rakin til þess að ökumaður bifhjólsins tók framúr bifreið sem ekið var á 90 km/klst. Ökumaður missir stjórn á hjólinu og fer það að rása á veginum. Hraði bifhjólsins gerði það að verkum að ökumaður náði ekki stjórn á hjólinu og ók útaf. Einnig hafði hliðarvindur áhrif.

Ökumaður bifhjólsins var vel búinn, klæddur Goretex bifhjólagailla og bifhjólaskóm úr leðri. Þá var hann með öryggishjálmm.

Bifhjólið var af gerðinni Buell XB12 R Firebolt og var skoðað af sérfræðingum. Í skýrslu þeirra kemur fram að tildrög slyss sé ekki að rekja til bilunar í bifhjólinu. Sérfræðingarnir gera athugasemd við öryggishjálminn, þar sem plastpinni sem hélt skygginu lokuðu brotnaði.

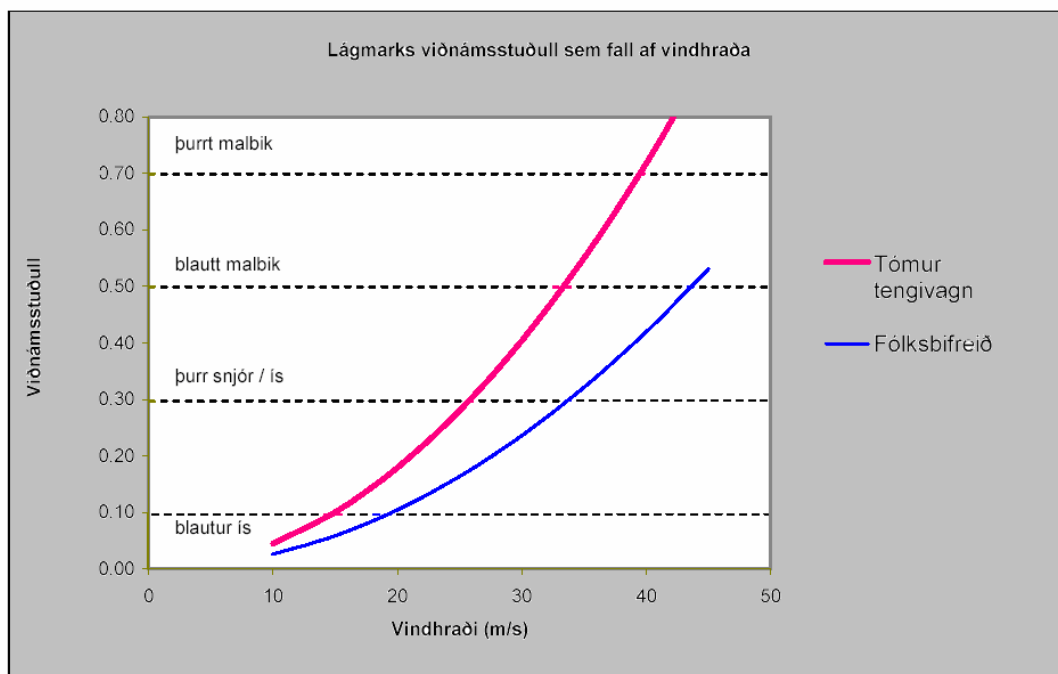
Niðurstöður áfengis- og lyfjaprófs ökumanns bifhjólsins voru neikvæðar.

Orsakagreining

- Ökumaður ók of hratt og missti stjórn á bifhjólinu
- Ökumaður fékk á sig vindhviðu eftir framúrakstur

Tillögur í öryggisátt

Rannsóknarnefnd umferðarslysa telur að auka þurfi fræðslu í ökunámi og í áróðri til almennings um færðar, vinds og vindhviða á stöðugleika ökutækja. Í skýrslu verkfræðistofunnar Orions “Umferðarslys og vindafar” (2004) er tafla sem lýsir stöðugleika tveggja kyrrstærða ökutækja á vegi m.v. mismunandi færð og viðnám við veg.



Ökumenn geta dregið úr hættu á því að ökutæki þeirra fjúki með því að aka miðað við aðstæður. Færð á vegi skiptir miklu máli þegar vindasamt er og eitt besta ráðið til þess að varna því að missa stjórn á ökutæki í hvassviðri er að draga úr ökuhraða. Stöðugleiki ökutækja eykst þegar dregið er úr ökuhraða.

Reykjavík 17.10.2006
 Rannsóknarnefnd umferðarslysa

Hveravík 22.7.2006

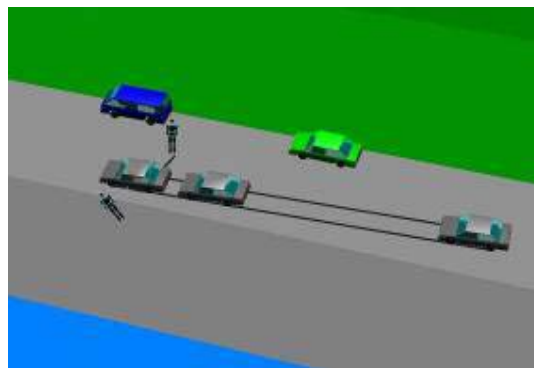
Ekið á gangandi vegfarenda
Látinn 83 ára karlmaður
Tími sólarhrings: Dagur

Lýsing á slysi

Slysið átti sér stað um miðjan daginn. Fólk á tveimur bílum var á ferðalagi um Vestfirði, nánar tiltekið á Drangnesvegi í áttina til Hólmavíkur. Í austanverðri Hveravík liggur vegurinn niður við fjöru og eru minjar gamallar sundlaugar í flæðarmálinu. Hafði fólkíð stöðvað bifreiðarnar þar og lagt þeim við vegbrún fjær fjörunni (sjá myndir hér að neðan). Í þann mund ók Nissan fólksbifreið inn í víkina einnig áleiðis til Hólmavíkur. Ökumaður fólksbifreiðarinnar hægði á sér er hann tók eftir bílunum sem lagt hafði verið á hægri akrein miðað við akstursstefnu hans.



Mynd tekin frá þeim stað sem maðurinn lá í átt frá þar sem bílinn kom frá. Á myndinni sjást hemlafið eftir bifreiðina.



Afstöðumynd af slysavettvangi. Maðurinn gengur út á götuna milli bílanna tveggja í veg fyrir Nissan fólksbifreiðina.

Skyndilega kom maður gangandi út á veginn milli bílanna. Þegar hann tók eftir fólksbifreiðinni nam hann staðar eitt andartak. Svo virðist sem ökumaðurinn og hin fótgangandi hafi misskilið hvorn annan á þessum andartaki. Vitni ber því við að ökumaðurinn hafi hætt að hægja á sér þegar hann sér að maðurinn stoppar á veginum eins og hann hafi ætlað að sveigja fram hjá honum. Maðurinn tók þá á rás yfir veginn og ökumaðurinn snögghemlar þannig að hjólin læsast. Við það rann bifreiðin til vinstri og rétt áður en hún stöðvaðist lenti maðurinn á framenda hennar öikumannsmegin og kastaðist út í grýttan vegkantinn. Lést maðurinn vegna höfuðáverka sem af þessu hlaut.

Niðurstöður áfengismælingar öikumanns bifreiðarinnar voru neikvæðar. Hinn látni var lítillga undir áhrifum áfengis.

Orsakagreining

- Fótgangandi fer í veg fyrir bifreið
- Ökumaðurinn hægir ekki nægjanlega á sér þegar hann sér bílana.
- Ökumaðurinn snögghemlar og missir stjórn á bifreiðinni.

Tillögur í öryggisátt

Rannsóknarnefnd umferðarslysa telur rétt að leggja útskot eða bílastæði þar sem áhugaverðar minjar eru við vegi, einkum þá sem bera mikinn hámarkshraða. Afar óheppilegt er að engin aðstaða sé til að leggja ökutækjum á stað sem þessum, og þyrfti hún að vera þeim megin vegarins sem minjarnar eru. Merkja þarf staði sem þessa þannig að ökumenn dragi úr ökuhraða og vænta megi fótgangandi vegfarendum.

Ábendingar

Rannsóknarnefndin hefur beint þeim tilmælum til Vegagerðarinnar að skoða hvort útbúa þurfi útskot eða bílastæði við þessa laug. Engar samræmdar reglur eru til um hvort og hvenær skuli útbúa útskot við vegi, telur nefndin að setja þyrfti samræmdar reglur þess lútandi

Athugasemdir

Bifreiðin sem hér um ræðir var ekki tekin til bíltæknirannsóknar. Rannsóknarnefnd umferðarslysa telur rétt að slík rannsókn sé framkvæmd í öllum banaslysum.

Reykjavík 14.5.2007

Rannsóknarnefnd umferðarslysa

Suðurlandsvegur við Eystri Rangá 23.7.2006

Útafakstur / bifhjólaslys
Látinn 26 ára karlmaður
Tími sólarhrings: Dagur

Lýsing á slysi

Ökumaður þungs bifhjóls ók austur Suðurlandsveg síðdegis í björtu og þurrri veðri. Nokkur hundruð metrum fyrir vestan brúna yfir Eystri Rangá ók hann bifhjólinu á afturhjólarþaðanum einum um stund. Í sömu andrá var bifreið ekið í gagnstæða stefnu yfir brúna. Rétt áður en bifhjólið og bifreiðin mættust, eða rúmlega 100 metrum vestan brúarinnar lenti framhjólið á malbikinu og stefndi bifhjólið framaná bifreiðina sem á móti kom. Í framhaldi missti ökumaður bifhjólsins stjórn á ökutækinu og rásaði hjólið til hægri og vinstri eina 88 metra eftir veginum. Ökumaðurinn féll fram fyrir bifhjólið, runnu maður og hjól út af veginum hægra megin miðað við akstursstefnu og lenti á hitaveituröri sem sést á mynd hér að neðan. Hjólið kastaðist svo um 44 metra frá rörinu og lenti í ánni.



Mynd tekin austur þjóvegin á þeim stað þar sem ökumaðurinn missir stjórn á hjólinu.



Mynd af hitaveiturörinu sem ökumaðurinn og bifhjólið lentu.

Ökumaðurinn kastaðist af rörinu ofan í ána skammt frá bakkanum. Hann var íklæddur leðurgalla og með hjálm. Hjálmurinn losnaði af höfðinu þegar hann rakst á rörið og fannst brotinn hinumegin brúarinnar. Ökumaðurinn lést samstundis vegna mikilla áverka á höfði, brjóstakassa og kvið.

Bifhjólið var af gerðinni Aprilia RR og telst samkvæmt ökutækjaskrá Umferðarstofu 209 kg og 133,3 hestöfl.

Að mati sérfræðings var hraði bifhjólsins fyrir hemlun áætlaður vera á bilinu 146 til 194 km/klst. Líklegasti hraði var 168 km/klst. Í greinagerð sérfræðingsins kemur fram að ökumaðurinn var á bilinu 80 til 127 km/klst hraða við vegbrúnina.

Bifhjólið var skoðað af skoðunarmönnum Fræðslumiðstöðvar bílgreina. Ekkert kom fram í þeirri rannsókn sem benti til að bilun eða galli í hjólinu hefði átt þátt í slysinu.

Niðurstöður áfengis- og lyfjamælinga ökumanns bifhjólsins sýndu að hann var ekki undir áhrifum þegar slysið átti sér stað.

Orsakagreining

- Ökumaður bifhjólsins gerði sér það að leik að aka á afturhjólinu einu.
- Ökumaður bifhjólsins ók á ofsahraða.
- Hann missti stjórn á bifhjólinu og skall á hitaveituröri við brúarsporðinn.

Tillögur í öryggisátt

Rannsóknarnefnd leggur til að vegrið við brúna verði lengd í samræmi við nýjan vegstaðal. Vegriðið sem fyrir er stendur um 5 metra út frá enda brúarinnar. Mikilvægt er að nánasta umhverfi vega valdi ekki óþarfa áhættu í útafakstri. Í skýrslu nefndarinnar um banaslys við brúna yfir Norðurá við Sveinatungumúla þann 20.11.2005 kemur fram, að í svarbréfi vegagerðarinnar við fyrirspurn nefndarinnar um vegrið og frágang vegriða að heildarúttekt á vegriðum við vegakerfið stæði yfir (bréf dags. 21.12.2005). Vegagerðin gaf út vegstaðall um vegrið þann 20.12.2006. Þar kemur fram að vegrið yfir brýr á vegum sem bera 90 km/klst hámarkshraða skulu ná að minnsta kosti 60 metra frá brúnni auk endafrágangs.

Ábendingar

Rannsóknarnefndin ítrekar fyrri ábendingar sínar um aðgerðir gegn hraðakstri og mikilvægi þess að ökumenn gæti að öryggi sínu og annarra vegfarenda.

Reykjavík 31.5.2007

Rannsóknarnefnd umferðarslysa

Suðurlandsvegur við Langsstaði 7.8.2006

Árekstur

Látin 26 ára kona

Tími sólarhrings: Nótt

Lýsing á slysi

Árekstur varð með fólksbifreið sem ekið var vestur Suðurlandsveg og jepplings sem ekið var austur Suðurlandsveg og först ökumaður fólksbifreiðarinnar í slysinu. Á vettvangi voru engin hemlaför á veginum en árekstursstaður var á vegarhelmingi jepplingsins. Er það til marks um að fólksbifreiðinni hafði verið ekið á öfugan vegarhelming framán á jeppabifreiðina. Að sögn vitnis var fólksbifreiðinni ekið þétt aftan við aðra bifreið og er sennilegt að ökumaður hafi ætlað að taka framúr þeirri bifreið.

Fólksbifreiðin var af gerðinni Suzuki Swift. Sérfræðingar sem skoðuðu bifreiðina gerðu viðamiklar athugasemdir við ástand hennar og telja að styrkleikamissir sem bifreiðin hafði orðið fyrir vegna ryðs og haldlítilla viðgerða hafi átt verulegan þátt í því að áreksturinn leiddi ökumann til dauða. A-stafur bifreiðarinnar og mælaborð gengu 710 mm aftur. Vegna víðtækrar ryðmyndunnar í gólfi neðst í A- og B- staf og síls vinstra megin var engin fyrirstaða í málminum til að taka við og deyfa höggið í árekstrinum. Þá voru hemlarör mjög ryðguð. Til að bæta útlit vegna verulegra ryðskemmda í sílsum beggja megin hafði verið sprautað frauðplasti inn í þá. Rannsókn leiddi í ljóst að ryðmyndun í yfirbyggingu var í sama horfi þegar slysið varð og þegar aðalskoðun fór fram 9.9.2005 og endurskoðun 15.9.2005.



Fólksbifreiðin á slysavettvangi.



Mynd 46. Sils vinstra megin. Ryðmyndunin er algjör í framhluta og einungis þröskuldur undir afturhurð sýnist heillegur en er verulega ryðgaður að innanverðu. Ryðmyndunin hefur rúið silsinn og neðri hluta A- og B-stafanna styrk sínum algjörlega.

Mynd úr skýrslu sérfræðinga sem skoðuðu fólksbifreiðina

Hin bifreiðin í slysinu var jepplingur af gerðinni Suzuki Vitara. Sérfræðingar gerðu athugasemdir við hemlabúnað framhjólbarða og ryðskemmdir í yfirbyggingu en þær athugasemdir tengjast ekki orsök slyssins.

Myrkur var þegar slysið varð en veður ágætt og yfirborð vegar þurrt. Vegurinn er með bundnu slitlagi og yfirborðsmerkingum, brotinni línu sem aðgreinir gagnstæðar akreinar.

Ökumenn og farþegar í slysinu notuðu bílbelti. Niðurstöður áfengis- og lyfjaprófa ökumanna voru neikvæðar

Orsakagreining

- Ökumaður fólksbifreiðarinnar ók yfir á öfugan vegarhelming. Sennilegt er að ökumaður hafi ætlað að aka framúr.
- Bíltæknirannsókn leiddi í ljós að ryðskemmdir og haldlitlar viðgerðir ollu styrkleikamissi í fólksbifreiðinni. Við það minnkaði til muna sú vörn, sem farþegarými bifreiðarinnar átti að veita ökumanni og má ætla það veigamikinn þátt í dauða ökumanns

Ábendingar

Rannsóknarnefnd umferðarslysa beindi því til Umferðarstofu í bréfi dags. 14.11.2006 að rannsaka af hverju var ekki gerð athugasemd við styrkleikamissi fólksbifreiðarinnar við síðustu aðalskoðun hennar þann 15.09.2005.

Tillögur í öryggisátt

Rannsóknarnefnd umferðarslysa leggur til að Umferðarstofa beini því til skoðunarstöðva að auka eftirlit með ryðskemmdum ökutækja.

Mikilvægt er að auka öryggi vegfarenda á Suðurlandsvegi með því að aðgreina umferð úr gagnstæðum áttum og koma í veg fyrir framanákeyrslur.

Reykjavík 18.12.2006

Rannsóknarnefnd umferðarslysa

Vesturlandsvegur við Árvelli 16.8.2006

Árekstur

Látin 16 ára stúlka

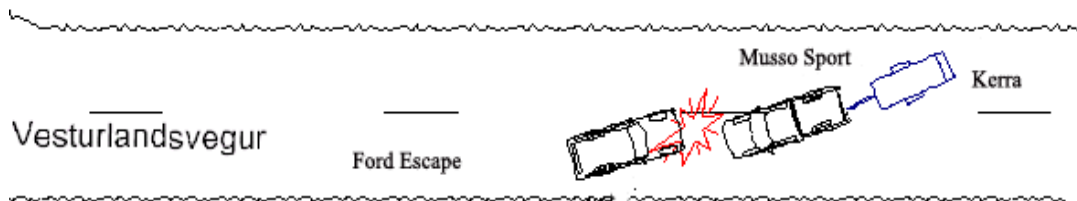
Tími sólarhrings: Dagur

Lýsing á slysi

Árekstur varð milli fólksbifreiðar af gerðinni Musso Sport, sem dró óskráða kerru og var ekið vestur Vesturlandsveg í átt að Borgarnesi og fólksbifreiðar af gerðinni Ford Escape, sem ekið var austur Vesturlandsveg í átt að Reykjavík. Áreksturinn varð á vegarhelmingi ökumanns Ford Escape bifreiðarinnar og var mikil ákoma á hægri framhornum og hliðum beggja bifreiða (sjá afstöðumynd). Farþegi í framsæti Ford Escape bifreiðarinnar var 16 ára gömul stúlka. Hlaut hún fjörláverka og fórst í slysinu. Ökumaður Ford bifreiðarinnar slasaðist mikið. Hinn ökumaðurinn var einn á ferð og slasaðist hann nokkuð í árekstrinum. Báðir ökumenn og farþegi notuðu bílbelti og blésu loftpúðar út í báðum bifreiðum.

Akstursaðstæður voru góðar þegar slysið varð, bjart, vegsýn góð, vegurinn auður og hægur vindur 3-5 m/sek. Á slysstað er Vesturlandsvegur ein akrein í hvora átt og 7m breiður. Brotin lína aðgreinir umferð úr gagnstæðum áttum.

Ökumaður Musso bifreiðarinnar segir að hann hafi litið í baksýnisspegil til að gá að farmi á kerrunni en síðan litið á veginn og þá séð hina bifreiðina koma á móti sér. Ökumaður Ford Escape bifreiðarinnar segir að Musso bifreiðinni hafi skyndilega verið ekið í veg fyrir sig. Hvorugur ökumanna gengst við því að hafa ekið á öfugan vegarhelming. Ekki fundust vísbendingar um óeðlilegan ökuhraða í slysinu.



Afstöðumynd af árekstrinum.

Ökutækin voru skoðuð af sérfræðingum Fræðslumiðstöðvar bílgreina. Við rannsókn á bifreiðunum kom ekkert fram sem skýrir tildrög slyssins.

Margvíslegar athugasemdir komu hins vegar fram í skýrslu sérfræðinganna um ástand kerrunnar. Hjólbarðar hennar voru verulega slitnir auk þess sem mismunandi loftþrýstingur var í þeim. Hjólalegur voru slitnar og fjöðrunarbúnaður í lélegu ástandi. Tengibúnaður kerrunnar brotnaði í árekstrinum, ryðskemmdir voru í burðarvirki og slit í lásfestingu tengibúnaðar.

Heildarþyngd kerrunnar var 720 kg. Samkvæmt 63. grein umferðarlaganna eru eftirvagnar, eins og umrædd kerra sem eru undir 750 kg að leyfðri heildarþyngd ekki skráningarskyldir, og þar af leiðandi ekki skoðunarskyldir. Í skýrslu bíltæknimanna kemur fram að farmur

kerrunnar stóð mjög hátt sem getur skapað veltihættu þar sem kerra og farmur taka á sig vind í samræmi við ökuhraða.



Farþegarými bifreiðarinnar var mjög illa farið eftir áreksturinn.

Orsakagreining

Árekstur bifreiðana varð inn á vegarhelmingi Ford Escape bifreiðarinnar. Hefur ökumaður Musso bifreiðarinnar ekið yfir á rangan vegarhelming.

Tillögur í öryggisátt

1. Rannsóknarnefnd umferðarslysa telur brýnt að aðgreina umferð úr gagnstæðum áttum á Vesturlandsvegi til að fyrirbyggja harðar framanákeyrslur. Venjulegar fólksbifreiðir eru ekki hannaðar til þess að verja ökumenn og farþega í framanárekstrum á 90 km/klst., sem er leyfilegur hámarkshraði víðast hvar á Vesturlandsvegi. Árekstrarvarnir fólksbifreiða í framanákeyrslum eru prófaðar af Euroncap á 64 km/klst. hraða.

2. Rannsóknarnefndin beinir því til samgönguráðuneytisins að allir eftirvagnar og tengitæki verði skráningar- og skoðunarskyld. Í Umferðaröryggisáætlun ríkisstjórnarinnar 2002-2012 (kafla 9.1.8) er lagt til að allir eftirvagnar verði skráningarskyldir og skoðunarskyldir (kafla 4.4.5). Ef eftirvagnar undir 750 kg eru undanþegnir skoðun er hættan sú að eigendur þeirra sinni ekki nauðsynlegu viðhaldi. Þá drabbast eftirvagnarnir niður og geta valdið hættu í umferðinni.

Í gögnum nefndarinnar um banaslys í umferðinni eru dæmi um óskráningarskylda eftirvagna sem rásað hafa á vegi og þannig ýtt dráttarbifreið útaf veginum.

Ábendingar

Rannsóknarnefnd umferðarslysa varar við því að ökumenn hlaði farmi of hátt í kerrur. Rannsóknarnefndin beinir því til Umferðarstofu að koma þessari ábendingu að í Umferðarútvarpinu sem og um að allir eigendur að kerrum hugi reglulega og sérstaklega fyrir

sumarið að ástandi þeirra, hjólbörðum og loftþrýstingi í þeim. Háfermi og rangur loftþrýstingur getur haft veruleg áhrif á rásfestu kerra og valdið útafakstri.

Athugasemdir

Rannsóknarnefndin gerir athugasemdir við að áfengis- og lyfjamæling var ekki gerð á öikumönnum. Nefndin hefur áður bent á nauðsyn þess að útiloka þann þátt í rannsóknum allra alvarlegra umferðarslysa.

Reykjavík 11.5. 2007

Rannsóknarnefnd umferðarslysa

Garðskagavegur 16.08.2006

Framanákeyrsla

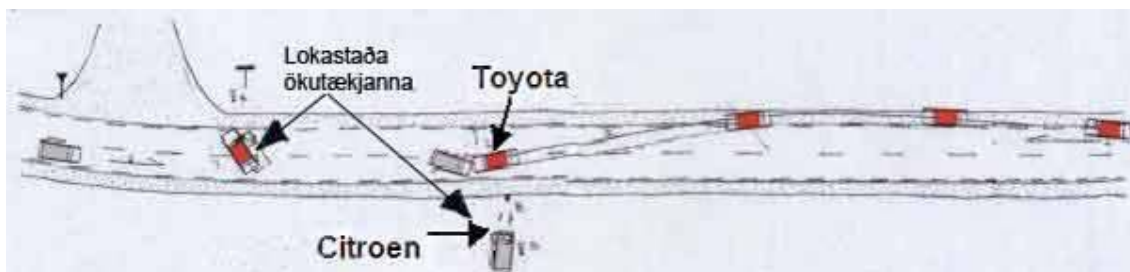
Látinn 34 ára karlmaður

Látinn 22 ára karlmaður

Tími sólarhrings: Kvöld

Lýsing á slysi

Slysið varð á Garðskagavegi rétt norðan Sandgerðis. Ökumaður Toyota-fólksbifreiðar ók suður Garðskagaveg í átt að Sandgerði á allt of miklum hraða. Vegna ógætilegs aksturs rásaði bifreið hans til hægri út á malarvegöxl. Brást ökumaður við með því að rykkja bifreiðinni til vinstri. Við það fór hann yfir á rangan vegarhelming framan á Citroen-sendibifreið sem ekið var norður Garðskagaveg (sjá mynd). Áreksturinn var mjög harður en samkvæmt hraðaútreikningum var ökumaður fólksbifreiðarinnar líklega á 128 km/klst. hraða. Hámarkshraði á Garðskagavegi þar sem slysið átti sér stað er 90 km/klst.



Vettvangsteikning frá lögreglu.

Ákoma bifreiðanna var undir u.þ.b. 45° horni þar sem framendi fólksbifreiðarinnar lenti á vinstra framhorni sendibifreiðarinnar, sjá mynd hér til hliðar. Þetta olli ójafnri álagsdreifingu á burðarvirki sendibifreiðarinnar með þeim afleiðingum að aflögun inn í farþegarými hennar hjá ökumanni varð umtalsverð. Ökumaður sendibifreiðarinnar lést samstundis vegna fjöläverka. Hann var með öryggisbeltið spennt og öryggispúði í stýrinu blés út. Öryggisbúnaðurinn náði ekki að vernda ökumanninn vegna aflögunarinnar.



Fyrsta ákoma ökutækjanna. Mynd fengin úr skýrslu FMB.

Farþegi í sendibifreiðinni fórst einnig en hann var ekki með öryggisbeltið spennt. Þar sem höggið kom á sendibílinn ökumannsmegin var lítil aflögun inn í farþegarýmið farþegamegin. Hið þunga högg sem farþeginn fékk á brjóstakassann af völdum árekstursins olli mikilli innri blæðingu og áverkum á líffæri ásamt mjaðmagrindarbroti og rifbeinsbrotum. Hann lést á spítala skömmu eftir slysið. Líkur eru á að hann hefði lifað slysið af, hefði hann notað bílbelti.

Ökumaður Toyota-bifreiðarinnar var einn í henni. Hann notaði ekki bílbelti en loftpúði í stýrishjóli sprakk út. Kastaðist ökumaðurinn út um framrúðuna við áreksturinn og slasaðist umtalsvert.

Þegar slysið átti sér stað var veður gott og vegyfirborðið var þurrt. Veglínan er ekki alveg bein á þessum kafla, smá sveigur er á veginum. Bifreiðarnar voru rannsakaðar af Fræðslumiðstöð bílgreina. Í skýrslu fræðslumiðstöðvarinnar kom fram að ekki sé hægt að rekja orsök slysisins til ástands ökutækjanna. Niðurstöður áfengis- og lyfjaprófs ökumanna bifreiðanna voru neikvæðar.

Orsakagreining

- Of hraður akstur ökumanns Toyota-bifreiðarinnar
- Ökumaðurinn missti stjórn á bifreiðinni og hafnaði framan á sendibifreiðinni
- Farþeginn sem lést notaði ekki bílbelti

Tillögur í öryggisátt

Rannsóknarnefndin ítrekar ábendingar sínar um aðgerðir gegn hraðakstri og fyrir notkun bílbelta.

Ábending

Í umferðarlögunum er skýrt kveðið á um að ökuhraða skuli miða við aðstæður með sérstöku tilliti til öryggis annarra. Ökumaður má ekki aka svo hratt að hann hafi ekki fullt vald á ökutækinu og geti stöðvað það á þeim hluta vegar sem hann hefur yfirsýn yfir.

Margir saklausir löghlýðnir vegfarendur láta lífið í umferðinni á Íslandi á hverju ári. Þeir eru fórnarlömb aðstæðna sem þeir hafa enga stjórn á - fórnarlömb ökumanna sem álíta vegina leikvöll og ökutækin leikföng. Hraðakstur er mikil ógn við líf Íslendinga og í því ljósi er ótrúlegt hversu mikið umburðarlyndi er í samfélaginu gagnvart athæfinu.

Vegna þessa slyss og annarra telur Rannsóknarnefnd umferðarslysa að auka þurfi umræðu um þá gríðarlegu hættu sem stafar frá ökuhönnunum sem stunda hraðakstur og kappakstur á vegum sem ætlaðir eru almennri umferð. Nefndin spyr hvort það sé sanngjarnt, að ábyrgir vegfarendur sem fylgja umferðarlögunum í hvívetna, skuli eiga það á hættu að óábyrgir ökumenn skapi þeim og farþegum þeirra lífshættu og hættu á varanlegu líkamstjóni.

31.5.2007

Rannsóknarnefnd umferðarslysa

Vesturlandsvegur við Köldukvísl 20.8.2006

Framanákeyrsla.

Láttnir 25 og 47 ára karlmenn.

Tími sólarhrings: Nótt

Lýsing á slysi

Fólksbifreið af gerðinni Opel Corsa var ekið Vesturlandsveg áleiðis til Reykjavíkur. Rétt norðan brúarinnar yfir Köldukvísl, hlupu tvö hross yfir veginn og lenti annar hesturinn framan á bifreiðinni. Við það missti ökumaður stjórn á henni og fór yfir á rangan vegarhelming þar sem hann lenti framan á annarri fólksbifreið, af gerðinni Subaru Legacy sem ekið var úr gagnstæðri átt. Ökumaður og farþegi í aftursæti vinstra megin í Opel bifreiðinni fórust í slysinu og tveir farþegar hlutu meiðsli. Ökumaður Subaru bifreiðarinnar og farþegi í framsæti hlutu nokkur meiðsli en farþegi í aftursæti hlaut lítil meiðsli. Ökumenn og farþegar í báðum bifreiðunum notuðu bílbelti.



Yfirlitsmynd af slysavettvangi.

Slysið átti sér stað rétt um miðnætti eftir menningarnótt Reykjavíkurborgar. Hrossin tvö sem hlupu upp á veginn höfðu sloppið úr tímabundinni/færanlegri rafgirðingu sem staðsett var á svæði hestamannafélagsins Harðar í Mosfellsbæ. Skömmu fyrir miðnætti hafði verið haldin flugeldasýning í Reykjavíkurhöfn og einnig höfðu verið sprengdir flugeldar í næsta nágrenni við svæðið sem hestarnir voru á. Líklegt er að þeir hafi fælst við það og tekið á rás út í náttmyrkrið.

Lausaganga búfjár er bönnuð í Mosfellsbæ en hagabeit í þéttbýli er leyfð á sumrin og fram á haust. Engin girðing er um svæði hestamannafélagsins. Hrossin voru innan færanlegrar og tímabundinnar eins strengs rafmagnsgirðingar, sem eigendur þeirra settu

upp. Samkvæmt 12. gr. reglugerðar um girðingar nr. 748/2002 uppfylla slíkar girðingar ekki ákvæði reglugerðarinnar um lágmarksvörslugildi fyrir búfé.

Bifreiðarnar voru rannsakaðar af Fræðslumiðstöð bílgreina. Í skýrslu Fræðslumiðstöðvarinnar kemur fram að loftþrýstingur hjólbarda annarrar bifreiðarinnar var allt of hár og afturhjólbardar hinnar voru of slitnir. Niðurstaða bíltæknirannsóknarinnar var eftir sem áður að ekki væri hægt að rekja slyssins til ástands ökutækjanna.

Niðurstöður áfengisrannsóknar ökumanns Opel bifreiðarinnar voru neikvæðar.

Orsakagreining

- Orsök slyssins er að rekja til þess að hross í lausagöngu hlupu inn á veginn í veg fyrir Opel fólksbifreiðina.

Tillögur í öryggisátt - ábendingar

- 1) Samkvæmt 6. gr. laga um búfjárhald o.fl. er sveitarstjórnnum heimilt, til að koma í veg fyrir ágang búfjár, að ákveða að umráðamönnum búfjár sé skylt að hafa það í vörslu allt árið. Þar sem sveitarstjórn hefur gert umráðamönnum búfjár skylt að hafa búfé í vörslu skal vera gripheld girðing og ber umráðamaður búfjár ábyrgð á að svo sé. Samkvæmt sömu lögum er búfjárefirlit á ábyrgð sveitarfélaga. Samkvæmt 116. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 ber sveitarstjórnnum að fræða almenning um umferðarmál, eftir því sem staðhættir gefa efni til, svo og þær sérreglur, er gilda á hverjum stað. Rannsóknarnefnd umferðarslysa beinir því til bæjarstjórnar Mosfellsbæjar að herða eftirlit með framkvæmd vörslu hrossa innan bæjarmarkanna.

Vegna slyss þessa beinir rannsóknarnefnd umferðarslysa því til landbúnaðarráðherra að reglur er varða rafgirðingar og uppsetningu þeirra, sbr. lög nr. 135/2001 og reglugerð nr. 748/20002 verði endurskoðaðar, sbr. einnig lög um dýravernd nr. 15/1994. Jafnframt hvort skoða þurfi sérstaklega af þessu tilefni eftirlit með hrossum, sem er á ábyrgð sveitarfélaga skv. lögum um búfjárhald nr. 103/2002 og hvetja hestamenn til aukinnar aðgæslu með hross sín.

Ábendingin er send samgönguráðherra og sambandi íslenskra sveitarfélaga til kynningar.

- 2) Rannsóknarnefnd umferðarslysa leggur til að settar verði reglur um varúðarmerkingar á reiðmenn og hesta, sbr. 8. mgr. 32. gr. Umferðarlaga nr. 50 1987.
- 3) Rannsóknarnefnd umferðarslysa ítrekar fyrri ábendingar um mikilvægi þess að ökumenn gæti þess að loftþrýstingur í hjólbörðum sé réttur.

Reykjavík 2.03.2007

Rannsóknarnefnd umferðarslysa

Faxabraut, Keflavík 27.8.2006

Ekið á gangandi vegfaranda

Látin 74 ára kona

Tími sólarhrings: Dagur

Lýsing á slysi

Slysið varð með þeim hætti að gangandi vegfarandi á leið suður yfir Faxabraut í Keflavík gekk í veg fyrir fólksbifreið sem ekið var vestur Faxabraut. Ökumaður bifreiðarinnar sá konuna ekki í tæka tíð, hann nauðhemaði en það dugði ekki til og konan lenti á vinstri framenda, gluggapósti og rúðu bifreiðarinnar, hentist í loft upp og skall síðan í götuna. Hún lést samstundis.

Gönguleið konunnar yfir Faxabraut var ekki eftir merktri gangbraut þó ein slík væri nokkru neðan við staðinn þar sem konan fór yfir (sjá mynd). Virðist sem konan hafi gengið út á götuna án tillits til umferðar.



Mynd af vettvangi. Örin sýnir hvar konan hefur gengið yfir Faxabraut, ofan við merkta gangbraut.

Í framburðarskýrslum málsins kemur fram að konan hafði áður sama dag gengið í veg fyrir annan bíl og lá þá við slysi. Lýsti vitni ástandi konunnar þannig að hún hafi verið utan við sig og ónæm fyrir þeirri hættu sem hún olli. Áfengis- og lyfjamæling leiddi í ljós róandi lyf í blóði konunnar í því magni að eitrunaráhrifa gæti hafa gætt. Samkvæmt rannsóknar-niðurstöðum var ökumaður bifreiðarinnar ekki undir áhrifum áfengis eða lyfja.

Þegar slysið varð var bjart og gatan þurr. Faxabraut er með bundnu slitlagi og voru aðstæður til aksturs góðar. Hámarkshraði í götunni er 50 km/klst. en ökumaður kveðst hafa verið á 47 km/klst. hraða rétt áður en slysið varð en stafrænn hraðamælir er í bílnum.

Ummerki á vettvangi, m.a. hemlaför, og framburður vitna styðja að ökumaður hafi ekki ekið yfir leyfilegum hámarkshraða.

Bifreiðin var af gerðinni Toyota Yaris og var skoðuð af sérfræðingum Fræðslumiðstöðvar bílgreina. Niðurstaða rannsóknarinnar var að örsök slyssins yrði ekki rakin til ástands bifreiðarinnar fyrir slysið.

Orsakagreining

- Gangandi vegfarandi gekk út á götu í veg fyrir bifreið
- Ökumaður var ekki nægilega athugull við akstur
- Gangandi vegfarandi var undir áhrifum lyfja með róandi verkun
- Gangandi vegfarandi notaði ekki nálæga merкта gangbraut

Tillögur í öryggisátt

Rannsóknarnefnd umferðarslysa leggur til við Reykjanesbæ að hámarkshraði á Faxabraut verði lækkaður úr 50 km/klst. í 30 km/klst. Gerir nefndin þá tillögu í ljósi þess að dvalarheimili aldraðra er við götuna. Einnig þarf að merkja gangbrautina með skiltum. Skoða þarf í Reykjanesbæ hvort ástæða er til þess að lækka hámarkshraða á fleiri stöðum, með öryggi umferðar gangandi vegfarenda að leiðarljósi.

Ábendingar

Rannsóknarnefndin telur að örsök slyssins megi rekja til þess að gangandi vegfarandi gekk yfir umferðargötu á röngum stað og án tillits til umferðar. Lyfjanotkun er meðverkandi þáttur í slysinu. Engu að síður ítrekar rannsóknarnefndin að ökumenn eiga að gæta fyllstu varkárni við akstur í íbúahverfum þar sem von er á gangandi vegfarendum, ekki síst í grennd við elliheimili. Sú ábyrgð er ótvíræð skv. umferðarlögunum hverjar svo sem aðstæðurnar kunna að vera og ástand þeirra sem á gangi eru.

Reykjavík 21.5.2007

Rannsóknarnefnd umferðarslysa

Borgarfjarðarvegur Eystri við Fossgerði 28.08. 2006

Framanákeyrsla
Látin 18 ára kona
Tími sólarhrings: Dagur

Lýsing á slysi

Slysið varð á Borgarfjarðarvegi Eystri við Fossgerði, 3.7 km norðan þéttbýlismarka Egilsstaða. Tildrög slyssins má rekja til kappaksturs ökumanna tveggja fólksbifreiða sem óku í norðurátt frá Egilsstöðum að Eiðum. Óku þeir mjög greitt og skiptust á að taka fram úr hvor öðrum. Bifreiðunum var ekið samsíða rétt fyrir slysið. Ökumaður sem fórst var þá á hægri akrein, en hinn ökumaðurinn á öfugum vegarhelmingi. Á sama tíma var fólksbifreið og gámaflutningabifreið ekið úr gagnstæðri átt. Ökumaður sem ók á vinstri akrein sveigði þá yfir á réttan vegarhelming, fram fyrir ökumann á hægri akrein, sem þá ók til vinstri framan á gámabifreiðina. Áreksturinn var mjög harður. Ökumaður hlaut yfirþyrmandi áverka á höfði, hálshrygg, brjósthrygg, mænu og ósæð og lést samstundis. Hún notaði ekki bílbelti auk þess sem hún var undir áhrifum áfengis.



Mynd af slysavettvangi. Fólksbifreiðin gjöreyðilagðist í árekstrinum.

Vitni voru að árekstrinum og ber þeim saman um að fólksbifreiðunum tveimur sem voru í kappakstri hafi verið ekið með vítaverðum hætti. Ökumaður gámabifreiðarinnar reyndi að afstýra árekstrinum með því að aka útaf veginum til hægri. Samkvæmt ökuritaskífu var gámaflutningabifreiðinni ekið á 63 km/klst hraða þegar áreksturinn varð.

Þar sem slysið varð liggur Borgarfjarðarvegur Eystri í aflíðandi beygju til vinstri m.v. akstursstefnu ökumanns fólksbifreiðarinnar. Vegurinn er með bundnu slitlagi og hámarkshraði er 90 km/klst. Á vettvangi voru hemlaför eftir gámabifreiðina sem lágu til hægri og útaf veginum. Á veginum voru einnig skriðför eftir fólksbifreiðina í aflíðandi boga frá hægri til vinstri. Árekstrarstaðurinn var á vegarhelmingi gámabifreiðarinnar.

Fólksbifreiðin var af gerðinni Daihatsu Charade og gámabifreiðin af gerðinni Scania P94. Margfaldur þyngdarmunur er á ökutækjunum. Bíltæknirannsókn var ekki gerð á bifreiðunum.

Orsakagreining

- Ofsaakstur og kappakstur
- Ölvun ökumanns
- Ökumaður notaði ekki bílbelti.

Ábendingar

Í þessu slysi eins og svo mörgum öðrum sameinast þrjár stærstu orsakavaldar banaslysa í umferðinni hér á landi: Gífurlegur ökuhraði, ölvun við akstur og bílbelti ekki notuð.

Kappakstur á almennum akvegum er mjög alvarleg og vítaverð hegðun. Rannsóknarnefndin beinir því til Alþingis að herða viðurlög við slíku háttarlagi og til lögreglu yfirvalda og dómstóla að fylgja þeim viðurlögum fast eftir. Var þetta í annað sinn á árinu 2006 sem ung stúlka lét lífið í kappakstri á Íslandi.

Um ölvunarakstur gegnir sama máli og beinir rannsóknarnefndin sams konar tilmælum til sömu aðila þar að lútandi.

Rannsóknarnefndin ítrekar fyrri ábendingar um lífsnauðsynlega notkun bílbelta. Nefndin beinir því einnig til sömu yfirvalda að herða viðurlög við vanrækslu í þessum efnunum.

Athugasemdir

Rannsóknarnefndin gerir athugasemd við að bíltæknirannsókn var ekki gerð á bifreiðunum.

Reykjavík 23.4.2007
Rannsóknarnefnd umferðarslysa

Suðurlandsvegur við Bollastaði 16.09.2006

Ekið á reiðmann
Látinn 61 árs karlmaður
Tími sólarhrings: Kvöld

Lýsing á slysi

Reiðmaður var á leið vestur reiðgötu sem liggur við hlið Suðurlandsvegar og hafði tvö önnur hross í taumi. Hugðist hann fara til Bollastaða, sem er hinum megin við Suðurlandsveg, séð frá reiðgötunni. Reiðmaðurinn upp á Suðurlandsveg í veg fyrir fólksbifreið sem ekið var austur Suðurlandsveg. Ökumaður reyndi að afstýra árekstrinum með því að beygja frá en missti stjórn á bílnum við það og fór útaf hægra megin. Köstuðust hrossið og maðurinn af framenda bifreiðarinnar á veginn. Reiðmaðurinn fórst við ákeyrsluna. Bíllinn hafnaði á hliðinni utan vegar (sjá skýringamynd). Áfengis- og lyfjapróf leiddi í ljós að reiðmaðurinn var töluvert ölvaður þegar slysið varð. Slysið varð að kvöldlagi og var myrkur. Hvorki þjóðvegurinn né reiðgatan eru með götulýsingu. Ekki voru endurskinsmerki á fatnaði reiðmannsins né hrossunum.



Skýringamynd af slysavettvangi.

Ökumaður fólksbifreiðarinnar slasaðist lítillega við ákeyrsluna. Engin hemlaför voru eftir bifreið hans. Áfengis- og lyfjapróf ökumanns voru neikvæð.

Fólksbifreiðin var af gerðinni Skoda Octavia. Bíltæknirannsókn var ekki gerð á bifreiðinni. Samkvæmt framburði vitna í bifreið sem ekið var á eftir Skoda bifreiðinni var henni ekið á 90 km/klst. með ökuljós kveikt.



Mynd af skodabifreiðinni á vettvangi.

Við rannsókn fundust ekki vísbendingar um að hrossin hefðu fælst þó ekki sé hægt að útiloka þann möguleika.

Orsakagreining

- Reiðmaður fór í veg fyrir fólksbifreið
- Hann var ölvaður
- Hvorki reiðmaður né hross báru endurskinsmerki

Tillögur í öryggisátt

Rannsóknarnefnd umferðarslysa ítrekar tillögu í öryggisátt sem fram kemur í skýrslu um banaslys á Vesturlandsvegi við Köldukvísl 20.8.2006. Leggur nefndin til að settar verði reglur um varúðarmerkingar á reiðmenn og hesta, sbr. 8. mgr. 32. gr. Umferðarlaga nr. 50 1987.

Ábendingar

Rannsóknarnefnd umferðarslysa beinir því til Umferðarstofu að leita eftir samstarfi við Landssamband hestamanna um forvarnir gegn slysum af þessum toga. Að mati nefndarinnar mælir allt gegn áfengisnotkun meðal reiðmanna. Hún stríðir gegn almennu velsæmi, umferðarlögum, lögum um dýravernd og skapar almannahættu.

Á árinu 2006 fórust fjórir í þremur umferðarslysum sem tengjast hestamennsku. Tveir fórust í banaslysi sem varð vegna lausagöngu hrossa, eitt ungmenni fórst og nokkrir slösuðust alvarlega í bílslysi er þau voru að koma af landsmóti hestamanna, auk hestamannsins sem fórst á Suðurlandsvegi við Bollastaði.

Athugasemdir

Rannsóknarnefnd umferðarslysa telur mikilvægt að biltæknirannsókn fari ávalt fram þegar alvarleg umferðarslys eru rannsökuð.

Reykjavík 21.5. 2007

Rannsóknarnefnd umferðarslysa

Miklubraut 1.10.2006

Ekið á gangandi vegfarenda
Látin 55 ára kona
Tími sólarhrings: Nótt

Lýsing á slysi

Karlmaður og kona gengu austur Miklubraut að nóttu til milli Kringlumýrabrautar og Háaleitisbrautar. Voru þau á gangi hægra megin stofnbrautarinnar, ýmist á akbrautinni eða uppi á grasinu. Rétt vestan við gatnamót Miklubrautar og Háaleitisbrautar ók Kia fólksbifreið á konuna á akbrautinni. Við áreksturinn kastaðist konan upp í loftið og hafnaði á grasinu 12 metrum austan við árekstarstaðinn. Dánarorsök konunnar var höfuðáverkar.

Maðurinn og konan voru að koma frá skemmtistað í grennd við slysaðinn og reyndist erfitt að fá leigubíl. Völdu þau því að fara gangandi heim, enda veður gott. Hin látna var í svartri dragt og maðurinn í dökkum jakkafötum. Gangstígur er ekki langt frá þeim stað á Miklubraut sem slysið varð, eða í um 30 metra fjarlægð. Gangstígurinn er óupplýstur og nær götulýsingin ekki inn á hann vegna hljóðmanar og trjáa, sjá mynd að neðan. Er því talsvert skuggasýnt á honum þegar dimma tekur.

Myrkur var úti en góð götulýsing. Ökumaður fólksbifreiðarinnar veitti konunni ekki eftirtekt fyrr en rétt áður en hún skall á framenda bifreiðarinnar. Í viðtölum við aðra ökumenn sem óku á eftir Kia fólksbifreiðinni, kom fram að þeir hafi verið búnir að veita fólkinu eftirtekt á götunni áður en slysið átti sér stað.



Mynd tekin af slysað austur Miklubraut

Bíltæknirannsókn sem var framkvæmd á fólksbifreiðinni leiddi í ljós að hún var í góðu ástandi. Kom þó í ljós að loftþrýstingur hjólbarðanna var um 13% hærri en ráðlagður loftþrýstingur framleiðanda. Bíllinn var nýr og ekinn innan við 500 km. Of hár loftþrýstingur hefur ekki mikil áhrif á vegviðnám þegar vegyfirborðið er þurr maltbik eins og hér um ræðir og hefur ekki haft áhrif á þetta slys.



Mynd tekin sunnan megin Miklubrautar austur göngustíg sem liggur að gatnamótum við Háaleitisbraut. Myndin er tekin að næturlagi í dimmu.

Niðurstöður áfengisprófs ökumanns bifreiðarinnar voru neikvæðar.

Orsakagreining

- Konan sem lést, var á gangi á mikilli umferðargötu, þar sem ekki má búast við gangandi vegfarendum.
- Konan var ölvuð.
- Bæði hún og samferðar maður hennar voru dökkklædd á gangi í myrkri án endurskinsmerkja.
- Ökumaður bifreiðarinnar veitti umhverfi sínu ekki nægjanlega eftirtekt.

Ábendingar

Rannsóknarnefnd umferðarslysa hvetur gangandi vegfarendur til aðgæslu í umferðinni. Í myrkri er sérstaklega mikilvægt að bera endurskinsmerki til að ökumenn veiti vegfarendunum betur eftirtekt. Endurskinsmerki skal setja jafnt á yfirhafnir sem nýttar eru til daglegs amsturs sem og spariföt.

Rannsóknarnefnd umferðarslysa beinir því til Reykjavíkurborgar að kanna með hvaða hætti mætti koma í veg fyrir að gangandi vegfarendur gangi utan gangstíga við Miklubraut. Bendir nefndin á að t.d. mætti setja upp lýsingu á umræddum göngustíg. Mun nefndin senda þessa ábendingu til borgaryfirvalda.

Athygli vekur að bifreið sem hefur verið innan við mánuð á vegunum sé ekki með réttan loftþrýsting í hjólbörðum. Loftþrýstingur hjólarða hefur áhrif á m.a. hemlun, fjöðrunarkerfi og slit hjólarða. Því er mikilvægt að loftþrýstingur sé réttur til að ökutækið aksturseinleikar ökutækisins séu sem bestir. Mun nefndin af þessu tilefni beina fyrirspurn til bifreiðaumboðs fólksbifreiðarinnar.

Reykjavík 16.03.2007

Rannsóknarnefnd umferðarslysa

Kjósarskarðsvegur við Þórufoss 16.10.2006

Útafakstur

Látinn 66 ára karlmaður

Tími sólarhrings: Morgunn

Lýsing á slysi

Ökumaður jeppabifreiðar ók austur Kjósarskarðsveg. Skammt frá Þórufossi virðist hann hafa misst stjórn á bifreiðinni eftir að vindhviða skall á henni og lyfti upp að aftan. Lenti framhjól bílsins í þrígang í lausamöl vegaxla. Bifreiðin snérist á veginum, hafnaði útaf vinstra megin og valt. Ökumaður bifreiðarinnar notaði ekki bílbelti og kastaðist því út um framgluggann og lenti undir henni. Hann fórst á slysavettvangi. Farþegi í framsæti slasaðist lítillega, hann notaði bílbelti.

Á slysstað er Kjósarskarðsvegur 6 metra breiður malarvegur með tæplega 1,5 metra vegöxl hvoru megin. Hámarkshraði á veginum er 80 km/klst. Mjög hvasst var þegar slysið varð og í lögregluskýrslu er haft eftir farþega í framsæti bifreiðarinnar að ökumaður hafi misst stjórn á bifreiðinni þegar vindhviða skall á bílnum og hann lyftist upp að aftan. Telur farþegi að bifreiðinni hafi verið ekið á um 70 km/klst. hraða. Vindhraði á Kjalarnesi mældist 32 m/sek í hviðum þennan dag.



Horft móti akstursstefnu jeppabifreiðarinnar. För voru á veginum eftir jeppann sem rásaði milli kanta.



Mynd af jeppabifreiðinni. Farþegarými var ekki mikið laskað.

Jeppabifreiðin var af gerðinni Toyota Land Cruiser og var skoðuð af bíltæknisérfræðingi. Ekkert kom fram við þá rannsókn sem skýrir tildrög slyssins.

Áfengis- og lyfjarannsókn ökumanns var neikvæð.

Orsakagreining

- Kröftug vindhviða feykta bílnum til á veginum og við það missti ökumaður stjórn á bílnum
- Ökumaður notaði ekki bílbelti en líkur eru á að hann hefði lifað slysið af hefði hann notað bílbelti

Ábendingar

Rannsóknarnefndin ítrekar ábendingar sínar um notkun bílbelta. Að mati nefndarinnar eru góðar líkur til þess að ökumaður hefði lifað slysa af hefði hann notað bílbelti

Rannsóknarnefndin hvetur vegfarendur til þess að gæta varúðar í akstri þegar veður eru váleg og vindar hvassir. Mörg slys verða á hverju ári vegna þess að ökumenn vanmeta veðurlag.

Reykjavík 8.6.2007
Rannsóknarnefnd umferðarslysa

Berufjörður 19.10.2006

Útafakstur og velta
Látinn 44 ára karlmaður
Tími sólarhrings: Kvöld

Lýsing á slysi

Bifreið var ekið á þjóðvegi 1 vestur Berufjörð áleiðis til Breiðdalsvíkur seint að kvöldi. Nokkur hundruð metrum eftir að malbikað slitlag endar við bæinn Lindarbrekku missti ökumaður bifreiðarinnar stjórn á henni og fór út af veginum hægra megin. Bifreiðin valt nokkrar veltur og hafnaði að lokum á hjólunum ofan í skurði sem liggur samhliða veginum.

Vegurinn liggur í mjúkri vinstri beygju niður aflíðandi brekku þar sem slysið átti sér stað. Fyrir í vegkanti bentu til þess að ökumaðurinn hafi reynt að beygja inn á veginn aftur eftir að hann var kominn út á fláann við vegöxlina. Við það hefur bifreiðin farið að skríða þversum, oltið niður fláann og endaði ofan í skurði skammt frá. Bifreiðin kastaðist yfir girðingu sem stendur við hliðina á skurðinum og sáust ekki ummerki á henni eftir slysið. Af því má dæma að ökutækið hefur kastast yfir girðinguna og fallið ofan í skurðinn af talsverðu afli.

Ökumaðurinn var spenntur í öryggisbelti og bar sig vel miðað við aðstæður eftir slysið. Vegfarandi ók manningum til Djúpavogs til skoðunar á heilsugæslustöðinni þar. Enginn læknir var á staðnum en sjúkraflutningamenn gerðu að sárum hans og óku honum á heilsugæsluna á Egilstöðum. Vitna þeir til að maðurinn hafi verið vel við meðvitund og borið sig vel, kvartað einungis yfir höfuðverk. Við skoðun læknis þar kom fram að ökumaðurinn hefði einungis hlotið skrámur og smávægileg sár víða um líkamann.

Fór hann svo um borð í Norrænu í Seyðisfirði um kvöldið. Í Norrænu var maðurinn sagður talsvert ölvaður um eitt leytið um nóttina þegar honum var hjálpað í koju af ókunnugum herbergisfélögum sínum. Bera þeir við að maðurinn hafi hrasað inni á salerni. Rétt fyrir hádegi daginn eftir fannst hann látinn í rúmi sínu, rúmlega sólarhring eftir bílveltuna.

Fram kemur í krufningaskýrslu að miltað hafi rofnað og blætt hafi inn í kviðarhol. Slík blæðing getur verið síðkomin, þ.e.a.s. getur gerst nokkru eftir slys. Áður en slík blæðing verður geta einkenni verið lítil eða engin svo að jafnvel vanur læknir nær ekki að greina neitt óeðlilegt við skoðun. Skýring þessa er sú að utan um miltað er hylki (capsula) úr bandvef og fyrir kemur, að miltað rofnar en hylkið ekki og verður blæðing þá aðeins takmörkuð. Síðar getur bandvefshylkið sprungið og blæðir þá út í kviðarholið og þá oft ótæpilega. Aukast þá öll einkenni að sama skapi, bæði sársauki og teikn um lost við blóðmissinn. Við rannsókn á bifreiðinni kom í ljós að ökumaðurinn hafði stillt sætið mjög framarlega. Ekki er óvarlegt að álykta af atvikum við slysið að högg hafi komið á kviðinn þrátt fyrir að ökumaðurinn hafi verið með bílbeltið spennt. Sennilegt er að bandvefshylkið hafi svo sprungið við byltu um borð í ferjunni. Að þessu er þó einungis hægt að leiða líkum en ekki verður um það fullyrt svo óyggjandi sé.

Bifreiðin var skoðuð af bifvélavirkja og leiddi sú skoðun ekkert óeðlilegt í ljós varðandi búnað bifreiðarinnar sem gæti hafa valdið slysinu.

Orsakagreining

- Ökumaður missti stjórn á bifreiðinni þegar bundnu slitlagi lauk og við tók lausamöl.
- Of hraður akstur m.v. aðstæður

Álit Rannsóknarnefndar umferðarslysa

Það er mat Rannsóknarnefndar umferðarslysa að þeir áverkar sem ollu andláti mannsins hafi að öllum líkindum stafað af umferðarslysinu ásamt hjaski sem hann varð fyrir um borð í ferjunni.

25.06.2007

Rannsóknarnefnd umferðarslysa

Köldukvíslarvegur 21.10.2006

Útafakstur
Látinn 57 ára karlmaður
Tími sólarhrings:Nótt

Lýsing á slysi



Ökumaður fór frá Hálendismiðstöðinni í Hrauneyjum áleiðis að ánni Köldukvísl, að talið er um miðja nótt. Malarvegur liggur frá Þjóðvegi 26 að Köldukvísl og varð slysið 500 metra frá Þjóðveginum eins og sýnt er á mynd úr kortagrunni. Þar sem slysið varð liggur vegurinn í aflíðandi brekku, yfir vegræsi en þar tekur við beygja til vinstri. Ökumaður ók útaf veginum og valt bifreiðin ofan í vegræsið. Af ummerkjum að dæma hefur bifreiðin ekki oltið strax. Bendir vettvangsrannsókn til þess að maðurinn hafi komist út úr bílnum af sjálfsdáðum en bifreiðin oltið þegar hann var að afferma hana. Óvíst er hvort ökumaður notaði bílbelti en það hefur sennilega ekki skipt sköpum m.v. ætlaða atburðarás í þessu slysi.



Þar sem vegurinn liggur yfir vegræsið er hann 3 metrar að breidd, en runnið hefur úr hliðum hans í kringum rörið (sjá mynd af vettvangi). Ekki er vitað klukkan hvað slysið varð eða hvernig akstursaðstæðum var háttað þá. Bifreiðin var af gerðinni Toyota Land Cruiser og var á 38^{ri} hjólbörðum. Loft var í öllum dekkjum og bifreiðin virtist í ökuhæfu ástandi á vettvangi.

Mynd af slystað. Rauða örin vísar á staðinn sem jeppabifreiðin fór útaf. Á myndinni sést að runnið hefur úr hliðum vegarins við rörið.

Réttarefnafræðileg rannsókn leiddi í ljós að ökumaður var undir áhrifum áfengis þegar slysið varð.

Orsakagreining

- Ökumaður var ölvaður
- Ökumaður komst út úr bílnum en bifreiðin valt yfir hann
- Ökumaður drukknaði

Ábendingar

Rannsóknarnefnd umferðarslysa ítrekar fyrri ábendingar um skaðsemi ölvunaraksturs. Áfengi og akstur fara ekki saman hvort sem ekið er á þjóðvegum eða hálendisvegum fjarri mannabyggðum.

Reykjavík 24.4. 2007

Rannsóknarnefnd umferðarslysa

Vopnafjörður við Laxdalstún 26.10.2006

Útafakstur

Látin 65 ára kona

Tími sólarhrings: Morgunn

Lýsing á slysi

Slysið varð innanbæjar á Vopnafirði við svonefnt Laxdalstún. Samkvæmt framburði vitnis ók ökumaður á miklum hraða eftir Kolbeinsgötu og beygði niður til vinstri í átt að Sundabúð/elliheimili. Ökumaður missti stjórn á bifreiðinni í beygjunni, ók yfir á öfugan vegarhelming, utan í kantstein en þar á eftir um malbikað bílastæði við hlið bílageymslu. Ökumaður ók fram af bílastæðinu og hafnaði bifreiðin í sjónum (sjá mynd).

Ökumaður bifreiðarinnar var 65 ára gömul kona. Í gögnum um málið kemur fram að hún hafði átt við langvarandi veikindi að stríða og benda niðurstöður rannsóknar til að hún hafi misst stjórn á bílnum vegna ástæðna sem rekja má til veikindanna og lyfjanotkunar í tengslum við þau. Óvíst er hvort ökumaður notaði bílbelti.



Leið ökumanns eftir Kolbeinsgötu og niður að sjó þar sem bifreiðin hafnaði.

Þegar slysið varð var bjart og akstursaðstæður góðar. Yfirborð götunnar er með bundnu slitlagi og hámarkshraði 45 km/klst.

Bifreiðin var jeppabifreið af gerðinni Ford Explorer. Skoðun á bifreiðinni leiddi í ljós að stýrisbúnaður, hemlar og inngjafarbúnaður voru í lagi. Verður orsök slyssins ekki rakin til ástands ökutækisins.

Orsakagreining

- Veikindi og lyfjanotkun skertu færni ökumanns til aksturs og leiddu til þess að hann missti stjórn á bifreiðinni.
- Ökumaður druknaði

Ábendingar

Skoða þarf opinbert eftirlit með akstri þeirra sem eru óhæfir til aksturs bifreiða vegna veikinda og lyfjanotkunar. Rannsóknarnefnd umferðarslysa telur brýnt að skoða með hvaða hætti verður komið í veg fyrir akstur fólks sem er vegna veikinda og tóku lyfja óhæft til aksturs. Árið 2005 birtist í Læknablaðinu grein þar sem fjallað er um úrræðaleyfi lækna í þessum efnum vegna trúnaðarskyldu sem þeir hafa gagnvart sjúklingum. Í gögnum rannsóknarnefndarinnar er að finna nokkur dæmi um slys sem rekja má til bágborins heilsufars og lyfjanotkunar, sér í lagi eldri ökumanna. Beinir nefndin því til embættis landlæknis að skoða hvort læknum skuli gert skylt að tilkynna um vanhæfni sjúklinga til aksturs og að trúnaðarskyldu verði jafnframt létt af læknum gagnvart yfirvöldum í slíkum málum.

Reykjavík 23.4.2007

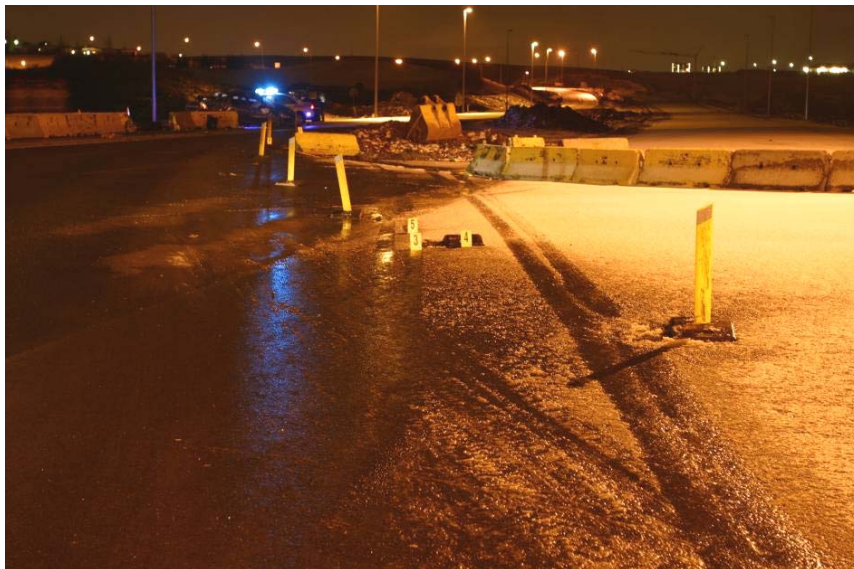
Rannsóknarnefnd umferðarslysa

Reykjanesbraut í Molduhrauni 11.11.2006

Árekstur við fastan hlut
Látinn 26 ára karlmaður
Tími sólarhrings: Kvöld

Lýsing á slysi

Umferðarslysið varð á Reykjanesbraut við Molduhraun. Ölvaður ökumaður ók fólksbifreið á miklum hraða, frá Hafnarfirði austur Reykjanesbraut. Vegna vegavinnu við tvöföldun Reykjanesbrautar voru akreinarnar tvær í austurátt þrengdar í eina og umferð veitt yfir á vesturakreinina (ekið til Hafnarfjarðar). Lögregla hafði ítrekað gert athugasemdir við varúðarmerkingar vegna framkvæmdanna. Götulýsing var ekki virk við upphaf þrengingarinnar.



Mynd af vettvangi. För voru eftir bifreiðina þar sem þrengingin var.
Ökumaður náði ekki beygjunni, ók yfir vegstiku og ók á steinblokkir.

Þegar ökumaður kom að þrengingunni var hann á of miklum hraða. Hann náði ekki beygju til vinstri yfir á vestari akreinina, ók niður vegstiku og skall á nokkrum steinblokkum sem notaðar voru til að þrengja akreinarnar. Bifreiðin fór í loftköstum á steinblokkirnar, valt, en endaði á hjólunum. Við veltuna fór farþegi í framsæti að hálfu út úr bílnum og hlaut mikla höfuð- og brjóstholsaverka sem drógu hann til dauða. Hann notaði ekki bílbelti. Ökumaður og farþegi í aftursæti slösudust lítillga. Þeir notuðu bílbelti. Loftpúðar í bifreiðinni blésu út. Rannsókn leiddi í ljós að ökumaður var drukkinn.



Bifreiðin valt en hafnaði að lokum á hjólunum á steinblokk á vesturakreininni.

Þegar slysið varð var myrkur, þungskýjað og yfirborð Reykjanesbrautarinnar blautt, snjókrapi úti við kanta og hált. Hálka er þó ekki talin vera þáttur í slysinu. Götulýsing var virk að hluta á báðum akreinum, þó ekki við beygjuna þar sem slysið varð.



Blikkljós á stefnuör blikkuðu ekki. Geymirinn var rafmagnslaus

Til merkis um að austari akreinin þrengdist voru notaðar vegstikur og steinblokkir. Við þrenginguna var kerra og í henni skilti með stefnuör til merkis um að ökumenn á austurakrein ættu að beygja til vinstri yfir á vesturakreinina. Stefnuörin blikkaði ekki eins og hún átti að gera vegna þess að rafgeymirinn sem virkjaði hana var tómur. Fyrir aftan kerruna var þverslá á steinblokk með gulum ljósum. Annað stefnumerki og boðmerki voru nokkru ofan við kerruna. Í heild voru merkingarnar ekki góðar. Þær voru of nálægt þrengingunni og lítt áberandi þar sem stærsta blikkörin virkaði ekki (sjá mynd). Þá voru steinblokkirnar ekki tengdar saman með teinum líkt og á að gera. Sem fyrr sagði hafði lögreglan ítrekað gert athugasemdir við merkingar verktakans á vinnustaðnum. Lögreglu bárust margar kvartanir vegfarenda vegna villandi merkinga, slæmrar lýsingar, blikkskilta sem ekki logaði á o.fl.

Fólksbifreiðin var af gerðinni Opel Vectra og var skoðuð af sérfræðingum Fræðslumiðstöðvar bílgreina. Framhjólbarðar bifreiðarinnar og vinstri afturhjólbarði voru sömu gerðar, með svokölluðu snjómyndstri. Hægri hjólbarði að aftan var hins vegar með sumarmyndstri. Það er ekki leyfilegt þar sem hjólbarðar á sama ási eiga að vera með sama myndstri. Þá voru hemladiskar verulega tærðir að aftan og hemlaklossar misslitnir.

Mismunandi myndstur dekkja og bágborið ástand hemla gætu hafa átt einhvern þátt í slysinu þó meginskýringu þess sé að rekja til þess að ökumaður var ölvaður og ók of hratt miðað við aðstæður. Til þess að finna út hraða sem ökumaður var á fyrir slys var fenginn sérfræðingur til þess að gera reiknilíkan af slysavettvangi og reikna út hraða. Taldi sérfræðingurinn að sennilegasti hraði bifreiðarinnar fyrir slysið hafi verið 75 km/klst.

Orsakagreining

- Of hraður akstur miðað við aðstæður
- Ölvunarakstur
- Farþegi sem lést notaði ekki bílbelti
- Lélegar og óvirkar yfirborðs- og varúðarmerkingar
- Óvirk götulýsing

Ábendingar

1. Rannsóknarnefndin ítrekar almennar ábendingar sínar um aðgerðir gegn þremur algengustu orsökum umferðarslysa, hraðakstri, ölvunarakstri og vanrækslu á notkun bílbelta.
2. Í kjölfar slyssins benti nefndin Vegagerðinni á að merkingar á vinnusvæðinu væru ófullnægjandi og bæta þyrfti úr. Eftir slysið var stærri merkjum komið fyrir á vinnustaðnum og blikkljós tengd raflögn í stað rafgeymis. Rannsóknarnefnd umferðarslysa telur nauðsynlegt að verkkaupar, verktakar og eftirlitsaðilar sinni ábyrgð sinni varðandi öryggismerkingar á verkstöðum. Ljóst er að í þessu slysi brugðust aðgerðir sem stuðla áttu að bættum merkingum þrátt fyrir ítrekaðar kvartanir vegfarenda og ábendingar lögreglu.
3. Rannsóknarnefnd umferðarslysa telur nauðsynlegt að sett verði í reglugerð, með stöð í umferðarlögum, hvernig merkingu vinnusvæða skal háttað. Til eru viðmiðunarreglur, gefnar út af Vegagerðinni, lögreglu og Reykjavíkurborg árið 2004, en RNU telur m.a. að reglur um merkingu vinnusvæða eigi að vera viðauki við reglugerð um umferðarmerki og notkun þeirra nr. 289/1995. Lögreglan þarf að geta beitt viðurlögum ef verktakar brjóta ítrekað af sér.

Reykjavík 22.6. 2007

Rannsóknarnefnd umferðarslysa

Suðurlandsvegur við Sandskeið 2.12.2006

Framanákeyrsla
Látin 5 ára telpa
Látinn 29 ára karlmaður
Tími sólarhrings: Dagur

Lýsing á slysi

Ökumaður VW-bifreiðar ók Suðurlandsveg áleiðis til Reykjavíkur í björtu veðri eftir hádegi á laugardegi. Bleyta var á veginum og umferð mikil. Í bifreiðinni voru tveir ungir karlmenn. Hafði glannalegt aksturslag ökumanns bifreiðarinnar vakið athygli vegfarenda. Á sama tíma var bifreið af gerðinni Toyota Corolla ekið áleiðis austur sama veg. Þeirri bifreið ók karlmaður með tvö börn sín sem sátu afturí, 5 ára telpu og 8 ára dreng. Hámarkshraði þar sem slysið átti sér stað er 90 km/klst.

Rétt fyrir slysið ók VW-bifreiðin á eftir vörubifreið. Vegna bleytu á vegi myndaðist austur af vatni fyrir aftan vörubifreiðina. Skyndilega fór VW-bifreiðin yfir á rangan vegarhelming og í veg fyrir Toyota-bifreiðina. Ekki sáust ummerki á vettvangi af hemlaförum en báðir ökumennirnir reyndu að afstýra árekstrinum með því að sveigja til suðurs. Var vinstra framhorn VW- bifreiðarinnar komið út af veginum þegar bifreiðarnar rákust saman. Áreksturinn var mjög harður. Vitni greinir frá því að bifreiðarnar hafi báðar lyfst upp að aftan og myndað einskonar V þar sem afturendar þeirra stóðu upp í loftið. Snérist þær þannig og kastaðist VW-bifreiðin um 10 metra suður fyrir veginn.



Mynd tekin í vestur. Toyota bifreiðin er uppi á veginum en VW bifreiðin stöðvaðist 10 metra fyrir sunnan veginn.

Ökumaður VW-bifreiðarinnar var spenntur í belti og einnig sprakk loftpúði út úr stýri bifreiðarinnar. Meiðsli hans voru handleggsbrot. Farþegi VW bifreiðarinnar sat frammi í og var ekki með öryggisbeltið spennt en loftpúði sprakk út fyrir framan hann. Hann lést við áreksturinn. Áverkarnir sem leiddu hann til dauða komu til vegna þess að hann notaði ekki öryggisbelti og kastaðist því af miklu afli á loftpúðann. Loftpúði og öryggisbelti eru hönnuð til að vinna saman, ef öryggisbeltið er ekki spennt þá hendist viðkomandi á móti púðanum af mun meira afli en ef hann er með beltið spennt á sama tíma og púðinn er að

blása út. Einnig gekk mælaborðið gekk talsvert inn í farþegarýmið hægra megin en það minnkar það bil sem er milli púðans og mannsins.

Ökumaður Toyota-bifreiðarinnar var með öryggisbelti spennt. Festist hann í bifreiðinni og þurfti að klippa hann lausan. Meiðsli hans voru m.a. rifbeinsbrot og tognun. Börnin tvö í aftursætinu voru með beltin spennt. Stúlkan er talin hafa látist af völdum höfuðáverka. Hún var spennt í öryggisbelti bifreiðarinnar og sat á barnasessu með baki. Af áverkum hennar að dæma og lýsingu vitna var slaki á öryggisbeltinu. Slakinn olli því að telpan kastaðist meira til í farþegarýminu en ef beltíð hefði verið án slaka og varð fyrir höfuðhöggi. Drengurinn varð fyrir mænuskaða og lamaðist fyrir neðan mitti, að öllum líkindum vegna þess að hann var ekki með axlarbeltið yfir öxlina.

Hjólábúnaður VW-bifreiðarinnar var tekinn til rannsóknar og var niðurstaðan sú að engin ummerki fundust um bilun eða galla sem gátu haft áhrif á aksturshæfni bifreiðarinnar.

Niðurstöður áfengis- og lyfjarannsóknna ökumanna bifreiðanna voru neikvæðar.

Orsakagreining

- Ökumaður VW-bifreiðarinnar ók háskalega yfir á rangan vegarhelming í veg fyrir Toyota-fólksbifreiðina
- Farþegi VW- bifreiðarinnar notaði ekki bílbelti
- Börnin voru ekki með öryggisbeltin rétt spennt
- Ökumaður VW-bifreiðarinnar reyndi að forða árekstrinum með því að aka út af veginum til vinstri í stað þess að leita til hægri yfir á sinn vegarhelming

Tillögur í öryggisátt

Rannsóknarnefnd umferðarslysa telur brýnt að aðgreina umferð úr gagnstæðum áttum á Suðurlandsvegi til að fyrirbyggja harðar framanákeyrslur.

Rannsóknarnefnd umferðarslysa vekur athygli á mikilvægi þess að börn noti viðeigandi öryggisbúnað á ferð í bílum og hann sé rétt stilltur. Nefndin beinir því til Umferðarstofu að koma þessari ábendingu að í umferðarútvarpinu.

Ábendingar

Rannsóknarnefnd umferðarslysa beinir því til ökumanna að hafa fulla aðgát við frammúrakstur. Mikil umferð var á veginum þegar slysið átti sér stað og er frammúrakstur afar varhugaverður við þær aðstæður.

Nefndin ítrekar almennar ábendingar sínar um nauðsyn þess að allir noti bílbelti í umferðinni.

Athugasemdir

Rannsóknarnefnd umferðarslysa telur að krufning eigi ávallt að fara fram þegar banaslys verða í umferðinni.

Bifreiðarnar sem hér um ræðir voru tekin til takmarkaðrar bíltæknirannsóknar. Rannsóknarnefnd umferðarslysa telur að mun ítarlegri rannsókn hefði þurft að gera á bifreiðunum.

25.6.2007

Rannsóknarnefnd umferðarslysa

Stykkishólmsvegur 8.12.2006

Útafakstur
Látinn 22 ára karlmaður
Tími sólarhrings: Nótt

Lýsing á slysi

Ökumaður fólksbifreiðar ók að næturlagi áleiðis til Stykkishólms. Akstursaðstæður voru ekki góðar, ísing var á veginum og myrkur. Rétt um það leyti þegar hann ók framhjá afleggjaranum að flugvellinginum missti hann stjórn á bifreiðinni í aflíðandi vinstri beygju. Rann bifreiðin yfir á rangan vegarhelming og þaðan útaf veginum með hægri hliðina á ljósastaur. Valt bifreiðin við það á hliðina og endaði á hjólunum um 10 metra frá ljósastaurnum, sjá afstöðumynd hér að neðan.



Leið og lega bifreiðarinnar út af veginum.

Ökumaður bifreiðarinnar var ekki með bílbeltið spennt og lést hann á staðnum vegna fjölváverka. Hafði hann kastast til í farþegarýminu og lá ofarlega í ökumannsætinu þegar komið var að honum. Hafði sætisbakið brotnað í slysinu. Ökumaðurinn fékk mikil högg á höfuð og líkama. Áverkar sem leiddu hann til dauða voru; höfuðkúpu-, rifbeins- og brjóstbeinsbrot sem leiddu svo til innri blæðingar í heila, brjóst og kviðarholi.

Þar sem slysið átti sér stað liggur vegurinn í aflíðandi vinstri beygju miðað við akstursstefnu bifreiðarinnar. Vegurinn er 6,2 metra breiður með eina akrein í hvora átt, hámarkshraði á veginum er 70 km/klst.



Mynd tekin á slystað í átt frá Stykkishólmi.

Í bíltæknirannsókn kom fram að hjólbarðar bifreiðarinnar voru mikið slitnir ónegldir vetrarhjólbardar. Hemlar bifreiðarinnar reyndust í ólagi, of slitnir hemladiskar og klossar, fastur hemlaklossi að aftan og skemmdir vegna riðmyndunar sem og að hálkuvörn vantaði á hemla- og kúplingsfetli.

Ökumaður var ölvaður þegar slysið átti sér stað.

Orsakagreining

- Ökumaður var ölvaður
- Hann notaði ekki bílbelti
- Ísing var á veginum
- Bifreiðin var á slitnum hjólbörðum og hemlabúnaðar var í ólagi
- Of hraður akstur miðað við aðstæður

Ábendingar

Rannsóknarnefnd umferðarslysa beinir því til umráðamanna ökutækja og ökumanna að gæta vel að ástandi ökutækja sinna. Mikilvægt er að ástand ökutækja sem eru í almennri umferð sé gott. Samkvæmt umferðalögunum skal eigandi eða umráðamaður ökutækis bera ábyrgð á að ökutæki sé í öruggu ástandi.

Rannsóknarnefnd umferðarslysa ítrekar fyrri ábendingar um ölvunarakstur og bílbeltanotkun.

Reykjavík 12.06.2007
Rannsóknarnefnd umferðarslysa

Vesturlandsvegur við Þingvallaafleggjarann 10.12.2006

Framanákeyrsla
Látinn 28 ára karlmaður
Tími sólarings: Dagur

Lýsing á slysi

Mazda fólksbifreið var ekið norður Vesturlandsveg síðdegis á sunnudegi. Slysið átti sér stað rétt norðan Þingvallaafleggjarans. Ökumaður fólksbifreiðarinnar ók yfir á rangann vegarhelming framan á Lexus jeppling sem kom úr gagnstæðri átt. Rétt áður en bílarnir skullu saman af miklu afli reyndi ökumaður jepplingsins að sveigja til hægri. Lenti fólksbifreiðin á vinstra framhorni hans. Snérist bifreiðin hálfan hring og staðnæmdest á miðjum veginum. Lexus jepplingurinn endaði um 16 metrum utan akbrautar, sjá mynd hér að neðan. Ekki sást ummerki um hemlun á vettvangi.



Mynd tekin norður Vesturlandsveg af slysavettvangi.

Ökumaður fólksbifreiðarinnar lést af völdum slysis, hann var spenntur í öryggisbelti og loftpúði sprakk út í stýrinu. Mælaborðið í heild sinni gekk talsvert inn í farþegarýmið ökumanns megin og einnig stýrishjólið. Áverkarnir sem drógu ökumanninn til dauða voru til komnir vegna þessa.

Allir í Lexus bifreiðinni voru spenntir í öryggisbelti og loftpúðar sprungu út ökumanns- og farþega megin. Aflögun inn í farþegarými bifreiðarinnar var óverulegt. Ökumaður og farþegar í bifreiðinni hlutu talsverð meiðsli, meðal annars ökkla- og rifbeinsbrot.

Vegurinn er upplýstur og steypur, ein akrein er í hvora átt og hámarkshraði 70 km/klst. Bleyta var á veginum vegna slyddu en ekki hálka.

Rannsókn á ökumanni fólksbifreiðarinnar leiddi í ljós að hann var undir svo miklum áhrifum fíkniefna þegar slysið átti sér stað að það taldist vera yfir eitrunarmörkum.

Bifreiðarnar voru teknar til rannsóknar af bíltæknisérfræðingi. Við rannsóknina kom ekkert fram sem skýrt gæti tildrög slysins.

Orsakagreining

- Ökumaður Mazda bifreiðarinnar var undir mjög miklum áhrifum ólöglegra fíkniefna
- Hann ók yfir á rangan vegarhelming

Tillögur í öryggisátt

1. Rannsóknarnefnd umferðarslysa telur brýnt að aðgreina umferð úr gagnstæðum áttum á Vesturlandsvegi til að fyrirbyggja harðar framanákeyslur.

2. Með breytingum á umferðarlögum (lög nr. 66/2006) sem tóku gildi 3. júní 2006 setti löggjafinn með mjög afdráttarlausum hætti bann við akstri undir áhrifum ólöglegra fíkniefna. Um leið var lögreglu fengin heimild til að framkvæma próf á öikumönnum til að kanna hvort þeir ækju undir áhrifum ávana- og fíkniefna. Er það sambærileg heimild og lögregla hefur til að rannsaka öikumenn með öndunarprófi til að kanna hvort þeir séu undir áhrifum áfengis. Þar eð fíkniefnaneysla hefur verið greind sem orsök umferðarslysa í allmörgum tilfellum á undanförunum árum vill Rannsóknarnefnd umferðarslysa hvetja lögregluþyrirvöld að efna til skipulegs eftirlits með fíkniefnaneyslu öikumanna.

Í bréfi dags. 13. júní 2007 til embættis ríkislögreglustjóra fór nefndin þess á leit að embættið upplýsti um hvernig samræmingu á eftirliti með fíkniefnaneyslu öikumanna væri háttað milli lögregluembætta.

Í svarbréfi RLS 26. júní 2007 kom fram að eftirlit með fíkniefnaakstri fellur undir almennt umferðareftirlit samkvæmt ákveðinni áætlun sem er samvinnuverkefni ríkislögreglustjóra og lögreglustjóranna. Varðandi sýnatöku vegna gruns um fíkniefnaakstur þá er ríkislögreglustjóri að biða eftir reglum sem samgönguráðherra á að setja skv. 47. gr. umferðarlaga.

Reykjavík 02.07.2007

Rannsóknarnefnd umferðarslysa

Álftanesvegur austan Bessastaða 16.12.2006

Útafakstur

Látinn 24 ára karlmaður

Tími sólarhrings: Nótt

Lýsing á slysi

Slysið varð á Álftanesvegi skammt austan við afleggjara að Bessastöðum. Ökumaður Toyota fólksbifreiðar ók vestur Álftanesveg um miðnætti. Myrkur var og hálka á veginum, en hann er upplýstur. Ökumaður ók of hratt miðað við aðstæður. Missti hann stjórn á bifreið sinni í hægri beygju eftir að hafa tekið fram úr annarri bifreið. Ökumaður þeirrar bifreiðar segir að ökumaður Toyota bifreiðarinnar hafi ekið þétt á eftir sér þar til færi gafst á framúrakstri. Þá hafi hann ekið hratt fram úr sér og verið á öfugum vegarhelmingi nokkra stund áður en hann rásaði á veginum og ók útaf.

Við útafaksturinn valt bifreiðin og kviknaði eldur sem dró manninn til dauða. Áfengis- og lyfjarannsókn leiddi í ljós að maðurinn var undir áhrifum áfengis þegar slysið varð. Ekki er vitað hvort ökumaðurinn notaði bílbelti.



Horft vestur Álftanesveg í akstursstefnu ökumanns Toyota bifreiðarinnar. Bifreiðin fór útaf hægra megin, yfir göngustíg, í gegnum girðingu, valt í grýttum móa og við það kom upp eldur í henni.

Toyota bifreiðin var skoðuð af bíltækniérfræðingi. Taldi hann verulegar líkur á að eldur hafi fyrst kviknað þegar tvö göt mynduðust fremst á bensíngeymi þegar bifreiðin lenti ofan á steini við útafaksturinn og bensínið úðaðist yfir púströrið. Ekki voru vísbendingar um að orsök slyssins mætti rekja til ástands ökutækisins fyrir slysið.



Örin vísar á grjót sem fólksbifreiðin fór yfir

Orsakagreining

- Ökumaður var ölvaður og ók of hratt miðað við aðstæður
- Bifreiðin lenti á stórgrýti í umhverfi vegar
- Eldur kom upp í bifreiðinni og var dánarorsök ökumanns bruni

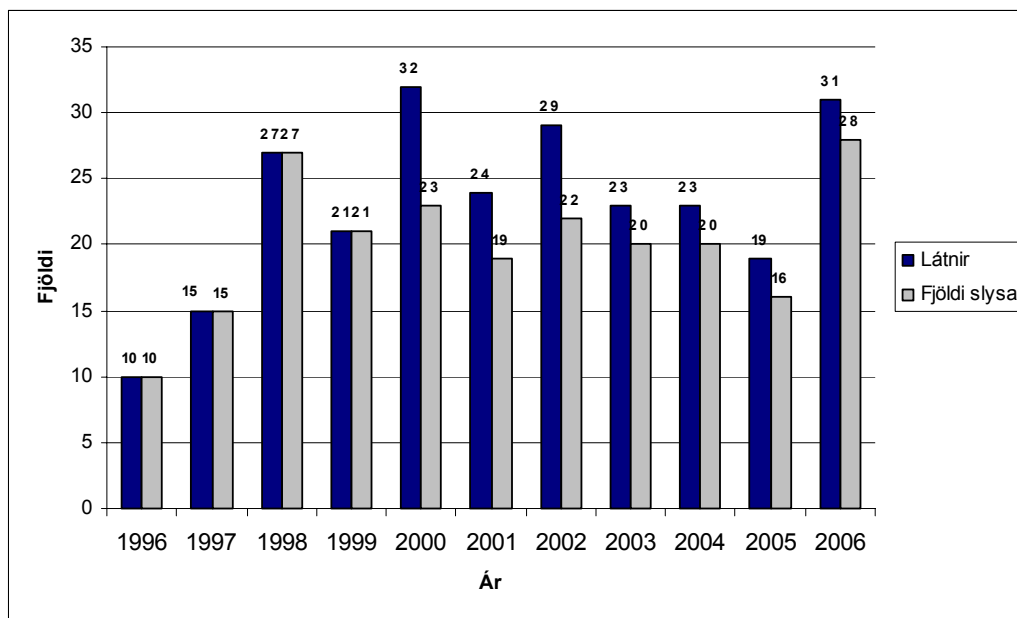
Ábendingar

Rannsóknarnefnd umferðarslysa ítrekar fyrri ábendingar um hraðakstur og ölvunarakstur sem eru helstu orsakir banaslysa í umferðinni undanfarin ár.

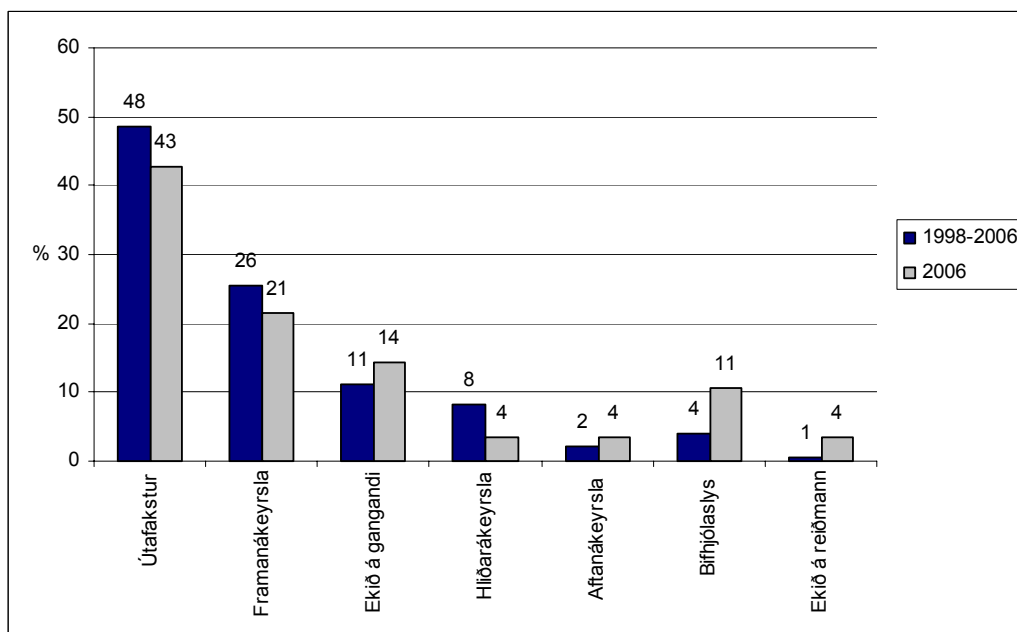
Reykjavík 31.5.2007

Rannsóknarnefnd umferðarslysa

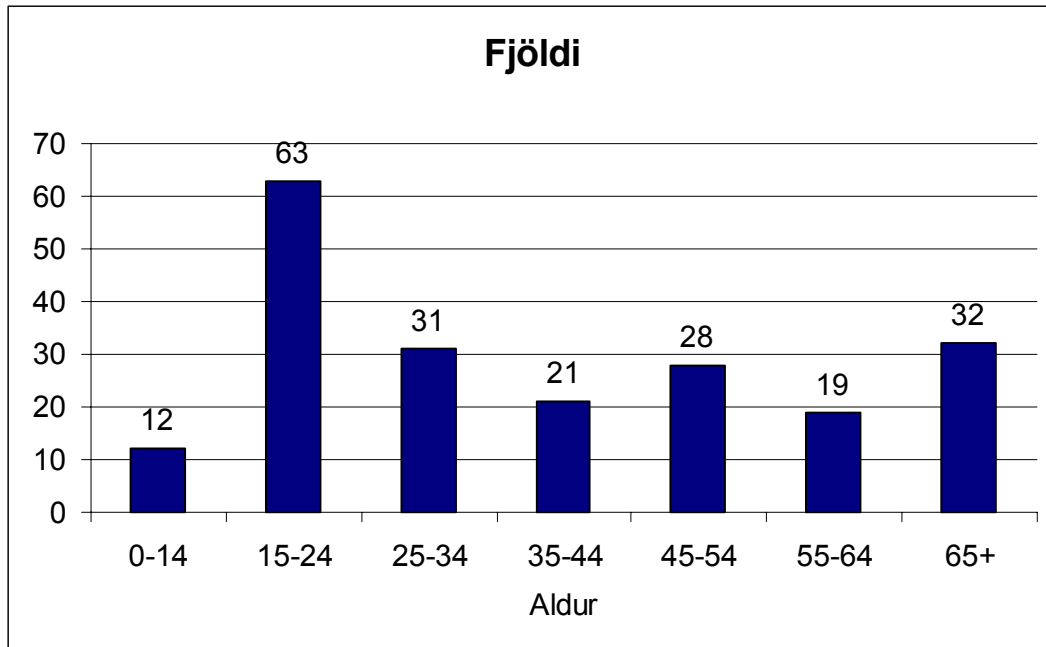
Tölfræði banaslysa í umferðinni 2006



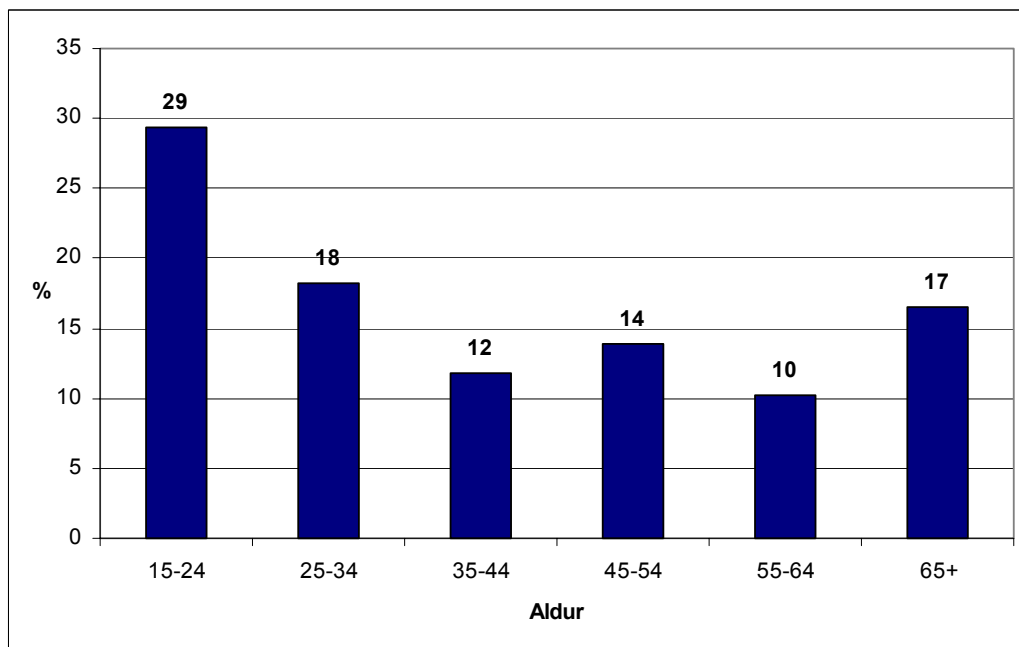
Mynd 1: Fjöldi banaslysa og fjöldi látinna í umferðarslysum frá 1996 til 2006.



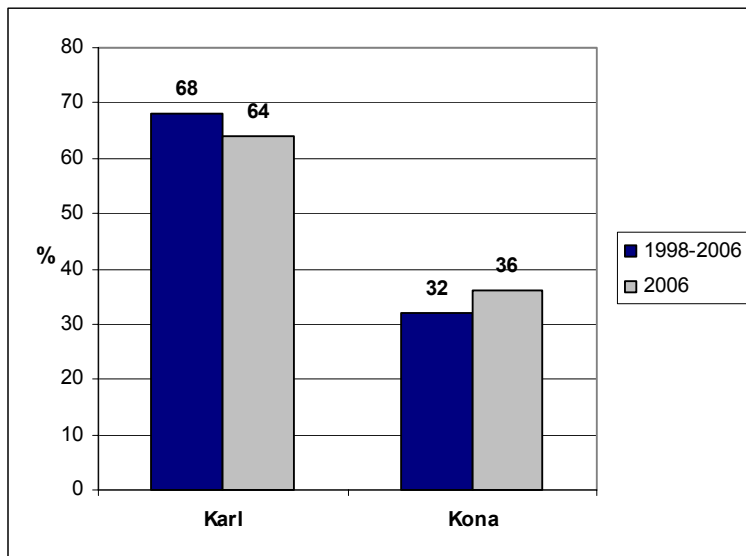
Mynd 2: Tegund banaslysa 1998 - 2006.



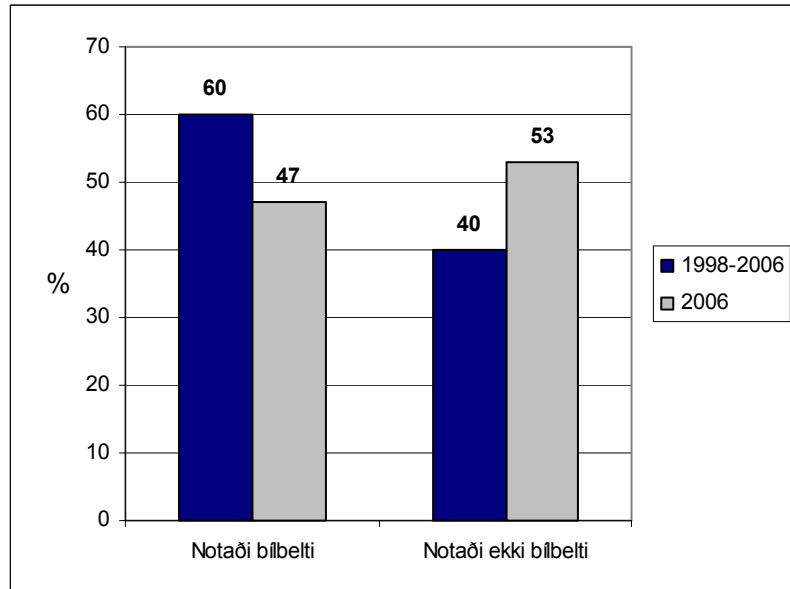
Mynd 3: Fjöldi látinna eftir aldri í umferðarslysum frá 1998 - 2006.



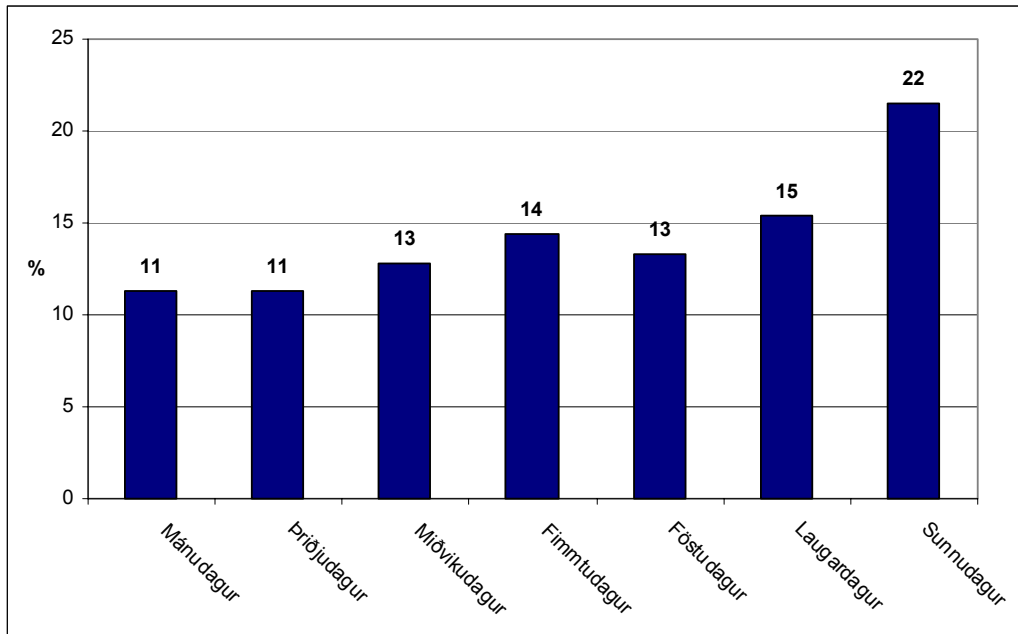
Mynd 4: Aldur orsakavalda í banaslysum í umferðinni frá 1998 - 2006.



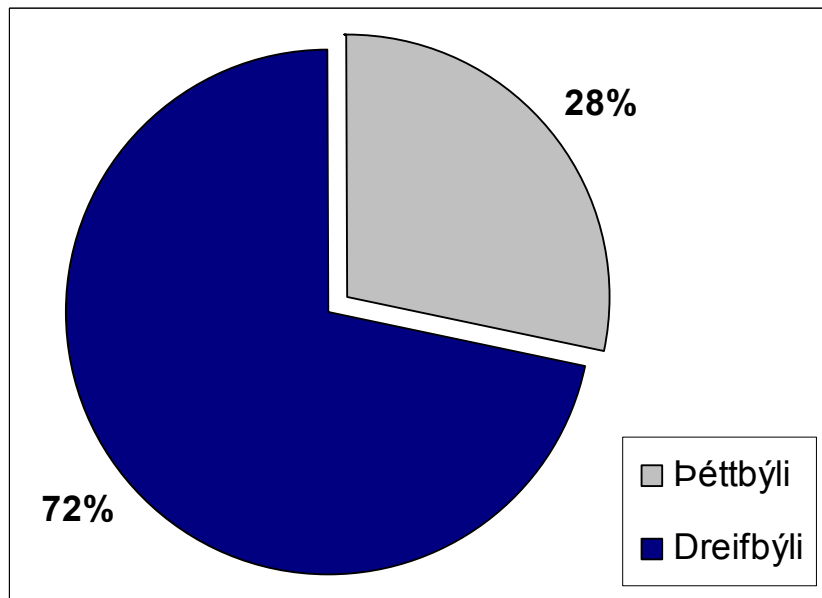
Mynd 5: Kyn látinna í banaslysum í umferðinni 1998-2006



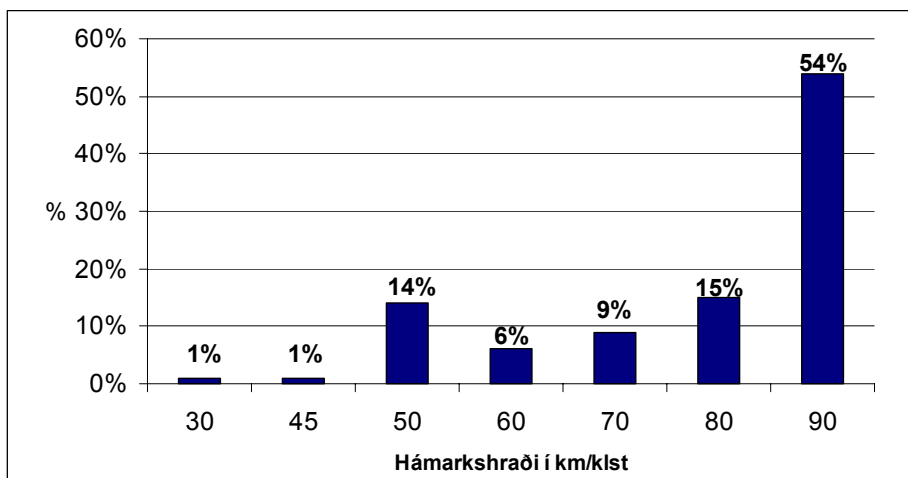
Mynd 6: Bílbeltanotkun í banaslysum 1998-2006.



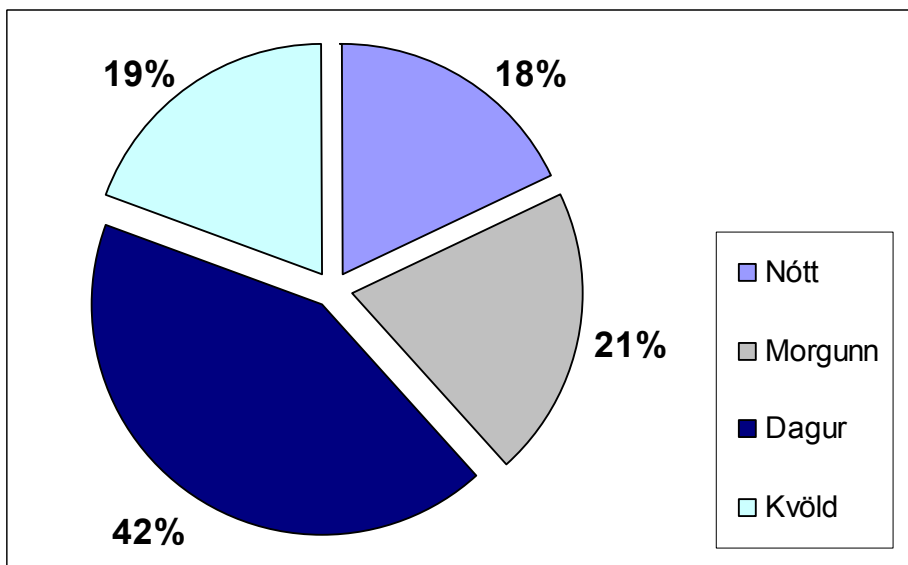
Mynd 7: Banaslys í umferðinni eftir vikudögum 1998 - 2006.



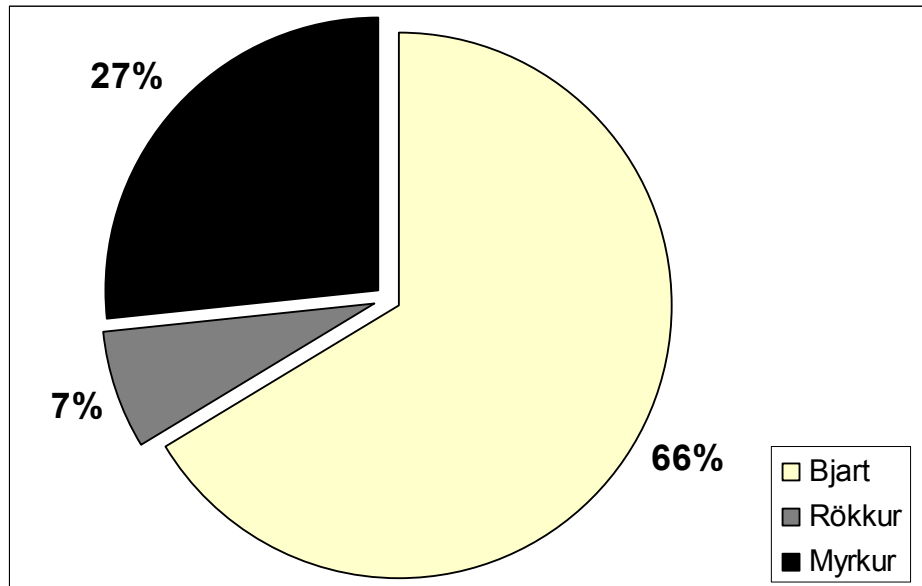
Mynd 8: Banaslys í umferðinni 1998-2006. Dreifbýli/Þéttbýli.



Mynd 9: Hlutfall banaslysa eftir hámarkshraða vegar árána 1998 - 2006.



Mynd 10: Banaslys í umferðinni 1998-2006. Tími sólarhrings.



Mynd 11. Banaslys í umferðinni 1998-2006. Birta.

	Fjöldi
Ölvunarakstur	7
Ofsaakstur	3
Hraðakstur	2
Farið fram úr beint ofan í umferð á mót	2
Veikindi	2
Fíkniefnaakstur	1
Forgangur ekki virtur við gangbrautarljós	1
Hélt sig ekki hægra megin - útafakstur	1
Kappakstur	1
Sofnar undir stýri	1
Gengið án þess að hugsa um umferðina	1
Hlaupið án tillits til umferðari	1
Ölvaður gangandi vegfarandi	1
Reiðmaður ríður í veg fyrir umferð	1
Hálka á vegi	1
Sterkur vindur	1
Lausaganga hesta	1

	Fjöldi
Bílbelti ekki notuð	3
Hraðakstur	3
Lyfjaakstur	2
Ungur ökumaður, 17-18 ára	2
Bílbelti rangt notað	1
Of hraður akstur framhá vinnustað	1
Ofsaakstur	1
Hélt sig ekki hægra megin. Ekið framan á	1
Kæruleysi og stælar	1
Svefn og þreyta	1
Skortur á einbeitingu - farþegi	1
Skortur á einbeitingu eða athygli dreift	1
Ójöfn hemlun	1
Grindarbilun	1
Fótgangandi heldur sig ekki við göngustíga	1
Hlaupið án þess að taka tillit til umferðarinnar	1
Ölvaður reiðmaður	1
Sterkur vindur	1

	Fjöldi
Farþegi notar ekki bílbelti	3
Ölvun	2
Hálka á vegi	2
Drukknun	2
bílbelti ekki notuð	1
Notar ekki hjálm	1
Hélt sig ekki hægra megin - ekið framan á	1
Hélt sig ekki hægra megin. Útafakstur	1
Skyndilega hemlað	1
Ungur ökumaður, 17-18 ára	1
Framrúða eða afturgluggi óhrein	1
Hjólabúnaður ófullnægjandi	1
Í dókkum fótum (án endurskinsmerkis)	1
Aðrir hönnunargallar við hliðarsvæði	1
Kviknar í ökutæki	1

	Fjöldi
Bílbelti ekki notuð	1
Bífhjólamaður ekki í hlífðarfatnaði	1
Hraðakstur	1
Röng stýring í fláa	1
Kappakstur	1
Skortur á einbeitingu völdum farþega	1
Skortur á einbeitingu völdum síma	1
Útbúnaði tengivagns ábótavant	1
Hár aldur	1
Hálka á vegi	1
Vegavinna, lýsingu vantar	1
Skilti væru nauðsynleg	1

Mynd 12. Orsakagreining banaslysa 2006. RNU greinir orsakir slysa eftir vægir þeirra. Þannig er greind aðalorsök sem átti mestan þátt í að slysið varð en öðrum orsökum, sem voru meðverkandi, er raðað þar á eftir í vægisröð.

Orsök 3

Banaslys í umferðinn 2006