



Skýrsla um banaslys í umferðinni
Akrafjallsvegur 6. apríl 2013

Málsnr. 2013 – U006



Akrafjallsvegur 6.4.2013
Málsnr. 2013 - U006

Rannsóknir Rannsóknarnefndar samgönguslysa miða að því að leiða í ljós orsakir slyss til að koma í veg fyrir að sams konar slys verði aftur. Markmið nefndarinnar er ekki að skipta sök eða ábyrgð heldur stuðla að auknu öryggi í samgöngum sbr. lög um Rannsóknarnefnd samgönguslysa nr. 18/2013.

Akrafjallsvegur 6. apríl 2013

Framanákeyrsla

Látin 17 ára stúlka

Samantekt

Ökumaður jeppabifreiðar ók yfir á rangan vegarhelming í veg fyrir litla fólksbifreið með þeim afleiðinum að ökumaður fólksbifreiðarinnar lést. Harður árekstur varð á milli bifreiðanna og kastaðist fólksbifreiðin aftur um 12 til 13 metra. Ökumaður jeppabifreiðarinnar var ofurölvi. Rannsóknarnefnd samgönguslysa ítrekar fyrri ábendingar og tillögur í öryggisátt varðandi akstur undir áhrifum áfengis.

Aðstæður

Veður og birta:

Myrkur, lítill vindur.

Vegur:

Blautt yfirborð. Bundið slitlag. Hámarkshraði 90 km/klst. Meðaltalsumferð á sólarhring er 2295 bílar.

Tími sólarhrings:

Nótt.

Ökutæki:

Toyota Yaris
BMW X5

Rannsóknarnefnd samgönguslysa
Húsi Flugbjörgunarsveitarinnar
Flugvallarvegi
101 Reykjavík

Heimasíða:

www.rnsa.is

Tölvupóstfang:

rnsa@rnsa.is

Lýsing á slysi

Ökumaður BMW X5 jeppabifreiðar ók Akrafjallsveg að næturlagi áleiðis til Reykjavíkur, hann var einn á ferð. Hitastig var rétt yfir frostmarki, lítill vindur og myrkur. Um tveimur km vestur af Hvalfjarðargöngunum ók hann yfir á rangan vegarhelming í veg fyrir Toyota Yaris bifreið sem kom úr gagnstæðri átt. Harður árekstur varð á milli ökutækjanna og kastaðist Yaris bifreiðin aftur á bak og valt út fyrir veg. Hún stöðvaðist á hvolfi um 12 til 13 metra frá árekstrarstað. Ökumaður Yaris bifreiðarinnar lést samstundis í slysinu vegna fjöläverka. BMW jeppinn snerist og stöðvaðist 2 til 3 metra frá árekstrarstað. Engir farþegar voru í bifreiðunum.



Mynd af slysavettvangi. Yaris bifreiðin er utan vegar, en henni hafði verið velt á réttan kjöl þegar myndin var tekin. BMW jeppinn er í vegkantinum og snýr nánast öfugt miðað við akstursstefnu.

Mikill stærðar- og þyngdarmunur er á ökutækjunum. BMW jeppinn er 2020 kg að eiginþyngd en Yaris bifreiðin 935 kg og jafnframt er BMW jeppinn mun hærri en Yaris bifreiðin. Sökum þessara tveggja þátta varð höggið þyngra og óhagsstæðara fyrir minni bifreiðina og mikil aflögun varð inn í ökumannsrými hennar. Hraðaútreikningar benda til að hraði Yaris bifreiðarinnar hafi verið á bilinu 70 til 80 km/klst. og BMW jeppinn á 94 til 101 km/klst. þegar slysið átti sér stað.

Ökumaður Yaris bifreiðarinnar var spenntur í öryggisbelti, beltastrekkjari virkjaðist í slysinu og loftpúði í stýri blés út. Loftpúði í stýri blés út í BMW jeppanum, ökumaður hennar viðbeinsbrotnaði og annað lungað féll saman. Hann var spenntur í öryggisbelti.

Yaris bifreiðinni var ekið framhjá gjaldskýli Hvalfjarðarganganna kl. 02:17. Um tveggja mínútna akstur er frá skýlinu að slysstað og því líkur á að slysið hafi átt sér stað um klukkan 02:19. Vegfarandi kom á slysstað skömmu eftir slysið og eftir að hann hafði áttað sig á aðstæðum, tilkynnti hann slysið til Neyðarlínunnar klukkan 02:27. Lögreglan kom á vettvang nokkrum mínútum síðar.

Af ummerkjum á vettvangi mátti greina að árekstrarstaður var í vegkanti á akrein Yaris bifreiðarinnar. Ekki var hægt að greina ummerki eftir hemlun á veginum. Ökumaður BMW jeppans veitti Yaris bifreiðinni ekki eftirtekt að eigin sögn, né því að hann var sjálfur kominn yfir á rangan vegarhelming. Áfengismæling á ökumanni BMW jeppans leiddi í ljós að hann var ofurölvi þegar slysið átti sér stað. Áfengismagn í blóði er talið hafa verið 2,7‰ þegar slysið varð. Einstaklingur undir svo miklum áfengisáhrifum er rænulítill og hefur skerta stjórn á hreyfingum auk annarra þátta sem skerða ökuhæfni. Líkur á að missa meðvitund sökum ölvunar eru talsverðar í þessu ástandi.

Niðurstöður áfengis- og lyfjarannsóknar á ökumanni Yaris bifreiðarinnar sýndu að hann var ekki undir áhrifum áfengis eða lyfja þegar slysið átti sér stað.

Bifreiðarnar voru teknar til rannsóknar eftir slysið. Ekkert kom fram við skoðun á þeim sem skýrir orsök slyssins. Ljósín voru kveikt á Yaris bifreiðinni og var önnur peran í lagi eftir slysið en hin peran brotnaði í slysinu. Perur í aðalljósum BMW jeppans voru í lagi. Bifreiðarnar voru því sýnilegar rétt fyrir slysið.

Á slysstað er vegurinn beinn og um 6,5 metra breiður. Vegurinn var blautur en hálkulaus, lítill vindur og hiti um 1 – 2°C.

Orsakagreining

- Ökumaður BMW X5 jeppans var ofurölvi og ók yfir á rangan vegarhelming í veg fyrir Toyota Yaris bifreiðina.
- BMW X5 jeppanum var ekið yfir leyfðum hámarkshraða.

Ábending

Undanfarin ár hefur ölvunarakstur verið ein helsta orsök banaslysa í umferðinni. Rannsóknarnefnd samgönguslysa ítrekar fyrri ábendingar um ölvunarakstur. Ökumenn sem setjast ölvaðir undir stýri skapa öðrum og sjálfum sér mikla hættu. Akstur eftir áfengisdrykkju og vökur eykur líkur á slysum, afleiðingar þeirra verða oft mjög alvarlegar og brýnt að allir séu á varðbergi gagnvart þessari hættu. Áfengi hefur slævandi áhrif á dómgreind þeirra sem neyta þess. Áfengismagn í blóði þarf ekki að verða mikið til að áhrifin skerði einbeitingu hins ölvaða, sjónsvið minnkar og fjarlægðarskyn versnar. Eftir því sem ölvun er meiri skerðist viðbragðstími, hreyfistjórnun og rökvisi sem endar með meðvitundarleysi. Hér eru einungis talin upp nokkur atriði af mörgum áhrifum áfengis á ölvaðan einstakling¹.

Að mati Rannsóknarnefndar samgönguslysa er nauðsynlegt að koma þeim skilaboðum á framfæri við ökumenn að þeir aki ekki undir neinum kringumstæðum eftir að hafa neytt áfengis.

¹ WHO, 2007. „*Drinking and driving. A road safety manual for decision makers and practitioners*“. ISBN 978-2-940395-00-2. Genf, Sviss.



Skýrslan var samþykkt af:

Geirprúður Alfreðsdóttir
Ásdís J. Rafnar
Brynjólfur Mogensen

Fyrir hönd Rannsóknarnefndar samgönguslysa

Sævar Helgi Lárusson
Stjórnandi rannsókna

Reykjavík 10. október 2014
Rannsóknarnefnd samgönguslysa