



## Banaslys í umferðinni 2004





Rannsóknarnefnd umferðarslysa  
Stofnuð: 1996

Nefndarmenn:

Ásdís J. Rafnar, hæstaréttarlögmaður, Rafnar lögfræðiþjónusta  
Inga Hersteinsdóttir, verkfræðingur VSI-ráðgjöf  
Jón Baldursson, yfirlæknir slysa- og bráðadeildar Landspítala-háskólasjúkrahúss

Framkvæmdastjóri:

Ágúst Mogensen, félagsfræðingur

Varamenn:

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

Sérfræðingar:

Eiríkur Hreinn Helgason, yfirlögregluþjónn  
Haraldur Sigþórsson, umferðarverkfræðingur  
Lárus Sveinsson, bíltæknir  
Kjartan Benediktsson, Slysavarnafélagið Landsbjörg

### ***Banaslys í umferðinni 2004, Reykjavík (2005). Rannsóknarnefnd umferðarslysa***

Áður útgefið:

*Banaslys í umferðinni 1998.* Reykjavík, 1999. Rannsóknarnefnd umferðarslysa  
*Banaslys í umferðinni 1999.* Reykjavík, 2000. Rannsóknarnefnd umferðarslysa  
*Banaslys í umferðinni 2000.* Reykjavík, 2001. Rannsóknarnefnd umferðarslysa  
*Banaslys í umferðinni 2001.* Reykjavík, 2002. Rannsóknarnefnd umferðarslysa  
*Banaslys í umferðinni 2002.* Reykjavík, 2003. Rannsóknarnefnd umferðarslysa  
*Banaslys í umferðinni 2003.* Reykjavík, 2004. Rannsóknarnefnd umferðarslysa

Sérrit nr. 1. *Ungir öikumenn: Yfirlit yfir ráðstafanir til að fækka slysum.* Reykjavík, 2000.

Rannsóknarnefnd umferðarslysa. Höf.: Ágúst Mogensen

Sérrit nr. 3. *Rannsóknir umferðarslysa á Norðurlöndunum.* Reykjavík, 2001. Rannsóknarnefnd umferðarslysa. Höf.: Ágúst Mogensen

Sérrit nr. 2. *Útafakstur í dreifbýli.* Reykjavík, 2002. Rannsóknarnefnd umferðarslysa. Höf.: Ágúst Mogensen

Sérrit nr. 3. *Framanákeyrslur.* Reykjavík, 2003. Rannsóknarnefnd umferðarslysa. Höf.: Ágúst Mogensen

Rannsóknarnefnd umferðarslysa

Flugvallarvegi 101 Reykjavík

Sími 511 5040

[rmu@rmu.is](mailto:rmu@rmu.is)

[www.rmu.is](http://www.rmu.is)

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



# Efnisyfirlit

	<b>bls.</b>
Efnisyfirlit	5
Formáli	8
Tölfræði banaslysa í umferðinni 2004	11
Orsakagreining banaslysa í umferðinni 2004	20
Ábendingar vegna banaslysa í umferðinni	21
Erindi Rannsóknarnefndar umferðarslysa vegna banaslysa í umferðinni 2004	24





# Formáli

Árið 2004 var unnið að umfangsmiklum breytingum á starfsemi Rannsóknarnefndar umferðarslysa. Á haustþingi 2004 lagði samgönguráðherra fram frumvarp til laga um Rannsóknarnefnd umferðarslysa og samhliða því var hafist handa við gerð nýrrar reglugerðar um starfsemi nefndarinnar. Eftir nokkra umfjöllun hjá Samgöngunefnd Alþingis voru lögin samþykkt þann 10. mars 2005 og taka þau gildi 1. september n.k.

Mikilvægum áfanga er náð með því að starfsemi rannsóknarnefndarinnar er betur skilgreind og fest í lög. Hin nýju lög og reglugerð sem unnið er að leiða af sér ný tækifæri fyrir nefndina, meiri umsvif og fleiri verkefni. Hvað rannsóknir nefndarinnar varðar ber hæst að hægt verður að taka til greiningar fleiri tegundir umferðarslysa, en fram að þessu hefur nefndin einkum beint sjónum að banaslysum í umferðinni. Með nýju lögunum mun RNU einnig taka til rannsóknar umferðarslys þar sem mikil meiðsli hafa orðið. Að umfangi þýðir það samkvæmt áætlun nefndarinnar að slysum sem nefndin rannsakar fjölgar úr 20-30 á ári í nærri 150. Af öðrum breytingum sem lögini fela í sér má nefna að samgönguráðherra mun skipa nefndinni forstöðumann til 5 ára og ber hann ábyrgð á daglegum rekstri nefndarinnar auk þess að vera rannsóknarstjóri.

Þá voru húsnaðismál RNU til umræðu á árinu 2004. Fram til þessa hefur nefndin notið velvilja Umferðarstofu, áður Umferðarráðs og haft þar aðsetur nánast án endurgjalds. Á þessu ári tók samgönguráðherra ákvörðun um að RNU skyldi flytja starfsemi sína í hús Flugbjörgunarveitarinnar að Flugvallarvegi og verður nefndin þar staðsett með systurnefnd sinni, Rannsóknarnefnd flugslysa. Ekki verða nefndirnar tvær sameinaðar þótt ýmist hagræði hljótist af samvistinni, m.a. samnýting fundaraðstöðu og ýmislegt annað er við kemur daglegum rekstri. Þá er þess að vænta að nokkurt þekkingarlegt hagræði fylgi návist stofnananna.

Aðsetursbreytingin og nýsett lög um nefndina auka sjálfstæði Rannsóknarnefndar umferðarslysa. Í gegnum tíðina hefur nefndin unnið fjölmargar ábendingar í öryggisátt og gagnrýnt ýmsa aðila fyrir störf þeirra og athafnir, þ.á m. yfirvöld og opinberar stofnanir. Það er ein af skyldum rannsóknarnefndarinnar að halda uppi opinni og gagnrýninni umræðu um umferðaröryggismál á Íslandi og því vill það verða svo að umfjöllun nefndarinnar er oftar um það sem miður fer en hitt sem vel er gert. Verkefni nefndarinnar, sem einkum hefur verið rannsóknir alvarlegra umferðarslysa, er bæði flókið og viðkvæmt og því afar brýnt að sjálfstæði nefndarinnar sé varið. Það þýðir hins vegar ekki að störf nefndarinnar séu yfir gagnrýni hafin.

Vegna gagnrýni sem birtist í skýrslu RNU árið 2003 á rannsóknir lögreglu á umferðarslysum vill nefndin benda á jákvæða þróun sem orðið hefur á þeim vettvangi. Þó enn sé verk að vinna sér nefndin þess merki að aukin áhersla er nú lögð á tæknirannsóknir, t.a.m. að leitað er til sérfræðinga um útreikning hraða í umferðarslysum og dómkvaddir matsmenn eða aðrir sérfræðingar fengnir til bíltæknirannsókna. Samskipti einstakra rannsóknarmanna og RNU



vegna rannsókna umferðarslysa eru meiri en áður, sér í lagi á frumstigi rannsókna. Yfirmenn lögregluembættanna hafa einnig sýnt þessum málaflokki áhuga. Árið 2004 var RNU boðið á fund um rannsóknir umferðarslysa, að frumkvæði lögreglunnar á Akureyri. Voru rannsóknir umferðarslysa ræddar en fundarmenn voru frá öllum embættum sýslumanna á Norðurlandi. Boðað var til fundar í Borgarnesi með sama sniði þar sem komu saman lögreglumenn frá Borgarnesi, Snæfellsnesi og Akranesi. Í Reykjavík, Hafnarfirði og Kópavogi höfðu yfirlöggluþjónar frumkvæði að því að gerður var samningur við Bilgreinasambandið um bíltæknirannsóknir í alvarlegum umferðarslysum. Telur nefndin að sú gagnrýni sem reifuð var í skýrslu RNU árið 2003 eigi þátt í þessari þróun ásamt þeim umræðum um skýrsluna og undirtektum sem hún fékk hjá embætti ríkissaksóknara, ríkislögreglustjóra og lögregluskóla ríkisins. Hefur nefndin sett sér það markmið að halda fundi með fleiri lögregluembættum og ræða rannsóknir umferðarslysa auk þess sem nefndin mun bjóða liðveisluna sína við þjálfun og kennslu í Lögregluskólanum hér eftir sem hingað til.

Töluverðar mannabreytingar hafa orðið hjá rannsóknarnefndinni síðustu misseri. Haustið 2004 skipaði samgönguráðherra Ingu Hersteinsdóttur verkfræðing í nefndina og tók hún sæti Rögnvaldar Jónssonar verkfræðings. Guðmundur Heiðreksson verkfræðingur lét af störfum varamanns og í hans stað skipaði samgönguráðherra Ásgeir Guðmundsson tæknifræðing. Hjördís Halldórsdóttir lögfræðingur lét af störfum varamanns og í hennar stað skipaði samgönguráðherra Margréti Völu Kristjánsdóttur lögfræðing. Undir lok árs 2004 lét Símon Sigvaldason, héraðsdómari af störfum sem formaður RNU en í hans stað skipaði samgönguráðherra Ásdísi J. Rafnar, hæstaréttarlögmann formann nefndarinnar. Eru nefndarmönnum og varamönnum sem létu af störfum þökkuð vel unnin störf. Í byrjun árs 2005 var Kjartan Benediktsson tilnefndur af Slysavarnafélaginu Landsbjörgu til starfa með nefndinni sem sérfræðingur við rannsóknir á vélsleðaslysum.

Árið 2004 fórust 23 einstaklingar í 20 umferðarslysum á Íslandi og er það sami fjöldi og árið áður. Rannsóknarnefnd umferðarslysa rannsakaði orsakir þessara slysa og birtist greining á þeim hér í skýrslunni. Lítið er til aðstæðna á slysavettvangi, einkenna vegfarenda og orsaka slysa. Gerir nefndin ábendingar í öryggisátt vegna slysa og beinir til þeirra aðila, samtaka og stofnana sem nefndin telur viðeigandi.

RNU fékk styrk frá Rannsóknarráði umferðaröryggismála vegna verkefnisins um slys erlendra ferðamanna. Ástæða þess að ráðist var í verkefnið er sú að undanfarin ár hafa orðið nokkur banaslys þar sem erlendir ferðamenn eiga í hlut og virðast slysin keimlík. Þau verða oftast að sumarlagi í dreifbýli, flest við útafakstur þar sem ökutæki veltur. Algengast er að farþegar sem ekki hafa notað bílbelti farist í slysunum. Fjöldi banaslysa er þó ekki slíkur að alhæfa megi um orsakir allra slysa erlendra ferðamanna og þótti því nauðsynlegt að ráðast í viðameiri gagnasöfnun. Naut nefndin liðsinnis Vegagerðarinnar og Slysaskrár Umferðarstofu við vinnslu og öflun gagna um slys erlendra ferðamanna á 5 ára tímabili 2000-2004. Samtök ferðaþjónustunnar og forsvarsmenn nokkurra bílaleiga sem leitað var til lögðu nefndinni einnig lið í verkefninu. Er það von nefndarinnar að skýrslan nýtist forsvarsmönnum ferðaþjónustunnar í landinu og þeim sem láta sig umferðaröryggi erlendra ferðamanna varða.

Rannsóknarnefnd umferðarslysa þakkar öllum þeim sem hún hefur átt samstarf við undanfarin ár og hafa lagt umferðaröryggismálum lið. Sérstakar þakkir vill nefndin færa

samgönguráðherra, samgönguráðuneytinu, ríkissaksóknara, Slysavarnafélaginu Landsbjörgu, ríkislögreglustjóranum, lögreglustjórum um land allt, Umferðarstofu, Umferðarráði, Vegagerðinni, Neyðarlínunni og Rannsóknarráði umferðaröryggismála.

Reykjavík, í júní 2005

Ásdís J. Rafnar,  
formaður

Jón Baldursson

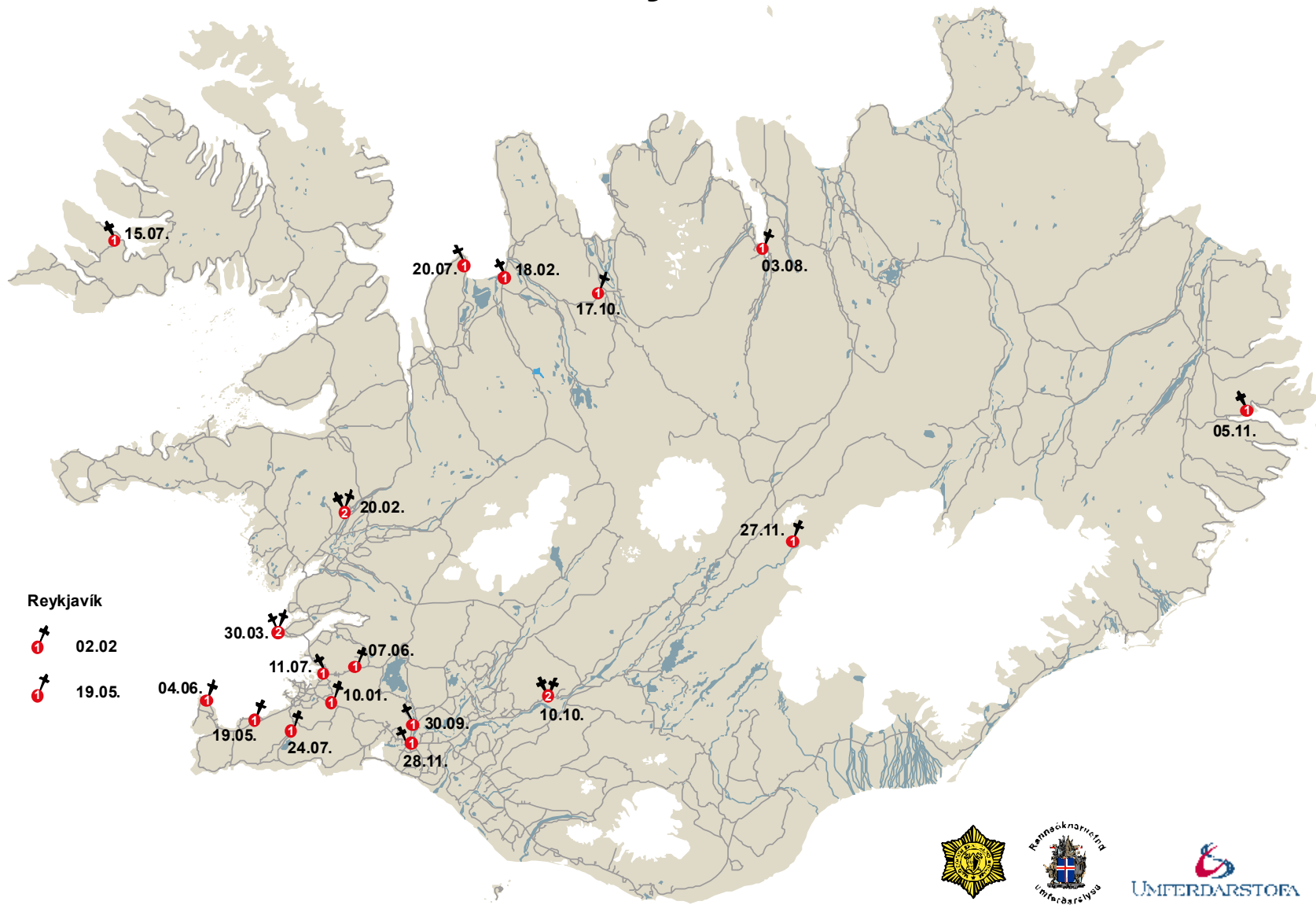
Inga Hersteinsdóttir

Ágúst Mogensen,  
framkvæmdastjóri

# Tölfræði banaslysa í umferðinni 2004



# Banaslys 2004

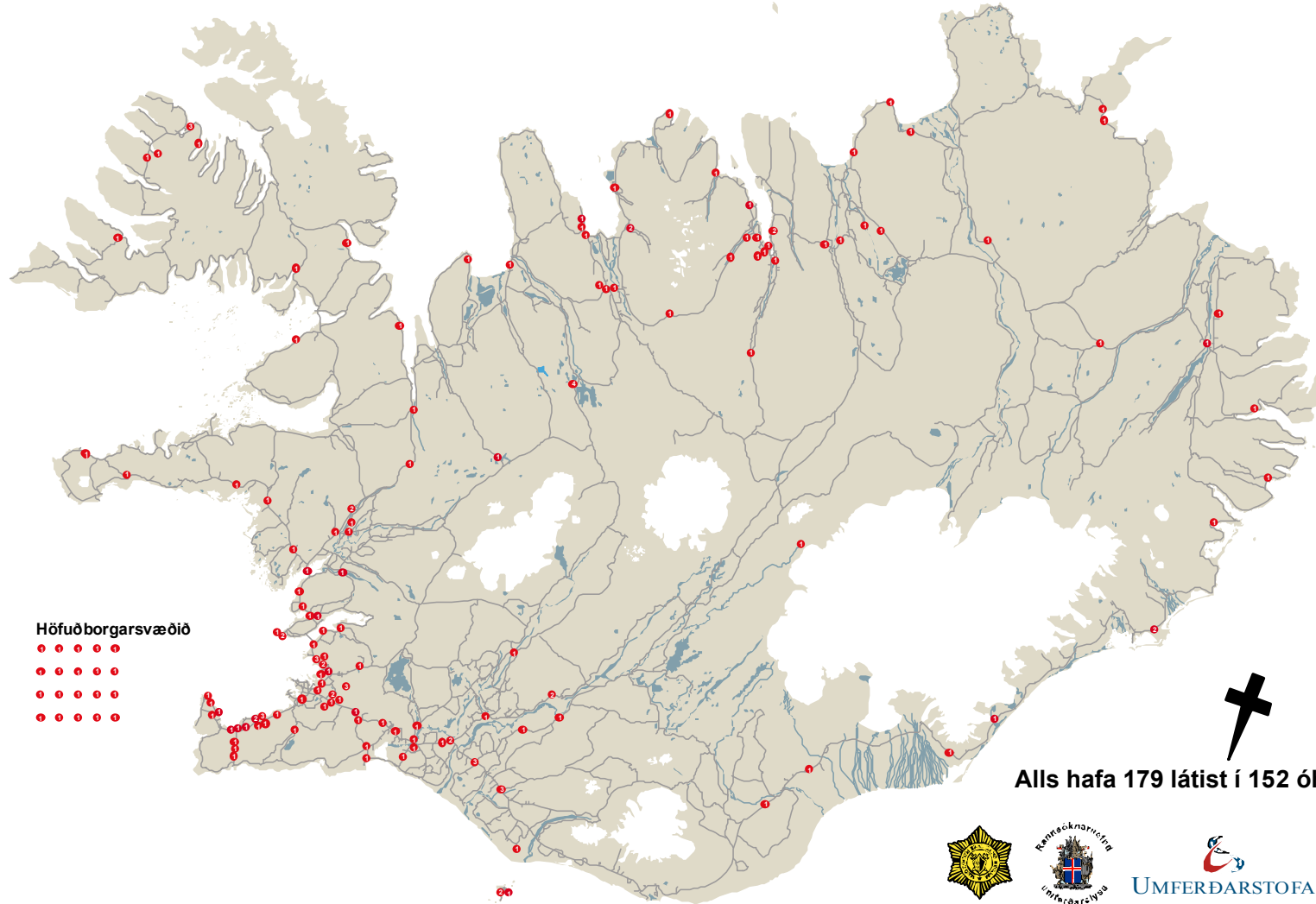


Reykjavik

-  02.02
-  19.05

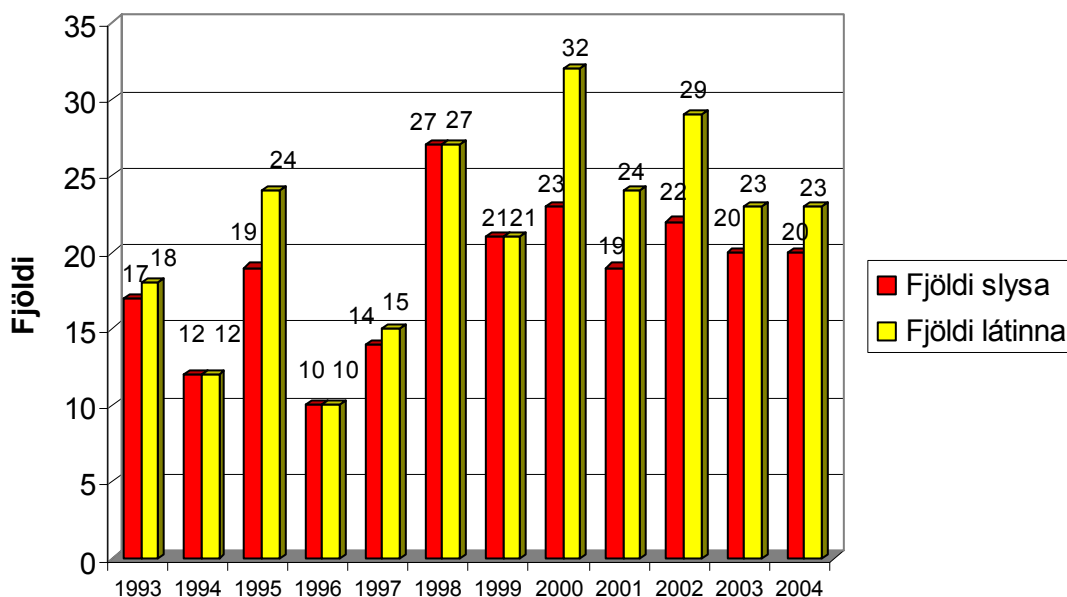


# Banaslys 1998 - 2004



## Fjöldi og þróun banaslysa í umferðinni

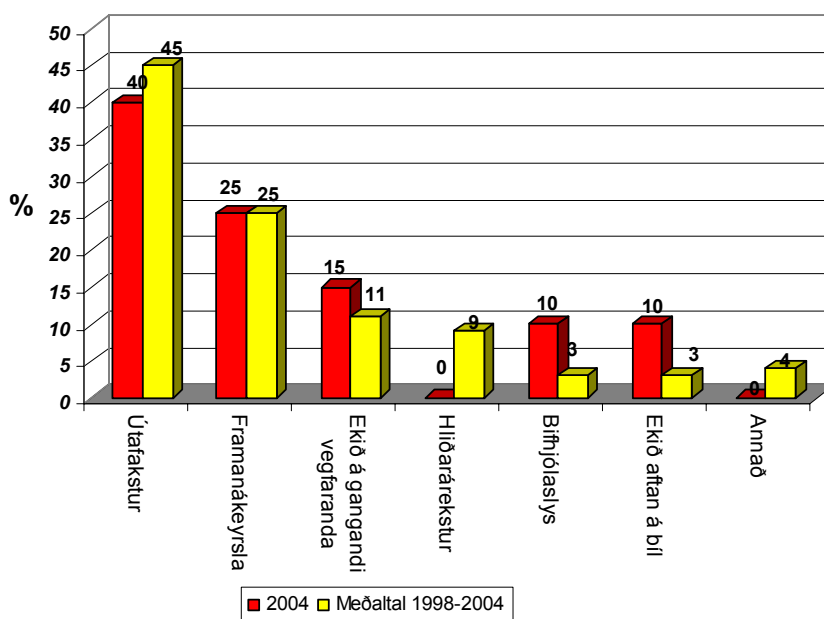
Árið 2004 fórust 23 vegfarendur í 20 umferðarslysum á Íslandi og er það sami fjöldi fólks og árið á undan.



Mynd 1. Fjöldi látinna í umferðarslysum 1993-2004

## Tegund banaslysa í umferðinni

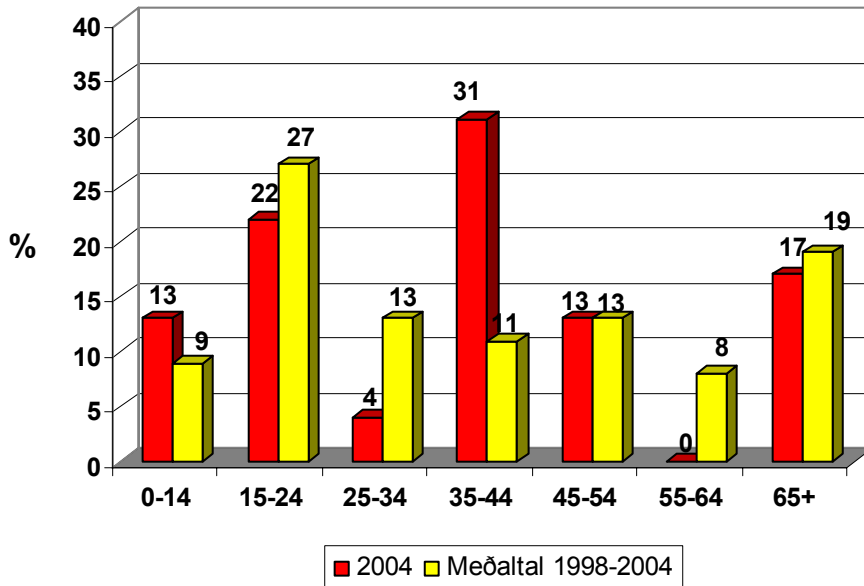
Útafakstur (40%) og framanákeyrslur (25%) voru algengustu tegundir banaslysa í umferðinni árið 2004. Tvö bifhjólaslys urðu á árinu (10%) en enginn árekstur þar sem ekið er í hlið á bifreið á gatnamótum og er það óvenjulegt samanborið við fyrri ár.



Mynd 2. Tegund banaslysa í umferðinni 1998-2004

## Aldur látinna í umferðarslysum

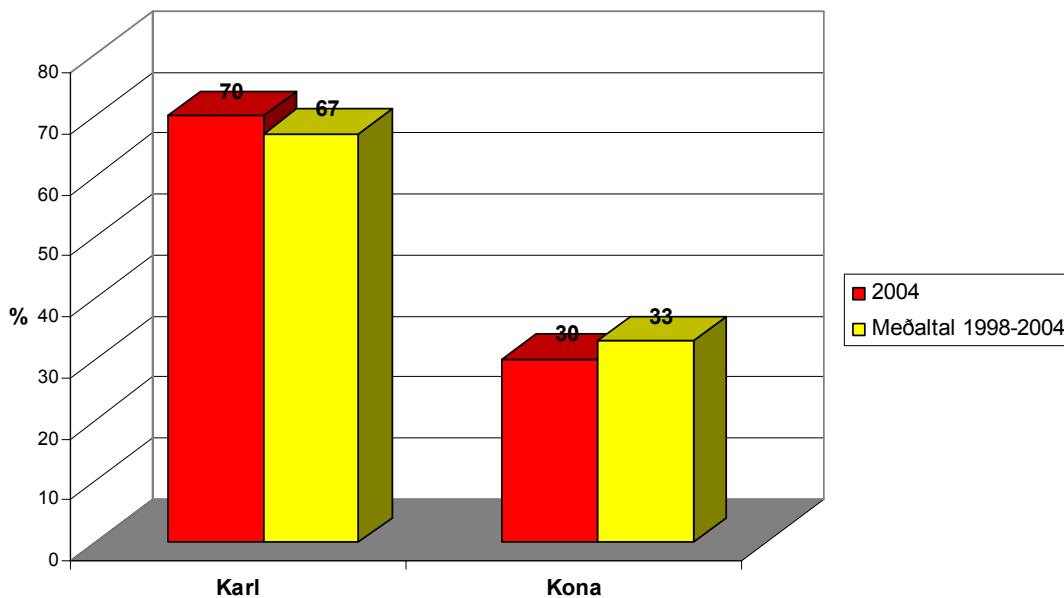
Flestir sem fórust í umferðarslysum árið 2004 voru á aldrinum 35-44 ára (31%). Þar á eftir var fólk á aldrinum 15-24 ára (22%) en samkvæmt meðaltali undanfarinna 6 ára var tæplega þriðjungur þeirra sem fórust í umferðarslysum á þeim aldri (mynd 3).



Mynd 3. Aldur látinna í umferðarslysum 1998-2004

## Kyn látinna

Árið 2004 fórust 16 karlmenn (70%) í umferðarslysum á Íslandi og 7 konur (30%). Það er mjög svipað meðaltali undanfarinna 6 ára eins og sést á mynd 4.



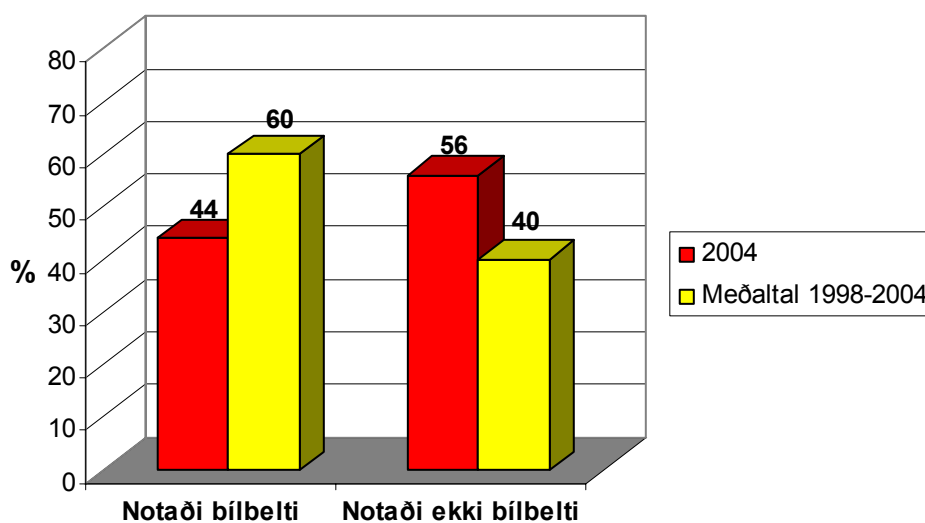
Mynd 4. Kyn látinna í umferðarslysum 1998-2004

## Bílbeltanotkun

Af þeim ökumönnum og farþegum sem fórust í umferðarslysum árið 2004 notuðu 7 bílbelti, en 9 gerðu það ekki. Óvíst var um bílbeltanotkun tveggja aðila. Þeir sem sinna umferðaröryggismálum þurfa áfram að leggja sérstaka áherslu á að ökumenn og farþegar noti bílbelti.

Árið 2004 var alþjóðlegt umferðaröryggisár sem Alþjóða heilbrigðisstofnunin (WHO) stóð fyrir. Af því tilefni var gefin út skýrsla um stöðu umferðaröryggismála í heiminum (World Report on Road Traffic Injury Prevention, 2004). Þar kemur m.a. fram að um langt skeið var litið á umferðarslys sem óumflýjanlegan fórnarkostnað samgangna sem bæri að með tilviljanakenndum hætti. Þetta viðhorf er úrelt þar sem rannsóknir hafa sýnt hið gagnstæða. Umferðarslys og orsakir þeirra eru um margt fyrirsjáanlegir atburðir sem endurtaka sig í sífellu. Ein slík fyrirsjáanleg staðreynd er að á hverju ári farast 3-5 Íslendingar vegna þess að þeir nota ekki bílbelti. Því mætti fækka dauðsföllum um fimmtung í umferðarslysum á Íslandi, einungis með því að fá alla ökumenn og farþega til að spenna bílbelti.

Ástæða er til að hvetja lögregluþyriföld til að fylgja málum eftir af fullri festu þegar ökumenn nota ekki bílbelti og gefa fyrirmæli um það til lögreglumanna að þeir hlutist til um að þessir ökumenn verði kærðir.

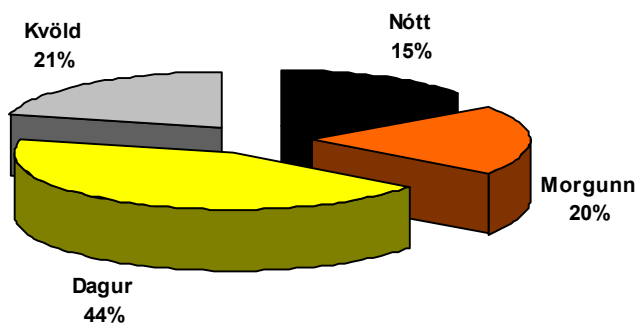


Mynd 5. Bílbeltanotkun í banaslysum í umferðinni 1998-2004



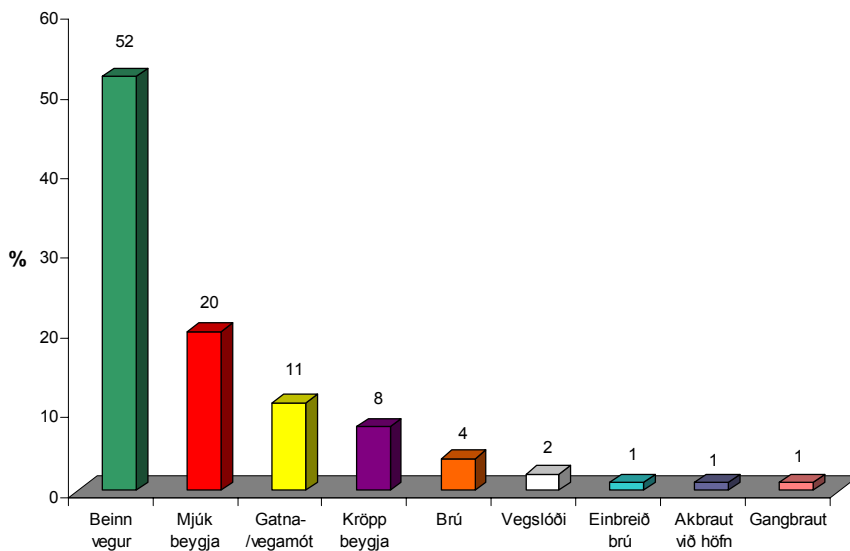
## Tími og aðstæður banaslysa í umferðinni 1998-2004

- Flest banaslys um miðjan dag (44%)



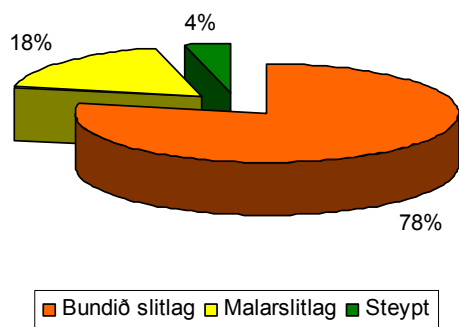
Mynd 6. Tími dags

- Á beinum vegi (52%)



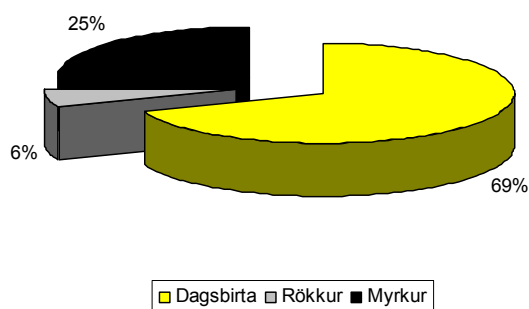
Mynd 7. Gerð veghluta/götu

- Þar sem yfirborð er klætt (78%)



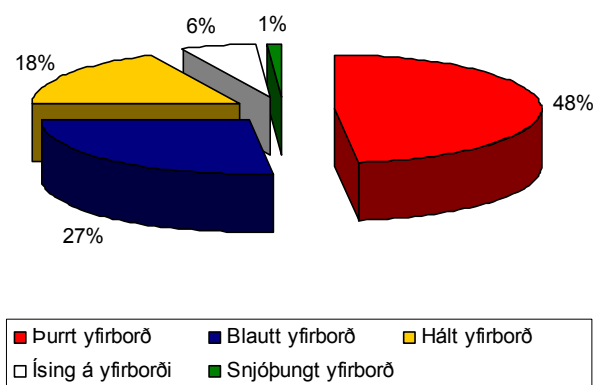
Mynd 8. Yfirborð vegar

✓ Þegar bjart er úti (69%)



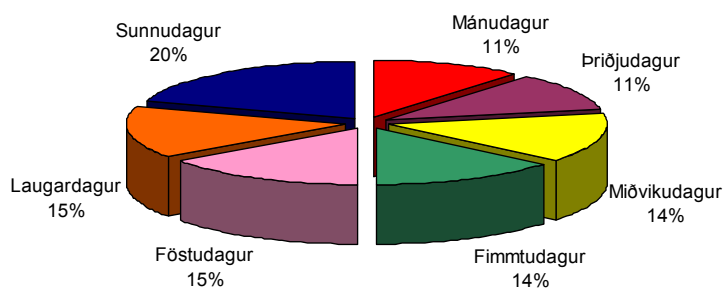
Mynd 9. Birta

➤ Færðin er góð og vegurinn þurr (48%)



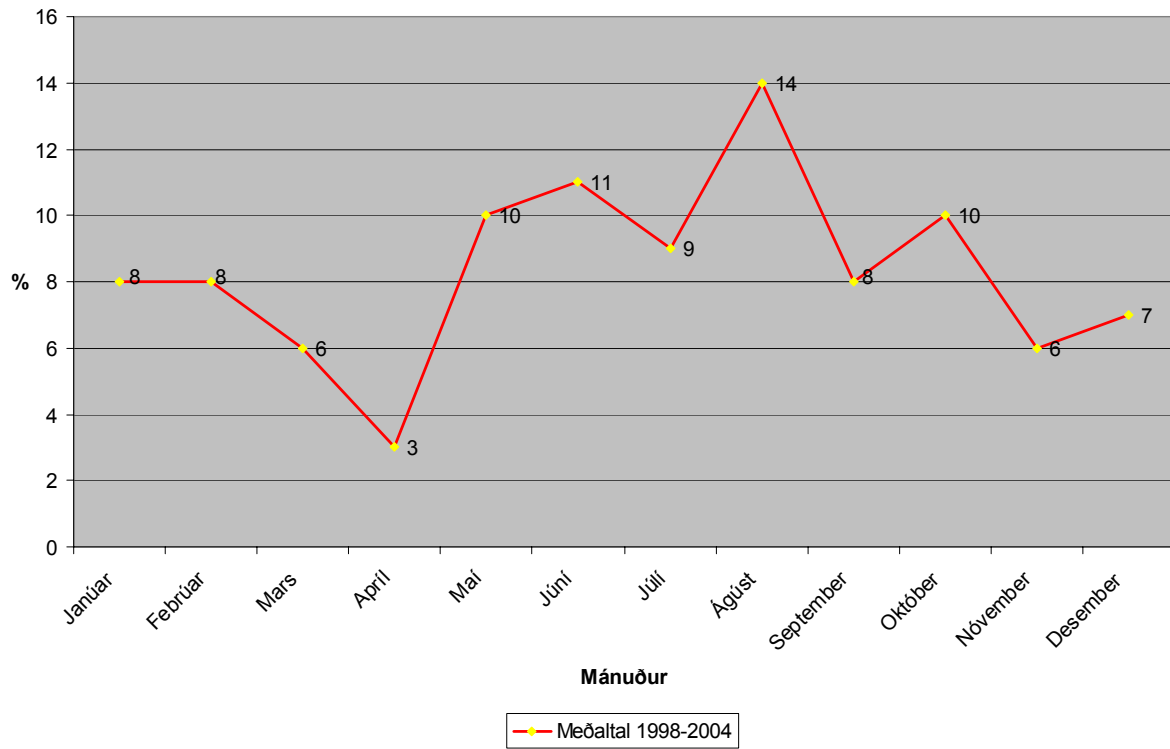
Mynd 10. Færð á vegi

➤ Flest banaslys verða á sunnudögum (20%)



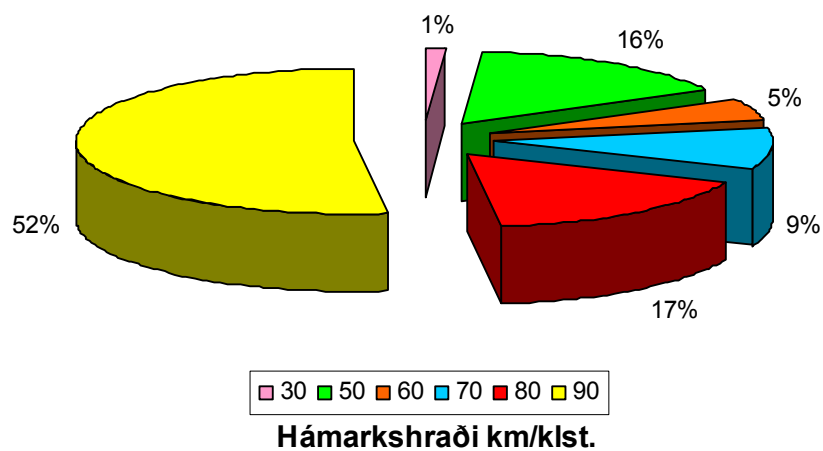
Mynd 11. Tími viku

- Flest banaslys í umferðinni verða seinni hluta sumars í ágúst mánuði (14%) en áberandi fæst eru þau í apríl (3%). Á heildina litið eru flest slys frá maí og fram í október en færri yfir vetrarmánuðina frá nóvember og fram í apríl.



Mynd 12. Tími árs 1998-2004

- Flest banaslysni verða í dreifbýli á vegum þar sem hámarkshraði er 90 km/klst. (52%) og 80 km/klst. (17%).



Mynd 13. Hámarkshraði á vegi

# Orsakagreining banaslysa í umferðinni 2004

Í töflu 1 eru aðalorsakir banaslysa í umferðinni 2004 og heildarfjöldi samsvarandi orsaka árin 1998-2004. Rannsóknarnefnd umferðarslysa greinir eina aðalorsök fyrir hvert slys en allt að 10 undirorsakir og raðar þeim eftir mikilvægi. Því eru ekki samskonar tölur um hve margir notuðu bílbelti skv. mynd 5 og hve oft sú orsök er skráð sem aðalorsök í töflu 1. Ekki er óalgengt að um sama slysið gildi að þar hafi átt sér stað hraðakstur, ölvunarakstur og bílbelti ekki verið notuð. Þá velur nefndin sem aðalorsök þann þátt sem helst varð til þess að aðili fórst í umferðarslysinu. Í sumum tilvikum er erfitt að greina sértæka orsök slyss og er þá skráður lýsandi kóði, t.a.m. „hélt sig ekki hægra megin á vegi” eða „skyndilega beygt til vinstri”.

Tafla 1. Aðalorsakir banaslysa í umferðinni 2004

	Fjöldi 2004	Fjöldi 1998- 2004
Bílbelti ekki notuð	3	27
Ölvunarakstur	3	18
Ofsaakstur	2	4
Undir áhrifum fíkniefna	1	3
Hraðakstur	1	25
Biðskylda ekki virt	1	10
Hélt sig ekki hægra megin	1	3
Skyndilega beygt til vinstri	1	1
Stigið á rangan pedala	1	1
Aðgát ekki nægjanleg við að bakka	1	3
Sofnar undir stýri	1	8
Skortur á einbeitingu. Útvarp, sími	1	3
Viðvörðunarljós ekki notuð	1	1
Hjólbarðar sprungu	1	3
Ölvun gangandi vegfaranda	1	4
<b>Samtals</b>	<b>20</b>	

Algengustu orsakir banaslysa árið 2004 voru að bílbelti var ekki notað (3) og ölvunarakstur (3). Ofsaakstur var tvisvar aðalorsök, en með því á RNU við hraða sem er 1,5x-2x leyfður hámarkshraði, og hraðakstur einu sinni. Rannsóknarnefnd umferðarslysa hefur 4 sinnum greint slys þar sem ofsaakstur kemur við sögu og í öllum tilvikum voru ungir ökumenn á ferð (17-19). Nánar er vikið að ofsaakstri í ábendingum nefndarinnar. Í einu slysi hefur ökumaður stigið á rangan pedala, bensíngjöf í stað bremsu og í einu slysi sprakk hjólbarði. Aðrar orsakir eru; aðgát ekki nægjanleg við að bakka, ökumaður sofnar undir stýri, viðvörðunarljós (hazard ljós) ekki notuð (né viðvörðunarþríhyrningur), skortur á einbeitingu vegna útvarps, ölvun gangandi vegfaranda, skyndilega beygt til vinstri og ökumaður hélt sig ekki hægra megin á akrein. Sem áður eru mannleg mistök áberandi í greiningu nefndarinnar á orsökum umferðarslysa. Í einu slysi er aðalorsök rakin til ökutækis (hjólbarði sprakk). Engin aðalorsök er rakin til vegar- eða umhverfis hans. Þættir tengdir ökutækjum, vegi og umhverfi eru þó meðverkandi í orsakagreiningu nokkurra slysa árið 2004.

# Ábendingar vegna banaslys í umferðinni

## *Áhættuhegðun ungra ökumanna - ofsaakstur - endurskoðun viðurlaga*

Árið 2004 urðu tvö banaslys í umferðinni sem rekja má til ofsaaksturs ungra ökumanna. Nefndin hefur undanfarin ár rannsakað tvö önnur banaslys sem rekja mátti til sama háttarlags. Þessi slys eru rakin til skelfilegs hraðaksturs og kæruleysis, oftast ungra ökumanna sem eru að sýna sig fyrir félögum sínum án þess að hugleiða afleiðingar gjörða sinna. Ofsaakstur, spyrnur og kappakstur sprettur af sýndarmennsku og þar leika farþegar og samferðamenn stórt hlutverk ásamt ökumanni. Í skýrslu sem unnin var fyrir RNU um áhættuhegðun ungra ökumanna kom fram að 55% framhaldsskólanema aka mjög oft eða oft á leyfilegum hámarkshraða en 45% gera það stundum, sjaldan eða aldrei. Í sömu rannsókn kom fram að 27% framhaldsskólanema hafa ekið undir áhrifum áfengis og að frávikshegðun í umferðinni almennt tengist mikilli samveru með jafningjahópnum og lífsstíl sem einkennist af miklum skemmtunum. Miðað við niðurstöður skýrslunnar og þau slys sem nefndin hefur rannsakað telur RNU vel koma til greina að takmarka ökuréttindi ungra ökumanna fyrstu árin enn frekar. Má þar nefna bann við akstri með jafnaldra farþega milli 17-19 ára aldurs, bann við akstri að næturlagi nema í og úr vinnu og takmörkun á ökuréttindum miðað við rúmtak véla. Einnig þarf að fá foreldra til að taka ábyrga afstöðu gegn ölvunarakstri og virkja þá gagngert til að koma í veg fyrir það háttarlag. Foreldrasamtök eins og Mothers Against Drunk Driving í Bandaríkjunum hafa átt drjúgan þátt í árangri í baráttunni gegn ölvunarakstri þar í landi.

Þá er það niðurstaða nefndarinnar að þrátt fyrir að nokkuð farsæl stefna ríki í viðurlagaákvörðunum í íslenskum rétti hvað varðar brot gegn sérrefsilögum eins og umferðarlögum, hljóti að vera orðið tímabært að gera meiri greinarmun á umferðarlagabroti vegna hraðaksturs sem er 10-20 km/klst. umfram hámarkshraða og ofsaaksturs eins og hér hefur verið fjallað um. Er það skoðun nefndarinnar að það séu óviðunandi skilaboð til ungra ökumanna að þeir sem staðnir eru að ofsaakstri hljóti tiltölulega lágar fjársektir og stuttar ökuréttarsviptingar fyrir. Ætti þeim sem sýna slíkt dómgreindarleysi í umferðinni að vera gert að þreyta ökuþróf á ný að auki með sérstöku námsefni. Þessa hugsun má jafnframt heimfæra uppá önnur hættubrot, t.d. ölvunarakstur. Er þeirri ábendingu beint til samgönguráðuneytisins og dómsmálaráðuneytisins að sérstök rannsókn fari fram á viðurlögum við umferðarlagabrotum vegna ofsaaksturs á undanförunum 5 árum og spurt hvort ekki sé tilefni til endurskoðunar að þessu leyti á umferðarlögum og reglugerð um sektir og öðrum viðurlögum vegna brota á umferðarlögum.

## *Viðbrögð leikmanna á slysavettvangi*

Í tveimur banaslysum á árinu 2004 taldi Rannsóknarnefnd umferðarslysa að viðbrögð leikmanna á vettvangi væru ófullnægjandi. Með því er átt við einstaklinga sem koma að umferðarslysum en sinna ekki þeim sem þurfsandi eru eða slasaðir. Einnig eru mörg dæmi þess að vegfarendur troði sér í gegn um slysavettvang og skapi þannig alvarlega hættu auk þess að vanrækja skyldu sína til að veita hjálp. Rannsóknarnefndin hefur áður bent á að fyrstu viðbrögð skipta sköpum á slysavettvangi og geta bjargað mannlífum. Engin afsökun er fyrir því að sinna ekki nauðstöddum og slösuðum á slysavettvangi ef mögulegt er.

Rannsóknarnefndin lítur alvarlegum augum afskiptaleysi og tillitsleysi vegfarenda sem stundum verður vart á slysavettvangi. Rauði Kross Íslands og Slysavarnafélagið Landsbjörg hafa unnið gott starf á þessum vettvangi undanfarin ár m.a. með skyndihjálparnámskeiðum, auk þess að tileinka fyrstu hjálp sérstakan dag. Þetta starf þarf að efla og styrkja enn frekar. Umgengni og átroðningur óviðkomandi á slysstað eftir að lögregla og sjúkrabifreið eru komin á staðinn er ekki við hæfi og virðist nauðsynlegt að brýna það sérstaklega fyrir almenningi.

### ***Notkun hættuljosa (hazard) og viðvörunarþríhyrninga***

Í skýrslu um banaslys í umferðinni árið 2003 var ábending um akstur á vegöxl, notkun hættuljosa (hazard) og viðvörunarþríhyrninga. Að mati nefndarinnar er notkun þessara öryggistækja bágborin á Íslandi. Ástæða er til að ítreka þessa ábendingu vegna þess að árið 2004 varð banaslys í umferðinni sem nefndin telur að rekja megi til þess að hættuljós voru ekki notuð eða viðvörunarþríhyrningur til staðar í ökutæki sem var kyrrstætt í vegkanti. Víða er erfitt um vik á Íslandi að leggja ökutæki í vegkanti án þess að það raski annari umferð. Ef við bætist slæmt skyggni, þoka, rigning og myrkur er nauðsynlegt að hafa viðvörunarþríhyrning og kveikja hættuljós til að vara aðra vegfarendur við hættunni og forða ákeyrslu. Viðvörunarþríhyrningur er skyldubúnaður í öllum bifreiðum sem skráðar eru eftir 1989 en ekki er tilgreint í reglugerð hvernig á að nota hann. Leggur rannsóknarnefndin til við Samgönguráðuneytið að útfært verði nánar í reglugerð við hvaða aðstæður öikumenn eigi að nota viðvörunarþríhyrning. Þá þarf Umferðarstofa að leggja meiri áherslu á áróður um notkun viðvörunarþríhyrninga og hættuljosa, m.a. í Umferðarútvarpinu.

### ***Loftþrýstingur í hjólbörðum, slit og aðskotahlutir***

Rannsóknarnefnd umferðarslysa telur að auka þurfi umræðu og forvarnir vegna loftþrýstings í hjólbörðum, slits hjólbarda, aðskotahluta, tjöru og almenns ástands hjólbarda. Árið 2004 varð banaslys sem rekja má til þess að hjólbardi sprakk. Er það þriðja slysið sem nefndin rannsakar þar sem sprunginn hjólbardi er talinn meginorsök. Í nokkrum öðrum banaslysum var það niðurstaða nefndarinnar að slæmt ástand hjólbarda hafi verið meðverkandi þáttur, vegna slits, rangs loftþrýstings eða aðskotahlutar s.s. nagla eða annarra hvassra smáhluta sem loft hefur lekið meðfram. Brýna þarf fyrir öikumönnum að skoða hjólbarda, mæla loftþrýsting reglulega og skipta út hjólbörðum sem eru slitnir eða aðskotahlutir hafa komist í. Þá er mikilvægt að hjólbarda snúi rétt á felgu séu þeir merktir þannig og tjöru og óhreinindum reglulega skolað burt til að bæta grip þeirra. Allt eru þetta atriði sem hinn almenni ökumaður á sjálfur að geta metið og framkvæmt, en skoðunarstöðvar og hjólbardaverkstæði þurfa einnig að vera gagnrýnin á ástand hjólbarda. Beinir rannsóknarnefndin þessari ábendingu til Bílgreinasambandsins.

### ***Ábending vegna bifhjólaslysa***

Tvö slys urðu árið 2004 þar sem öikumenn bifhjóla fórust. Vegna þessara slysa og annarra vill rannsóknarnefndin ítreka mikilvægi forvarnastarfs. Bifhjólasamtök lýðveldisins hafa staðið fyrir öflugum forvarnastarfi undanfarin ár sem snýr að sýnileika bifhjólafólks, áróðri til ökumanna annarra ökutækja um að vera vakandi þegar bifhjólin koma á göturnar á vorin, um notkun öryggisbúnaðar bifhjólafólks, hraðakstur bifhjóla og slys á gatnamótum. Allir þessir þættir koma við sögu í þeim slysum sem nefndin hefur rannsakað s.l. ár og því er rík þörf á virku forvarnastarfi á þessum vettvangi.

## *Ábending vegna torfærubifhjóla*

Rannsóknarnefnd umferðarslysa telur að skoða verði nánar hvernig skráningar- og tryggingarmálum torfærutækja er háttað, sér í lagi torfærubifhjóla. Í þeim torfærutækjaslysum sem nefndin hefur rannsakað voru ökutæki óskráð og ótryggð. Af þessu tilefni hefur nefndin kynnt sér tölfræði um innflutning og skráningu torfærutækja undanfarinna ára og virðast þau mál í nokkrum ólestri. Fjöldi óskráðra og ótryggðra torfærutækja sem er í umferð er mikill og er ástandið sýnu verst í flokki torfærubifhjóla. Algengt er að slík hjól séu flutt til landsins og forskráð til tollafgreiðslu en afskráð strax að því loknu. Eru torfærubifhjólin þannig notuð óskráð og ótryggð. Þetta lýsir miklu kæruleysi.

## *Vélsleðaslys. Skráning og forvarnir*

Haustið 2004 hóf vinnuhópur störf með það hlutverk að greina orsakir vélsleðaslysa. Vinnuhópurinn skipuðu fulltrúar Rannsóknarnefndar umferðarslysa og Slysavarnafélagsins Landsbjargar. Hafist var handa við að greina gögn um banaslys en snemma varð ljóst að ef hópurinn ætlaði að gera ítarlega skýrslu um vélsleðaslys þyrfti að auki að óska eftir gögnum um aðra flokka þessara slysa en banaslysin. Þar sem Umferðarstofa skráir ekki vélsleðaslys utan vegsvæða í slysa grunn sinn og vitað er að einungis lítill hluti vélsleðaslysa er tilkynntur lögreglu var óskað eftir upplýsingum úr gagnagrunni heilbrigðisstofnana. Sú fyrirspurn bar ekki tilætlaðan árangur, þótt margar heilbrigðisstofnanir hafi sent gögn sem gerðu kleift að meta umfang slysa á ákveðnum svæðum. Þá skorti upplýsingar til að meta orsakir og tildrög slysa. Það var niðurstaða vinnuhópsins að ekki væri grundvöllur til að vinna umfangsmikla rannsókn á vélsleðaslysum á Íslandi þar sem heildstætt gagnasafn um slysin væri ekki til.

Upplýsingar um önnur vélsleðaslys en þau alvarlegustu, eru sundurleitar og þar sem þær er að finna er oft vandkvæðum bundið að ná þeim úr gagnagrunnum. Mun rannsóknarnefndin í samvinnu við Slysavarnafélagið Landsbjörgu leita leiða til að bæta skráningu slysa. Nefna má að vinnuhópurinn hyggst reyna að virkja slysavarnafélög til að skrá nákvæmar upplýsingar um þau vélsleðaslys sem þau sinna í útköllum. Er það á stefnuskrá Landssambands vélsleðamanna að auka öryggi félagsmanna sinna og er brýnt að auka vitund manna um að tilkynna slysin svo draga megi af þeim lærdóm.

Vert er að nefna nokkra áhrifaþætti í þeim banaslysum sem vinnuhópurinn fór yfir. Öyggisbúnaður vélsleðamanna er yfirleitt góður, en hraðakstur miðað við aðstæður og ölvunarakstur eru áhrifaþættir sem ber að varast. Sérstök ástæða er til að nefna að samskipti eða samskiptaleysi þeirra sem ferðast á vélsleðum er ein megin orsök slysa. Með því er átt við að samferðamenn ákveða ekki fyrirfram hvaða leið á að fara og ef leiðir skiljast, hvar og hvenær eigi að hittast aftur. Þetta þurfa sleðamenn að ákveða áður en lagt er af stað í ferð. Hvenær á að byrja að leita að manni sem ekki skilar sér? Hvaða viðmið hafa ferðafélagarnir um að hefja leit að manni sem ekki er vitað hvert ætlaði? Hvernig ætla ferðafélagar að haga sér ef veður er vont og ekki sést handa skil? Hver á þá að leiða hóp? Hvaða gps-punktum á að fylgja? Hversu öruggir eru gps-punktarnir? Hver er tæknileg þekking þess sem leiðir hópinn? Er betra að halda kyrru fyrir? Skipulagsleysi, vanmat á aðstæðum og ofmat á eigin hæfni er hættulegt vélsleðamönnum eins og öðrum vegfarendum.

# *Erindi Rannsóknarnefndar umferðarslysa vegna banaslysa í umferðinni 2004*

**Tafla 2. Erindi Rannsóknarnefndar umferðarslysa 2004**

Viðtakandi	Efni	Viðbrögð
Bifreiðaumboðin á Íslandi	Rannsóknarnefndin spurðist fyrir um hvort einhverjar innkallanir hafi farið fram hjá bifreiðaumboðunum undanfarin 5 ár vegna þekktra galla í ökutækjum sem gætu leitt til slysa og hver viðbrögð eigenda ökutækjanna hafi verið, þ.e.a.s. hversu stór hluti bifreiða skilaði sér til lagfæringa.	Mörg umboð svöruðu bréfinu og útlistuðu til hvaða aðgerða væri gripið þegar kalla þyrfti inn bíla vegna framleiðslugalla. Önnur umboð vildu ekki láta af hendi nákvæmar upplýsingar um einstakar innkallanir en lýstu hvaða vinnubrögð væru viðhöfð þegar svo bæri undir.
Samgönguráðuneytið	Rannsóknarnefnd umferðarslysa telur þörf á að ítrekað sé við bílaleigur að þær gæti að því að bifreiðir sem þær leigja út séu í góðu ásigkomulagi og að allur búnaður þeirra sé í samræmi við reglur um gerð og búnað ökutækja.	RNU bárust engin formleg viðbrögð vegna bréfsins.
Umferðarstofa	Notkun viðvörunarþríhyrninga er með versta móti á Íslandi og fátítt að þeir séu uppi við, t.d. á slysavettvangi þar sem nefndin kemur að. Umferðarstofa getur gert átak í notkun viðvörunarþríhyrninga á Íslandi, með fræðslu og áróðri, t.a.m. í Umferðarútvarpinu.	RNU bárust engin formleg viðbrögð vegna bréfsins.
Samgönguráðuneytið	Rannsóknarnefndin sendi samgönguráðuneytinu bréf með ábendingum sem varða öryggi ökumanna og farþega í ökuleiðsöguferðum. Er þar m.a. komið inn á kröfur um reynslu ökuleiðsögumanna, notkun bílbelta og hraðakstur.	RNU bárust engin formleg viðbrögð vegna bréfsins.

Til viðbótar þeim ábendingum sem fram koma í skýrslum RNU beinir rannsóknarnefndin ábendingum til einstakra stofnana þegar tilefni er til varðandi umferðaröryggi sbr. töflu 2.



## Um Rannsóknarnefnd umferðarslysa

Markmiðið með starfi Rannsóknarnefndar umferðarslysa er að auka þekkingu og skilning á orsökum umferðarslysa. Nefndinni er ætlað að rannsaka umferðarslys og leggja fram tillögur til úrbóta, sem byggjast á niðurstöðum rannsókna.

Nefndin starfar á grundvelli 3. mgr. 115. gr.a. umferðarlaga nr. 50/1987 með síðari breytingum og reglugerðar nr. 681/1998 um Rannsóknarnefnd umferðarslysa. Nefndarmenn skulu hafa sérþekkingu svo sem á umferðarlöggjöf, löggæslu, slysa- og bráðalækningum, umferðarskipulagi, bifreiðatækni og váttryggingum. Nefndin skal starfa sjálfstætt og óháð öðrum aðilum.

Nefndin ákveður hvaða flokkar slysa skuli rannsakaðir, t.d. banaslys í umferðinni eða vissir flokkar annarra alvarlegra umferðarslysa. Rannsakaðir eru þeir þættir er urðu til þess að slysið varð og eru þeir flokkaðir eftir því hvort þeir tengjast vegfarendum, ökutækjum eða vegi og umhverfi hans. Á grundvelli rannsókna skulu lagðar fram tillögur um ráðstafanir til að koma í veg fyrir sambærileg umferðarslys, eða draga úr afleiðingum þeirra.

Eftirfarandi ferli er fylgt við rannsóknir umferðarslysa:

- Að tilhlutan lögreglu tilkynnir Neyðarlínan nefndinni um umferðarslys
- Nefndarmenn eða starfsmenn rannsaka vettvang, þegar ástæða er til og aðstæður leyfa
- Ökutæki er tengjast slysinu, eru athuguð
- Viðtal er tekið við þá er aðild áttu að slysi og vitni, ef nefndin telur ástæðu til
- Nefndin aflar afrita lögreglu- og sjúkraskýrslna, og annarra gagna er slysið varða
- Öll gögn og skýrslur sem nefndinni berast eru meðhöndluð sem trúnaðarmál.

Nefndarmenn og sérfræðingar gera sína athugun og er gögnum um hvert slys safnað saman. Nefndin leggur síðan mat á orsakir hvers slyss. Gerð er yfirlitsskýrsla árlega um þá tilteknu gerð slysa sem rannsökuð hefur verið. Í þeirri skýrslu skal koma fram samantekt á orsökum slysa, flokkun þeirra og tillögur að fyrirbyggjandi aðgerðum. Kostnaður vegna starfs nefndarinnar greiðist af framlögum sem nefndinni hafa verið veitt í fjárlögum og af stofnunum.