



## Banaslys 1. mars 2009

Akrafjallsvegur

Útafakstur

Látinn 45 ára karlmaður

### Lýsing á slysi

Slysið varð á Akrafjallsvegi miðja veginni milli Akraness og Hvalfjarðarganga. Ökumaður fólksbifreiðar ók vestur Akrafjallsveg í átt að Akranesi en ók yfir á rangan vegarhelming og útaf veginum sunnaverðum. Bifreiðin hafnaði um 100 metra frá útafakstursstaðnum, utanvegar. Ummerki á vettvangi gáfu til kynna að bifreiðinni hafi verið ekið yfir rangan vegarhelming, vegöxl og niður vegfláann en síðan oltið nokkrar veltur þegar hún var komin niður á jafnsléttu.

Ökumaður bifreiðarinnar var einn á ferð þegar slysið varð. Hann notaði ekki bílbelti og kastaðist út úr bifreiðinni. Bifreiðin dældaðist nokkuð við velturnar en engin afgerandi afmyndun var á yfirbyggingu hennar.

#### **Veður:**

Skýjað.

Rigning.

11-13 m/sek

vindur.

3 gráðu hiti.

#### **Vegur:**

Blautur.

Malbikaður.

Hámarkshraði 90

km/klst.

Meðaltalsumferð

á sólahring:

5.420 ökutæki.

#### **Tími**

sólarhrings:

Kvöld.

#### **Ökutæki:**

Volkswagen Golf  
fólksbifreið.



Mynd 1. Leið ökutækis útaf Akrafjallsvegi

Slysið varð í hvasaviðri og rigningu og vegurinn var blautur. Þarna er vegurinn óupplýstur en yfirborðsmerkingar eru skýrar, hvítar brotnar línur sem aðskilja akreinar úr gagnstæðum áttum og marka breidd vegarins. Þá eru vegstikur með

glitmerkjum í vegöxlum. Samkvæmt hraðaútreikningi rannsóknarnefndarinnar er líklegasti hraði bifreiðarinnar um 87 km/klst. Hámarkshraði á Akrafjallsvegi er 90 km/klst.

Bifreiðin var skoðuð og áhersla á lögð á hugsanlega bilun í stýris- eða hjólabúnaði sem varpað gæti ljósi á orsök útafakstursins. Rannsókn leiddi í ljós að orsök slyssins verður ekki rakin til bilunar í ökutækinu.

Niðurstöður áfengis- og lyfjarannsóknar ökumanns fólksbifreiðarinnar voru neikvæðar.

### **Orsakagreining**

- Rannsóknarnefndin telur sennilegt að ökumaður hafi sofnað við akstur.
- Ökumaður notaði ekki bílbelti.

### **Tillaga í öryggisátt**

#### **Bílbeltanotkun**

Að mati rannsóknarnefndar umferðarslysa er mjög líklegt að ökumaður í slysinu á Akrafjallsvegi hefði lifað það af hefði hann notað bílbelti. Þessi ályktun er dregin af því að lítil afmyndun (aflögun) varð á yfirbyggingu bifreiðarinnar. Í skýrslu um banaslys í umferðinni sem kom út árið 2009 benti RNU á, byggt á grundvelli rannsókna frá árinu 1998, að 43 hafi látist í umferðarslysum sem bílbelti hefðu mögulega getað bjargað. Þau eru fá einföldu úrræðin sem hægt er að benda á sem gætu bjargað fjölda fólks frá örkumlun og dauða í umferðinni. Það markmið, að ná 100% bílbeltanotkun ökumanna og farþega, er sennilega áhrifaríkasta úrræðið. Sektorákvæði vegna brotsins ættu að vera í samræmi við öryggisávinning af notkun belta og hækka umtalsvert frá því sem nú er og varða punktum í ökuferilsskrá.

#### **Vaktavinna og hætta á umferðarslysum vegna þreytu**

Samkvæmt upplýsingum nefndarinnar hafði ökumaður í slysinu á Akrafjallsvegi lokið við þrjár tólf tíma dagvaktir áður en slysið varð og kann það að vera einn áhrifavalda í slysinu. Þrátt fyrir að vaktafyrirkomulag það, sem ökumaður vann við sé í samræmi við reglur, telur nefndin vert að benda á að allir, sem vinna vaktavinnu, eru í mun meiri áhættu en aðrir að valda umferðarslysum vegna þreytu (sjá t.d. National Sleep Foundation in America, 2005; Stutts, Wilkins, Osberg og Bradleys, 2003). Rannsóknarnefndin vill brýna fyrir stjórnendum fyrirtækja og stofnana þar sem vaktavinna er unnin, að fræða starfsfólk um þessa hættu og auka þannig vitund og öryggi. Árið 2008 rannsakaði nefndin annað banaslys í umferðinni þar sem ökumaður, sem vann vaktavinnu, sofnaði undir stýri.

*Heimildir*

*National Sleep Foundation in America (2005). Sleep in America Poll 2005.*

*Stutts J.C., Wilkins, J.W., Osberg J.S. og Bradleys, V., V. (2003). D river risk factors for sleep-related crashes Accident Analysis & Prevention, Vol. 35, Nr. 3,bls. 321-331*

**4. maí 2010**

**Rannsóknarnefnd umferðarslysa**