



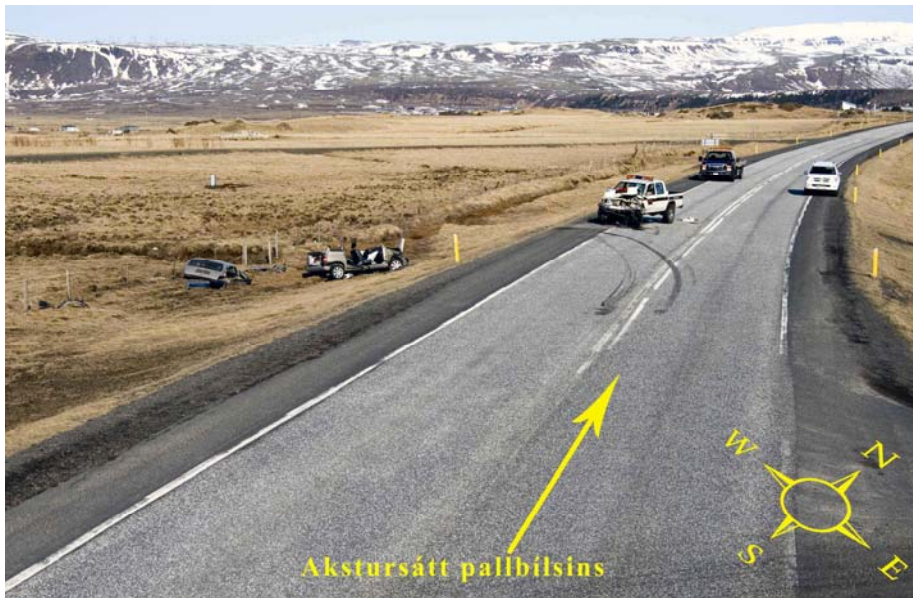
## Banaslys 11. apríl 2008

Suðurlandsvegur við Hvammsveg  
Framanákeyrsla  
Látinn 60 ára karlmaður

### Lýsing á slysi

Banaslys varð snemma að morgni við árekstur bifreiða sem ekið var úr gagnstæðum áttum. Fjórum bifreiðum var ekið í lest austur Suðurlandsveg. Fremsta bifreiðin var vörubifreið með festivagn og sú næsta var sendibifreið. Toyota pallbifreið var ekið úr gagnstæðri átt vestur Suðurlandsveg. Áður en pallbifreiðin og vörubifreiðin mættust varð ökumaður vörubifreiðarinnar var við að pallbifreiðin sem á móti kom leitaði til vinstri yfir á rangann vegarhelming. Ökumaður vörubifreiðarinnar reyndi að víkja frá til hægri en þrátt fyrir það rakst pallbifreiðin á hlið festivagns vörubifreiðarinnar.

Vinstra framhjól pallbifreiðarinnar lenti harkalega á hlið festivagnsins. Við það brotnaði stýrisendi hjólsins og rann bifreiðin stjórnlaust eftir áreksturinn meðfram festivagninum. Eftir að pallbifreiðin var kominn framhá vörubifreið og festivagni leitaði hún áfram til vinstri og lenti framan á sendibifreiðinni sem ekið var næst á eftir. Sendibifreiðin hentist útaf veginum við áreksturinn en pallbifreiðin snérist og stöðvaðist á veginum. Ökumaður bifreiðarinnar sem á eftir sendibifreiðinni ók rétt náði að afstýra því að lenda sjálfur í árekstri með því að nauðhemla og sveigja til vinstri.



Yfirlitsmynd yfir vettvanginn. Myndin er tekin í vestur.

#### ***Veður:***

*Heiðskirt  
Sólskin  
Engin ofankoma*

#### ***Vegur:***

*Þurrt yfirborð  
Bundið slitlag  
7 metra breiður  
Vegöxl með bundið  
slitlag um 1 m.  
Flái: 1:3 um 2,5m á  
hæð.  
Hámarkshraði 90  
km/klst. (80 fyrir  
vörubifreiðar)  
Meðaltals umferð á  
sólahring um 7000.*

#### ***Tími sólarhrings:***

*Morgunn*

#### ***Ökutæki:***

*Citroen sendibifreið,  
ökumaður spenntur í  
öryggisbelti og einn í  
bifreiðinni.*

*Toyota pallbifreið,  
ökumaður spenntur í  
öryggisbelti og einn í  
bifreiðinni.*

*Scania vörubifreið,  
ökumaður spenntur í  
öryggisbelti og einn í  
bifreiðinni.*

Ökumaður sendibifreiðarinnar lést í slysinu. Hann var spenntur í öryggisbelti og einnig virkaði loftþúðinn í stýrinu. Talsverð aflögun varð inn í farþegarymi bifreiðarinnar. Áverkarnir sem leiddu ökumanninn til dauða voru miklir brjósthol- og höfuðáverkar. Ökumenn pallbifreiðarinnar og vörubifreiðarinnar hlutu ekki mikil meiðsli í slysinu.

Ökumaður pallbifreiðarinnar kvaðst hafa sofnað við aksturinn. Var hann við vinnu þegar slysið átti sér stað en hafði verið frá vinnu vegna veikinda dagana á undan. Hann kvaðst hafa sofið milli kl. 12 og 15 daginn áður.

Rannsóknarnefnd umferðarslysa beindi fyrirspurn til vinnuveitanda ökumannsins um vinnutíma hans fyrir slysið. Vinnutilhögun ökumannsins var þannig að hann var við vinnu frá kl. 18:00 til 19:30 um kvöldið og hóf svo vinnu á ný kl. 21:00. Átti vinnu að ljúka kl. 8:00, en slysið varð kl. 7:45. Frá því að ökumaðurinn hóf vinnu voru þá liðnar tæpar 14 klst.

Samkvæmt ökuritum bifreiðanna var vörubifreiðinni ekið á um 84 km/klst. hraða í aðdraganda slyssins og pallbifreiðinni á 95 til 100 km/klst. hraða.

Bifreiðarnar þrjár voru skoðaðar af bifreiðasérfræðingi. Ekkert kom fram í skoðun ökutækjanna sem talið er geta haft áhrif á orsök þessa slyss.

Niðurstöður áfengis- og lyfjarannsóknar ökumannanna voru neikvæðar.

### **Orsakagreining**

- Ökumaður pallbifreiðarinnar sofnaði við aksturinn og sveigði við það yfir á rangan vegarhelming.
- Það er mat rannsóknarnefndar umferðarslysa að fjórir megin þættir hafi átt sinn þátt í að ökumaðurinn sofnaði undir stýri: Langur vinnudagur, lítill svefn, næturvinna og veikindi dagana á undan.

### **Tillögur í öryggisátt**

Rannsóknarnefnd umferðarslysa beinir því til fyrirtækja og stofnana að þau geri áhættumat þar sem meta skal áhættu í starfi m.t.t öryggis og heilsu starfsmanna og áhættuþátta í vinnuumhverfi skv. 65. grein a laga nr. 46/1980. Fyrirtæki og stofnanir þurfa að upplýsa starfsmenn sína um þá hættu sem ökumönnum og öðrum vegfarendum getur stafað af þreytu. Sérstaklega þurfa fyrirtæki og stofnanir sem eru með starfsmenn í akstri á nóttunni að halda uppi fræðslu um þá auknu slyshættu sem akstur að næturlagi skapar.

Rannsóknarnefnd umferðarslysa áréttar fyrri ábendingar sínar um nauðsyn þess að aðgreina akstursstefnur á Suðurlandsvegi til að fyrirbyggja harðar framanákeyrslur.

### **Ábendingar**

Rannsóknarnefnd umferðarslysa ítrekar þá hættu sem þreyttir ökumenn skapa sér og öðrum vegfarendum. Á árunum 1998 til 2007 voru alls 24 banaslys rakin til þess að ökumaður sofnaði við stýrið eða að þreyta væri meðorsök. Tólf þessara slysa voru framanákeyrslur og

12 útafakstur. Í þeim slysum þar sem svefn er talin meðorsök er aðalorsökin yfirleitt ölvun. Bílbeltaleysi, lyfjaakstur og veikindi koma þar einnig við sögu.

Í þessu slysi sofnaði ökumaðurinn við stýrið en það er ekki eina hættan sem þreyttur ökumaður skapar. Viðbragð þreytts ökumanns er verulega skert sem getur skilið milli feigs og ófeigs. Samanburðarrannsóknir á ökuhæfni hafa sýnt að ef einstaklingur vakir í 18 klst. skerðist hæfni hans til aksturs sem svarar til þess að hann sé með 0,5 prómill áfengis í blóði, 24 klst. vaka samsvarar 1 prómilli<sup>1</sup>.

Langur vinnutími að nóttu til og veikindi dagana á undan draga úr einbeitingu og auka líkur á að ökumaður sofni við stýrið. Í skýrslu<sup>2</sup> sem unnin var fyrir Evrópusambandið kemur fram að hætta á að lenda í umferðarslysi aukist um allt að 1000% fari saman akstur að næturlagi, langur vinnudagur og óreglulegar vaktir.

**29.1.2009**

**Rannsóknarnefnd umferðarslysa**

---

<sup>1</sup> Dawson, D. & Reid, K., 1997. „Fatigue, alcohol and performance impairment“. Nature 388, bls. 235.  
Williamson & Feyer, 2000. „Moderate sleep deprivation produces comprehensive cognitive and motor performance impairments equivalent to legally prescribed levels of alcohol intoxication“ Occupational and Environmental Medicine, Vol. 57, bls 649.

<sup>2</sup> European Transport Safety Council, 2001. „The Role of Driver Fatigue in Commercial Road Transport Crashes“ ISBN: 90-76024-09-X, ETSC, Brussel, Belgíu.