



Skýrsla um banaslys í umferðinni

Þjóðvegur 1 Hrútafjarðarhálsi 23.mars 2012

Málsnr. 2012-006

Rannsóknir RNU miða að því að leiða í ljós orsakir umferðarslyss til að koma í veg fyrir að sams konar umferðarslys verði aftur. Markmið nefndarinnar er ekki að skipta sök eða ábyrgð heldur stuðla að auknu öryggi í umferðinni sbr. lög um Rannsóknarnefnd umferðarslysa nr. 24/2005 með síðari breytingum.

Þjóðvegur 1 Hrutafjarðarhálsi 23. mars 2012

Útafakstur

Látinn 24 ára karlmaður

Samantekt

Ökumaður fólksbifreiðar ók suðurvegur þjóðveg 1 á Hrutafjarðarhálsi. Hann missti stjórn á bifreiðinni í beygju vegna hraðaksturs. Bifreiðin valt á veginum og hafnaði út af vinstra megin miðað við akstursstefnu. Ökumaður notaði ekki bilbælti og var í óökuhæfu ástandi sökum neyslu vímuefna. Kastaðist hann út úr bifreiðinni sem valt síðan yfir hann .

Aðstæður

Veður og birta:

Þurrt, bjart og hálfskýjað

Vegur:

Bundið slitlag. Hámarkshraði 90 km/klst.
1149 ökutæki að meðaltali á dag (ÁDU).

Tími sólahrings:

Kl. 16.28

Ökutæki:

Toyota Yaris

*Rannsóknarnefnd umferðarslysa
Húsi Flugbjörgunarveitarinnar
Flugvallavegi
101 Reykjavík*

*Heimasíða:
www.rnu.is*

*Tölvupóstfang:
rnu@rnu.is*

Lýsing á slysi

Ökumaður Toyota Yaris fólksbifreiðar ók suður þjóðveg 1 á Hrítafjarðarhálsi. Hann missti stjórn á bifreiðinni í vinstri beygju og ók útaf. Á vettvangi voru 144 metra hjólför í hægri vegkanti og af þeim mátti ráða að ökumaður reyndi að sveigja bifreiðinni upp á veginn aftur. Við það valt hún á veginum (28 metra), fór útaf vinstra megin þar sem hún valt 25 metra til viðbótar. Vitni kvað Yaris bifreiðinni hafa verið ekið hratt framúr sinni bifreið skömmu fyrir slysið.



Mynd af vettvangi sem sýnir för eftir bifreiðina í aðdraganda bílveltunnar. Horft í akstursátt bifreiðarinnar suðvestur þjóðveg 1



Mynd af vettvangi sem sýnir hjólför á veginum þar sem bifreiðin byrjaði að velta.

Á slysstað er vegurinn 7,5 metra breiður og eru mjúkar beygjur á honum, fyrst til vinstri en svo til hægri miðað við akstursstefnu ökumanns. Vegurinn var auður þegar slysið varð og aðstæður góðar. Skurður og girðing er nálægt veginum hægra megin en vegflái ekki brattur. Yfirborðsmerkingar eru á miðju og við vegaxlir auk vegstika.

Hámarkshraði á veginum er 90 km/klst en samkvæmt útreikningum RNU var líklegasti hraði bifreiðarinnar 124 km/klst. (+/-14 km/klst.)

Ökutækið var af gerðinni Toyota Yaris, bíúð negldum hjólbörðum, hálfslitnum. Nokkur aflögun var á þaki bifreiðarinnar eftir veltuna og hafði framrúða losnað úr að hluta. Loftpúðar blésu ekki út, en það er ekki óeðlilegt í bílveltu sem þessari. Ástand bílbelta var rannsakað á vettvangi og virkuðu þau eðlilega. Ökumaður notaði ekki bílbelti þegar slysið varð. Rannsóknarnefnd umferðarslysa telur sennilegt að hann hefði lifað slysið af hefði hann notað bílbelti.

Niðurstöður áfengis- og lyfjaprófs leiddu í ljós að ökumaður var undir áhrifum vímuefna og lyfja.

Ökumaður var ökuréttindalaus þegar slysið varð. Hann hafði verið sviptur ökuréttindum ævilangt vegna ítrekaðra umferðarlagabrota, m.a. vegna vímuefna- og lyfjaaksturs.

Orsakagreining

- Ökumaður ók allt of hratt
- Ökumaður var undir áhrifum vímuefna og óhæfur til að aka bifreið
- Ökumaður notaði ekki bílbelti

Tillögur í öryggisátt

Ný úrræði gegn ölvunar- og lyfjaakstri

Að mati rannsóknarnefndar umferðarslysa (RNU) er brýnt að rannsaka hvaða úrræði hafa gefist vel í öðrum löndum og leitt geta til breyttrar hegðunar ökumanna sem aka ítrekað undir áhrifum áfengis og/eða lyfja. Nefndin hefur hér helst í huga meðferðarúrræði og námskeið, undir virkri stjórnun og eftirliti, sem nýjan valkost í refsivörslukerfinu. Rannsaka ber hver viðurlög eru við ölvunar- og fíkniefnaakstri og refsiframkvæmdina og hvort þörf sé á nýjum úrræðum. Leggur RNU til að innanríkisráðuneytið skipi hóp fagaðila á sviði réttarfars og refsivörslu og meðferðar við áfengis- og fíkniefnasýki, sem falið verði að vinna tillögur til sóknar gegn þessari vá í umferðinni.

Akstur undir áhrifum áfengis, vímuefna- og lyfja er verulegt vandamál hér á landi eins og víða annars staðar. Afleiðingar birtast með skírurum hætti í gögnum RNU. Á fimm ára tímabili árin 2006-2011 fórust 95 manns í 85 umferðarslysum. Af þessum 95 fórust 24 í slysum sem rekja má til aksturs undir áhrifum áfengis eða lyfja. Þetta er fjórðungur allra sem létust í umferðarslysum á tímabilinu.

Mikilvægt er að gera ökumönnum sem aka undir áhrifum áfengis og vímuefna grein fyrir hættunni sem þeir skapa almenningi og sínum nánustu í umferðinni. Í mörgum tilvikum er það ökumaðurinn sjálfur sem ferst eða slasast en einnig eru of mörg dæmi um að ökumaður undir áhrifum áfengis eða annarra vímuefna sé valdur að alvarlegu umferðarslysi sem leiðir til dauða og örkumlunar annarra, en lifir sjálfur slysið af. Í 7 af 24 banaslysum þar sem ölvunar- eða lyfjaakstur var orsök árin 2006-2011 fórust aðrir en ökumaður sem slysinu olli.

Við skoðun þessa máls hefur rannsóknarnefndin átt samstarf við sérfræðinga hjá SÁÁ og embætti ríkislögreglustjóra. Þeir staðfestu mat RNU á vandamálinu. Stór hópur ökumanna sem tekinn hefur verið fyrir ölvunar- og fíkniefnaakstur hér á landi er staðinn að broti á ný á innan við ári, eða um 20% þessara ökumanna (sjá töflu 1).

Tafla 1. Fjöldi einstaklinga sem grunaðir voru um ölvunarakstur eða akstur undir áhrifum ávana- og fíkniefna árið 2012, greint eftir fjölda brota.

Fjöldi brota	Fjöldi einstaklinga	%
1	1.512	80,2
2	258	13,7
3	63	3,3
4	27	1,4
5	11	0,6
6	4	0,2
7	4	0,2
8	2	0,1
9	2	0,1
10	0	0,0
11	0	0,0
12	1	0,1
13	1	0,1
Alls	1.885	100

Heimild: Mannauðs og tölfræðideild ríkislögreglustjóra – Afbrotatölfræði

Ökumaðurinn sem fórst í slysinu sem hér er til rannsóknar, ók undir áhrifum vímuefna og lyfja og var ökuréttindalaus vegna ítrekaðra umferðarlagabrota. RNU hefur margoft rannsakað slysmanna með viðlíka ökuferil og leggur áherslu á að nýjum úrræðum verði beitt, þar sem sannanlegt er að úrræði þau sem tiltæk eru í því lagaumhverfi sem nú ríkir, virka illa í þessum tilvikum.

Erlendar rannsóknir hafa sýnt að nokkur hluti ökumanna sem aka ölvaðir eiga við áfengisvandamál að stríða. Þeir neyta mikils magns áfengis með reglulegu millibili og aka oft ölvaðir (Beirness, Simpson og Mayhew, 1998). Á ensku eru þessir ökumenn nefndir „hard-core drinking drivers“ en mismunandi er hvaða skilgreiningar eru notaðar til að afmarka hópinn. Sumir eiga einungis við áfengisvandamál að stríða á meðan aðrir eru í blandaðri neyslu áfengis, lyfja og annarra vímuefna. Brotaferill þessara ökumanna einskorðast ekki við ölvunarakstur, algengt er að þeir séu með önnur umferðarlagabrot á ökuferli sínum, eða önnur afbrot.

Rannsóknir sem gerðar hafa verið á ökumönnum sem hafa verið sviptir ökuréttindum benda til þess að allt að 75% þeirra aki áfram réttindalausir (Ross, 1992). Þeir virðast kæra sig kollótta um hugsanlegar afleiðingar gjörða sinna. Þessi staðreynd vekur upp spurningar um hvaða fleiri úrræði eru fyrir hendi en eftirlit lögreglu gegn ölvunar- og fíkniefnaakstri. RNU

hefur bent á í skýrslum sínum að skoða beri hvort taka eigi upp svonefndan áfengislás, sem gæti verið raunhæft úrræði fyrir áfengissjúklinga, ([Skýrsla RNU um banaslys í umferðinni 2009, bls. 10](#)). Það úrræði er talið hafa gefist vel víða erlendis gegn ölvunarakstri en eðli málsins samkvæmt kemur áfengislás ekki í veg fyrir lyfja- og fíkniefnaakstur.

Á fundi með sérfræðingi frá SÁÁ, sem nýlega hélt erindi um þetta málefni á Umferðarþingi, kom fram að ýmis meðferðarúrræði hafi gefið góða raun hjá þeim sem hafa átt við vímuefnavandmál að stríða. Ástæða er til að kanna nánar hvort þeim úrræðum megi beita í tilvikum ökumanna sem gerast sekir um þessi alvarlegu og síendurteknu umferðarlagabrot. Ræddi hann sérstaklega um einstaklinga sem teknir eru ölvaðir við akstur eða undir áhrifum vímuefna og hljóta dóm fyrir. Telur hann að dómari eigi að hafa heimild til að dæma menn í meðferð að fullnægðum öllum skilyrðum. Í þeim tilvikum þyrfti að liggja fyrir greining á því hvort sjúklingur á við áfengis- og vímuefnavandamál að etja sem meðferðarúrræði eru til við. Í dómsniðurstöðunni þyrfti að hans mati m.a. að kveða á um skyldur dómþola í meðferðarferlinu, sér í lagi að viðkomandi einstaklingur þurfi að skila þvagprufum eða lífsýnum til meðferðaraðila til greiningar á vímuefnum án nokkurs fyrirvara þegar eftir því er leitað. Þróa þyrfti mjög góða samvinnu við heilbrigðiskerfið til að gera þetta úrræði mögulegt.

RNU tekur undir þessi sjónarmið og leggur til að meðferðarúrræði, samhliða sviptingu og refsingu og e.a. notkun áfengislása, verði tiltækt í sem flestum slíkum málum. Þannig gæti einstaklingur sem játar slíkt brot, og undirgengst lögreglustjórasátt, fallist á að hluti af viðurlögunum verði að hann sæki viðurkennda meðferð auk þess sem þessi heimild yrði tiltæk í málum sem rata fyrir dómstóla. Að mati RNU er mjög brýnt að starfshópur verði skipaður um þetta málefni sem hafi það verkefni að finna framkvæmanlega, skilvirka og öfluga aðferð til að ná til þessa hóps ökumanna.

Reykjavík 29.maí 2013
Rannsóknarnefnd umferðarslysa