



Skýrsla um banaslys í umferðinni
Langeyrarvegur Siglufirði 16.11.2011
Málsnr. 2011 – 021

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.

Langeyrarvegur 16. nóvember 2011

Ekið á gangandi vegfaranda

Látin 13 ára stúlka

Samantekt

Slysið varð að kvöldlagi á Siglufirði. Atvik voru þau að hóp bifreið, með ungmennum, var ekið til Siglufjarðar eftir heimsókn til Ólafsfjarðar. Ökumaður hóp bifreiðarinnar hafði stöðvað bifreiðina til að hleypa nokkrum ungmennum út. Þrjár 13 ára stúlkur voru meðal þeirra og fóru þær aftur fyrir hóp bifreiðina og yfir götuna. Fólksbifreið sem ekið var á nokkurri ferð suður Langeyrarveg ok á stúlkurnar. Við ákeyrsluna lést ein stúlkanna vegna fjöláverka sem hún hlaut. Önnur stúlka slasaðist alvarlega í ákeyrslunni en sú þriðja minna.

Aðstæður

Veður og birta:

Logn, 4 stiga hiti, myrkur. Götulýsing: ljósastaurar.

Vegur:

Blautt yfirborð. Bundið slitlag. Hámarkshraði 50 km/klst. Meðaltalsumferð á sólarring er u.þ.b. 440 ökutæki.

Tími sólhrings:

Kl. 22.21.

Ökutæki: Subaru Legacy fólksbifreið.

*Rannsóknarnefnd umferðarslysa
Húsi Flugbjörgunarsveitarinnar
Flugvallavegi
101 Reykjavík*

*Heimasíða:
www.rnu.is*

*Tölvupóstfang:
rnu@rnu.is*

Lýsing á slysi

Slysið varð um kvöld á Langeyrarvegi skammt sunnan við gatnamót Snorrögötu og Eyrarflatar á Siglufirði. Aðdragandi slyssins var sá að hóp bifreið, með ungmennum, var ekið inn í bæinn en þau höfðu verið í heimsókn á Ólafsfirði á vegum félagsmiðstöðvarinnar á Siglufirði. Fyrirhugað var að hóp bifreiðin skilaði af sér farþegum á þremur stöðum á Siglufirði og yrði fyrsti viðkomustaðurinn á Langeyrarvegi. Þar gaf ökumaður stefnuljós, stöðvaði bifreiðina og hleypti nokkrum ungmennum út. Ekkert útskot var á veginum þar sem hóp bifreiðin stöðvaði. Ekki var þar heldur merkt biðstöð eða gangbraut. Þrjár 13 ára stúlkur voru meðal þeirra sem yfirgáfu hóp bifreiðina og fóru þær aftur fyrir hana og hugðust fara yfir götuna. Á sama tíma var fólks bifreið ekið á nokkurri ferð suður Langeyrarveg og urðu stúlkurnar fyrir henni. Við ákeysluna lést ein þeirra vegna fjörláverka sem hún hlaut. Hinar stúlkurnar urðu einnig fyrir bifreiðinni og hlutu meiðslí, þar af önnur mjög alvarlega áverka. Stúlkann sem slasaðist minnst gekk fremst en stúlkann sem lést var síðust þeirra þriggja yfir götuna.



Mynd 1. Horft móti akstursstefnu fólks bifreiðarinnar á Langeyrarvegi, til norðurs. Myndin er tekin daginn eftir slys og er fólks bifreiðin á myndinni önnur en sú sem var í slysinu.

Ökumaður fólks bifreiðarinnar, sem ók á stúlkurnar, dró ekki úr hraða hennar er hann nálgast árekstrarstaðinn og kvaðst ekki hafa orðið stúlkanna var fyrir en við áreksturinn. Í framburði hans kom fram að hann sá hóp bifreiðina nokkuð langt að, vissi hvaða bifreið þetta var og um farþegahópinn. Jafnframt hafði hann séð ungmennin sem komin voru yfir götuna á leið frá hóp bifreiðinni á undan stúlkunum. Ók hann engu að síður nokkuð geyst fram hjá



hópbifreiðinni. Samkvæmt útreikningum rannsóknarnefndar umferðarslysa var bifreiðinni ekið á 65-71 km/klst. hraða en hámarkshraði á Langeyrarvegi þar sem slysið varð er 50 km/klst.

Slysið varð í myrkri, vegurinn blautur og raki í lofti. Ljósastaurar lýstu upp götuna en vegsýn var engu að síður takmörkuð. Engin sérstök biðstöð eða útafkeyrsla er við Langeyrarveg þar sem hópbifreiðin hafði viðkomu eins og áður segir. Ekki er gangbraut yfir götuna þar heldur.

Fólksbifreiðin var rannsökuð af bíltæknisérfræðingi eftir slysið sem gerði athugasemdir við ástand hennar, sér í lagi hjólbarða. Hjólbarðar á fremri ás voru slitnir og hjólbarðar á aftari ás voru með ósamstæðu mynstri. Loftþrýstingur í þremur hjólbörðum var lágur, 18.-22 psi en 29 psi í þeim fjórða. Eðlilegur loftþrýstingur í hjólbarða fólksbifreiðar er um 28 psi. Þá var dempari að aftan ónýtur. Orsök slyssins má þó ekki rekja til ástands bifreiðarinnar.

Hópbifreiðin bar merki fyrir skólabifreiðir sem er ætlað að skapa farþegum skólabifreiða öryggi. Merki án ljósa voru innan við fram- og afturrúður bifreiðarinnar en þau voru staðsett of hátt og sáust þar af leiðandi ekki nægjanlega vel. Þá voru óhreinindi á afturrúðu sem skertu sýnileika þess merkis.

Niðurstöður áfengis- og lyfjaprófs ökumanns fólksbifreiðarinnar leiddu í ljós að í þvagsýni var niðurbrotsefni kannabis, en kannabisefni er í flokki ávana- og fíkniefna.

Orsakagreining

- Ökumaður fólksbifreiðarinnar ók allt of hratt fram hjá hópbifreið sem var kyrrstæð á meðan var verið að hleypa farþegum út
- Stúlkurnar gættu ekki nægilega að umferð á Langeyrarvegi áður en þær gengu yfir götuna.
- Farþegum hópbifreiðarinnar var hleypt út utan biðstöðvar. Ekkert útskot var á veginum þar sem hópbifreiðin stöðvaði. Ekki var þar heldur merkt biðstöð eða gangbraut.

Ábendingar

Kannabisefni og ökuhæfi

Niðurstöður áfengis- og lyfjaprófs ökumanns fólksbifreiðarinnar leiddu í ljós að í þvagsýni var niðurbrotsefni kannabis, svonefnt THC efni. Kannabisefni skerða ökuhæfi ökumanna vegna róandi/sljóvgandi áhrifa þeirra (Asbridge, Poulin og Donato, 2005). Ef þeirra er neytt í stórum skömmtum veldur kannabisvíma skertri hreyfigetu og minnkar getu til að greina ljósmerki og fylgja hlutum á hreyfingu með augunum. Langvarandi neysla getur orsakað geðtruflanir (Árni Einarsson og Guðni R. Björnsson, 2001. Fíkniefni og forvarnir – handbók fyrir heimili og skóla. Fræðslumiðstöð í fíknivörnum.) Vegna þessara þekktu neikvæðu áhrifa kannabisefna á ökuhæfi er akstur undir áhrifum þeirra óheimill.

Samkvæmt 45 gr.a. 2. mgr umferðarlaga nr. 50/1987, með síðari breytingum, telst ökumaður hafa verið undir áhrifum fíkniefna og óhæfur til að stjórna ökutæki örugglega, ef ávana- og fíkniefni mælist í blóði eða þvagi hans. Mælingar á blóðsýni og þvagsýni eru þar lagðar að jöfnu. Erlendar rannsóknir á áhrifum kannabisefna gefa vísbendingu um að óvirk umbrotsefni geti mælist í þvagi þeirra sem neytt hafa efnisins mörgum dögum og vikum eftir neyslu, þegar vímuáhrif eru horfin. Í drögum að frumvarpi um umferðarlög sem unnið er að í umhverfis- og samgöngunefnd mun m.a. vera til skoðunar að breyta 2.mgr 45.gr.a. umferðarlaga nr. 50/1987 með síðari breytingum þannig, að mælist ólögleg ávana og fíkniefni í blóði verði akstur áfram refsiverður, en mæling ávana- og fíkniefna í þvagi ein og sér verði ekki grundvöllur refsiaþbyrgðar. Ökumaður fólksbifreiðarinnar mældist með niðurbrotsefni kannabis í þvagi en ekki í blóði og því er ekki talið sennilegt að hann hafi verið í vímu er slysið varð. Byggir nefndin því ekki á því í orsakagreiningu sinni. Eftir sem áður telur Rannsóknarnefnd umferðarslysa brýnt að fíkniefnaneytendur íhugi ábyrgð sína af alvöru á akstri bifreiða á meðan þeir neyta efnanna, því neysla þeirra hefur sannanlega áhrif á líkamlegt og andlegt atgervi þeirra.

Hópbifreiðar ber að stöðva á öruggu svæði

Að mati Rannsóknarnefndar umferðarslysa ber að fylgja þeirri meginreglu að hópbifreiðar séu ekki stöðvaðar nema á biðstöð sem ætluð er til að hleypa farþegum inn og út og er merkt sem slík. Það er óheimilt að stöðva ökutæki eða leggja því á þeim stað eða þannig að valdið geti hættu fyrir umferð bifreiða eða gangandi vegfarendur.

Á þeim stað sem slysið varð var ekki merkt biðstöð né hægt að aka út af veginum til þess að hleypa farþegum út. Hópbifreiðin var stöðvuð á veginum sem er 6,5 metra breiður og aðalbraut. Hámarkshraði á þeim hluta vegarins var 50 km./klst. Ekki var merkt göngubraut við slystaðinn. Farþegarnir gengu aftur fyrir hópbifreiðina og yfir veginn á meðan hún var kyrrstæð. Vegsýn þeirra var því mjög takmörkuð fyrir umferð úr gagnstæðri átt. Til þess að koma í veg fyrir þessa hættu þurftu farþegarnir annaðhvort að bíða þangað til að hópbifreiðin var farin áður en þeir legðu af stað yfir götuna eða hópbifreiðin væri stöðvuð í útskoti/merktri biðstöð/framhjáhlaupi til að tryggja öryggi þeirra.



Farþegum hóp bifreiða ber eftir sem áður alltaf að gæta að umferð áður en þeir leggja af stað yfir götu.

Rannsóknarnefnd umferðarslysa beinir því til sveitarfélaga, í þéttbýli, að skipuleggja almannasamgöngur með þeim hætti að hóp bifreiðar stöðvi eingöngu á biðstöðvum ætluðum til þess að hleypa farþegum inn og út úr bifreiðunum, þannig að öryggis þeirra sé gætt.

Merking bifreiða sem annast flutning ungmenna er öryggisatriði

Samkvæmt 18. gr umferðarlaga nr. 50/1987 skal ökumaður sem nálgast merкта skólabifreið, sem numið hefur staðar til að hleypa farþegum inn eða út, hafa sérstaka aðgát við að draga úr hættu. Reglum um skólaakstur er ætlað að skapa farþegum skólabifreiða öryggi.

Samkvæmt reglugerð nr. 279/ 1989 skulu vera sérstök merki á hóp bifreiðum, sem notuð eru til að flytja skólabörn milli heimilis og grunnskóla og í sérgreinakennslu, sem sýna þá notkun bifreiðarinnar. Akstur hóp bifreiðarinnar í máli þessu fellur ekki undir reglur sem gilda um skólaakstur nr. 656/2009, sbr. 22. gr. laga um grunnsóla nr. 91/2008 með síðari breytingum.

Á hóp bifreiðinni var hins vegar merki fyrir skólabifreiðir vegna notkunar hennar við skólaakstur. Merkið skal vera ferningur, með endurskinsgrunni og ljóskerri, vera bæði að framan og aftan á bifreið og skal kveikja á blikkljósum u.þ.b. 100 m frá viðkomustað og slökkva á þeim um leið og ekið er frá viðkomustaðnum. Viðvörðunarljósið skal vera með rofa og aðvörðunarljósi svo ökumaður hóp bifreiðarinnar sjái hvort það er kveikt eða slökkt á þeim. Merki, án ljósa, voru í hóp bifreiðinni en þau voru staðsett í of mikilli hæð og sáust illa vegna aðalljósa að framan sem yfirlýstu merkið og vegna óhreininda á afturrúðu. Merki sem ekki eru upplýst sjást illa í myrkri.

Mikilvægt er að bifreiðir, sem flytja hópa ungmenna í hvaða tilgangi sem er, séu rétt merktar og sjáist greinilega svo aðrir vegfarendur gæti sérstakrar varúðar í grennd við þær. Rannsóknarnefnd umferðarslysa beinir því til sveitarfélaga að beita sér fyrir því að hóp bifreiðar, sem flytja ungmenni á grunnskólaaldri í ferðum sem skipulagðar eru af félagsmiðstöðvum, íþróttafélögum og öðrum sambærilegum aðilum, beri merki sem sýna þá notkun bifreiðarinnar með sama hætti og gildir um skólaakstur milli heimilis og skóla.

Reykjavík 24. október 2012
Rannsóknarnefnd umferðarslysa