



Skýrsla um banaslys í umferðinni
Eyjafjarðarbraut 20. janúar 2011
Málsnr. 2011 - 002

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.

Eyjafjarðarbraut 20. janúar 2011

Ekið á gangandi vegfaranda

Látinn 49 ára karlmaður

Samantekt

Fólksbifreið var ekið á karlmann sem skokkaði í vinstri vegkanti norður Eyjafjarðarbraut síðdegis 20. janúar 2011 móti akstursstefnu ökutækja. Fólksbifreiðinni var ekið norður brautina. Henni var ekið yfir á rangan vegarhelming. Karlmaðurinn sem ekið var á lést við áreksturinn. Orsakir slyssins voru raktar til þess að ökumaðurinn fór yfir á rangan vegarhelming, sennilega vegna þess að hann sofnaði við aksturinn.

Aðstæður

Veður og birta:

Gekk á með snjófjúki, meðal vindur og rökkur.

Vegur:

Smá él á vegi, hálka eða hálkublettir. Bundið slitlag. Hámarkshraði 90 km/klst. Meðaltalsumferð á sólalhring um Eyjafjarðarbraut er u.þ.b. 1800 ökutæki.

Tími sólalhrings:

Kl. 17:08

Ökutæki:

Peugeot 206

Rannsóknarnefnd umferðarslysa
húsi Flugbjörgunarsveitarinnar
Flugvallavegi
101 Reykjavík

Heimasíða:
www.rnu.is

Tölvupóstfang:
rnu@rnu.is

Lýsing á slysi

Karlmaður lagði bifreið sinni á bílastæði við Eyjafjarðarbraut rétt sunnan við Akureyri seinni part dags. Því næst lagði hann af stað skokkandi suður Eyjafjarðarbraut. Eftir að hafa hlaupið nokkra km til suðurs sneri hann við og skokkaði sömu leið til baka. Um sama leyti var fólksbifreið ekið norður Eyjafjarðarbraut. Einn farþegi var í bifreiðinni auk ökumanns. Að sögn ökumannsins ók hann bifreiðinni á miðlínu vegar fyrir slysið. Að hans sögn og farþega „datt ökumaðurinn út“ eða sofnaði við aksturinn við bæinn Litla Hvamm. Bifreiðin stefndi þá yfir á rangan vegarhelming og út af veginum vinstra megin þar sem skokkarinn var á ferð. Farþeginn kvaðst þá hafa séð manninn í vegkantinum og hrópað viðvörunarorð til ökumannsins sem rankaði þá við sér og reyndi að sveigja inn á réttan vegarhelming. Var það of seint og hafnaði vinstra framhorn bifreiðarinnar á manninum sem kastaðist við það út fyrir veginn. Lést hann á slystaðnum.



Mynd af slysavettvangi tekin daginn eftir slysið. Myndin er tekin í norður í akstursátt bifreiðarinnar. Skokkarinn hljóp einnig norður Eyjafjarðarbraut.

Maðurinn var klæddur í endurskinsvesti og með höfuðljós. Hann var í hlaupaskóm með nögglum og með svokallað GPS hlaupaúr. Samkvæmt gögnum sem fengin voru úr úrinu þá hljóp maðurinn allan tímann í vegkantinum gegn akstursstefnu. Ummerki á vettvangi sýndu að bifreiðin var á röngum vegarhelmingi þegar henni var ekið á manninn.

Hitastig var rétt yfir frostmarki, dálítill vindur og gekk á með éljum. Sólsetur var kl 16:01 en slysið varð um klukkan 17:08 og farið að rökkva. Vitni, sem kom að slysinu skömmu síðar, greindi frá því að él hafi gengið yfir stuttu áður og skyggnið þá versnað um stund. Vitnum bar ekki fyllilega saman um akstursaðstæður. Eitt vitni taldi mikla hálfku hafa verið á veginum, annar taldi akstursaðstæður góðar. Ökumaðurinn taldi að þar hefðu verið hálkublettir.

Ökumaður og farþegi töldu ökuhraðann hafa verið á bilinu 70 til 90 km/klst. Hemlaför sáust ekki á vettvangi. Samkvæmt útreikningum nefndarinnar á ökuhraða bifreiðarinnar byggðum á ummerkjum á vettvangi slyssins var hraðinn á bilinu 65 til 107 km/klst.

Bifreiðin var rannsökuð eftir slysið. Kom í ljós að aðalljósapera hægra megin var ranglega fest í perustæðinu. Hefur það getað valdið lélegri vegrátt fram á veginn. Ekki logaði á aðalljósinu vinstra megin eftir slysið. Ekki er ljóst hvort peran sprakk í slysinu eða hvort einungis logaði á ljósinu hægra megin þegar slysið átti sér stað. Við rannsóknina kom ekkert annað fram við ástand bifreiðarinnar sem skýrir tildrög slyssins.

Niðurstöður áfengis- og lyfjarannsóknar á öikumanninum sýndu að hann var ekki undir áhrifum áfengis eða ólöglegra lyfja þegar slysið átti sér stað. Ökumaðurinn hafði að eign sögn neytt lyfs samkvæmt læknisráði. Samkvæmt varúðarmerkingum þess lyfs sem hann tók inn getur viðbragðshæfni skerst og skal hafa það í huga þegar verulegrar einbeitingar er þörf, t.d. við akstur bifreiða. Ökumaðurinn kvaðst hafa átt það til að detta út, fá störu í nokkrar sekúndur, af óþekktri ástæðu, sem væri til rannsóknar. Þetta ástand hans hefur að mati nefndarinnar haft áhrif á ökuhæfi hans.

Orsakagreining

- Ökumaðurinn ók yfir á rangan vegarhelming, sennilega vegna þess að hann sofnaði við aksturinn.
- Hann ók of hratt miðað við aðstæður.
- Hann tók lyf sem geta skert athygli og viðbragðsflýti.
- Nefndin telur að samkvæmt frásögn öikumanns á ástandi sínu hafi hann sennilega verið í öökuhæfu ástandi.

Ábendingar

Skert ökuhæfi vegna inntöku lyfja

Mikilvægt er, að einstaklingar sem taka inn lyfseðilsskyld lyf sem talin eru hafa neikvæð áhrif á aksturshæfni, fari eftir leiðbeiningum sem lyfjunum fylgja. Á árunum frá 1998 til 2010 hafa alls 18 banaslys verið rakin til veikinda og/eða lyfjanotkunar. Rannsóknarnefnd umferðarslysa gaf út varnaðarskýrslu um skert ökuhæfi vegna veikinda árið 2007¹. Í skýrslunni er ábending til stjórnvalda og öikumanna í þessum áhættuhópi. Í frumvarpi að nýjum umferðarlögum, sem lagt var fram á Alþingi 2011, er m.a. brugðist við ábendingum nefndarinnar um nauðsynlega endurskoðun laga hvað varðar mat á aksturhæfi. Hvetur rannsóknarnefndin öikumenn, sem eru í áhættuhópi vegna veikinda eða lyfjanotkunar, til að bregðast við af ábyrgð, gæta að leiðbeiningum og gangast undir mat á ökuhæfi sínu hjá læknum og stjórnvöldum.

Hlaup á þjóðvegum eru varasöm hlaupurum, öikumenn verða að gæta varúðar

Þetta er annað banaslysið á tveimur árum þar sem ekið var á einstakling sem var úti að skokka á þjóðvegi með 90 km/klst. hámarkshraða. Í slysinu, sem varð í janúar 2009, var myrkur en rökkur var þegar þetta slys átti sér stað. Rannsóknarnefnd umferðarslysa bendir á, að ef ekið

¹ http://rnu.is/Files/Skra_0023350.pdf

er á gangandi/hlaupandi vegfarenda á þjóðvegahraða, þá eru líkur á mjög alvarlegum áverkum verulegar eins og raunin var í báðum þessum slysum. Rannsóknarnefnd umferðarslysa bendir á að ökumenn þurfa að gæta varúðar og vera vakandi fyrir því að á vegunum geta verið menn á ferð. En fremur beinir Rannsóknarnefnd umferðarslysa því til þeirra sem stunda útihlaup að skoða sín öryggismál. Mikilvægt er að vera í endurskinsvesti eða jakka. Þá bendir nefndin á að ljósgeisli aðalljósa bifreiða og bifhjóla lýsir niður á veginn. Af þeim sökum er ráðlegt að vera með endurskin við öklahæð eða neðst á kálfa því sú staðsetning kemur fyrir inn í ljósgeisla aðalljósa bifreiða en endurskin á efri hluta líkamans. Hlauparar sem skokka á þjóðvegum ættu einnig að skoða hvort hægt sé að hlaupa utan þjóðvega, sérstaklega í rökkri og myrkri.

Reykjavík 12.3.2012
Rannsóknarnefnd umferðarslysa