



Skýrsla Rannsóknarnefndar umferðarslysa 2008



Júlí 2009



Rannsóknarnefnd umferðarslysa

Stofnuð: 1996

Nefndarmenn:

Ásdís J. Rafnar, hæstaréttarlögmaður, formaður
Inga Hersteinsdóttir, verkfræðingur
Brynjólfur Mogensen, læknir

Forstöðumaður / rannsóknarstjóri:

Ágúst Mogensen, félagsfræðingur

Starfsmaður / sérfræðingur

Sævar Helgi Lárusson, verkfræðingur

Varamenn:

Margrét Vala Kristjánsdóttir, lögfræðingur
Ásgeir Guðmundsson, tæknifræðingur
Jón Baldursson, læknir

Sérfræðingar:

Eiríkur Hreinn Helgason, yfirlögregluþjónn
Lárus Sveinsson, verkefnisstjóri tæknimála

Skýrsla Rannsóknarnefndar umferðarslysa 2008. Rannsóknarnefnd umferðarslysa, Reykjavík, júlí 2009

Rannsóknarnefnd umferðarslysa
Flugvallarvegi, 101 Reykjavík
Sími 511 5040

rnu@rnu.is

www.rnu.is

Ljósmyndir í skýrslunni

Foto sf
Lögreglan
RNU

Efnisyfirlit

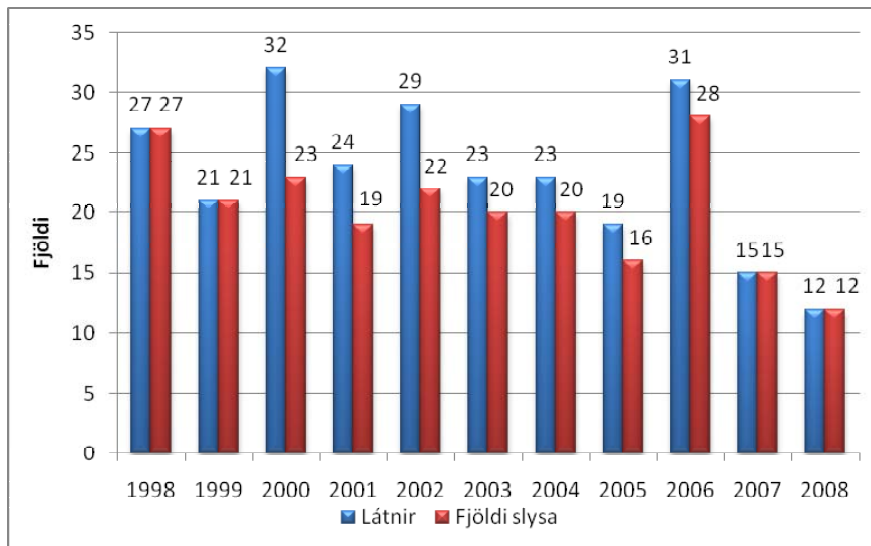
Inngangur	4
Orsakir banaslysa í umferðinni og tillögur um úrbætur í öryggisátt	7
Skert ökuhæfni vegna veikinda ökumanna	7
Ungir ökumenn	8
Preyta	9
Ölvunarakstur, lækkun prómill marka niður í 0,2 ‰	9
Bílbelti hefðu getað bjargað 43 mannlífum í umferðinni frá árinu 1998	11
Vegur og umhverfi	11
Ástand eftirvagna	12
Fjöldgun alvarlegra umferðarslysa	13
Tölfræði banaslysa í umferðinni 2008	17
Orðskýringar	21
Heimildaskrá	24

Inngangur

Árið 2008 létust 12 í umferðinni á Íslandi en rannsóknarnefnd umferðarslysa fjallaði um tíu banaslys í skýrslum sem gefnar voru út á vefnum <http://www.rnu.is>. Það var niðurstaða rannsóknar nefndarinnar að í tveimur tilvikum hafi atvik verið með þeim hætti að þau verði ekki skilgreind sem umferðarslys.

Fækkun banaslysa í umferðinni 1998 - 2008

Undanfarin ár hefur orðið nokkur fækkun á banaslysum í umferðinni ef undanskilið er árið 2006. Árin 2007 og 2008 urðu engin slys þar sem tveir eða fleiri létu lífið og hefur það ekki gerst frá árinu 1999. Síðastliðin 5 ár (2004-2008) fórust 100 manns í umferðarslysum á Íslandi en á 5 ára tímabili þar á undan (1999-2003) fórust 129 í umferðarslysum.



Mynd 1: Fjöldi banaslysa og látinna í umferðinni á Íslandi 1998 til 2008.

Fækkun banaslysa ungra ökumanna

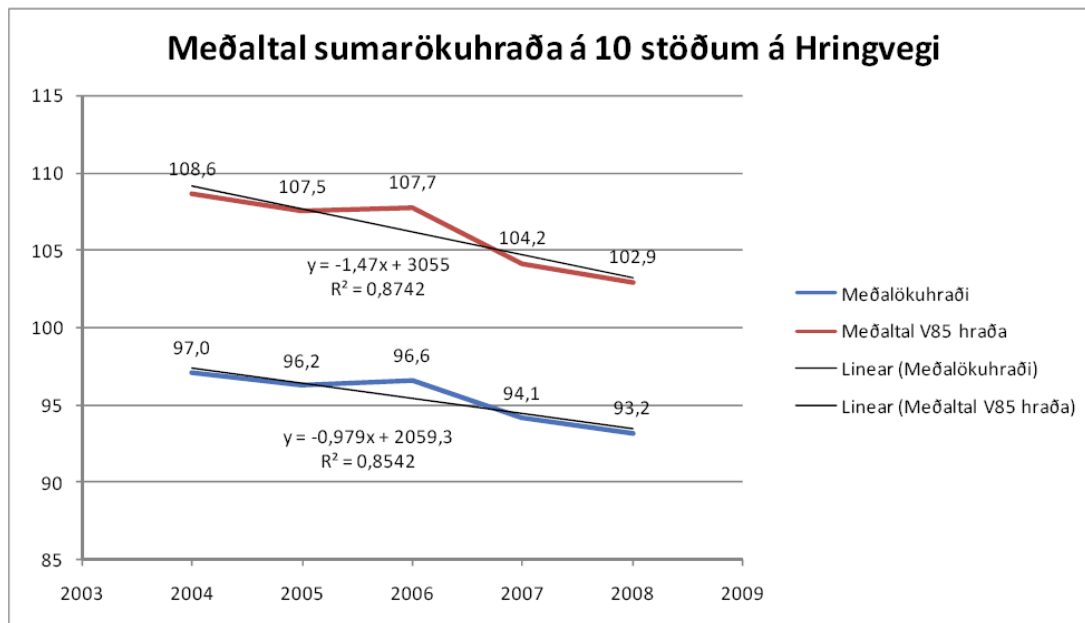
Eftirtektarvert er hve banaslysum, sem ökumenn á aldrinum 17-20 ára valda, hefur fækkað milli ára. Árið 2005 áttu ökumenn í þessum aldurshópi aðild að sex banaslysum í umferðinni og átta árið 2006 (sjá töflu 1). Næstu tvö ár á eftir fækkaði slysum í þessum aldurshópi ökumanna. Árið 2007 varð einn ökumaður 17-20 ára valdur að banaslysi en árið 2008 voru þeir þrír.

Tafla 1: Fjöldi banaslysa í umferðinni þar sem orsakavaldur var 17 til 20 ára.

Ár	17-20 ára orsakavaldar
2008	3
2007	1
2006	8
2005	6

Árið 2007 markar ákveðin þáttaskil en þá tóku gildi breytingar sem gerðar voru á umferðarlögunum 2006/2007. Sektor vegna hraðaksturs voru hækkaðar og ákvæði um akstursbann var nýmæli. Á þessum tíma var forvarnarstarfi beint að ungum öikumönnum fremur en öðrum. Sérstök námskeið hafa síðan verið haldin fyrir unga öikumenn í akstursbanni, þ.e. sem sviptir hafa verið ökuleyfi vegna fjölda uppsafnaðra punkta, ölvunaraksturs- og hraðakstursbrota. Árið 2007 voru haldin þrjú slík námskeið á vegum Umferðarstofu en árið 2008 voru þau 25. Benda rannsóknir til þess að eftir að reglur um akstursbann tóku gildi hafi dregið úr fjölda þeirra sem sviptir eru bráðabirgðaskírteini sem nemur 60%. Reynslan af námskeiðum virðist því jákvæð. Af þeim 105 öikumönnum sem luku sérstöku námskeiði vegna ökuleyfissviptingar frá gildistöku laganna og fram til 1.júní 2008 reyndust 65% með athugasemdalausán ökuferil hinn 1. desember 2008. (Heimild: Umferðarstofa, janúar 2009).

Mælingar undanfarin ár benda eindregið til þess að dregið hafi jafnt og þétt úr meðalhraða á hringveginum, þ.e. úr 108,6 km/klst. meðalhraða árið 2004 í 102,9 km/klst. árið 2008. Árið 2006 hækkaði meðalhraði lítillega frá árinu áður en lækkaði síðan mjög skarpt árin 2007 og 2008. Þetta sést á mynd 2.



Mynd 2: Meðaltal ökuhraða að sumarlagi á 10 stöðum á hringvegi. Gögnin sýna að frjáls meðalhraði lækkar um 1 km/klst. á ári en V85 hraðinn (hraði sem 85% öikumanna aka á eða undir) lækkar um 1,5 km/klst. á ári. Lækkunin er línuleg, að sumrinu 2006 undaskildu. Heimild: Þróun ökuhraða á þjóðvegum. Samantekt niðurstaðna 2004-2008.

Skýrslan sem hér er fylgt úr hlaði er með nokkuð breyttu sniði frá síðasta ári. Nefndin hefur talið ástæðu til að gefa út skýrslur um einstök banaslys í umferðinni árið 2008 og birt þær á vef nefndarinnar. Í skýrslu þessari leggur nefndin áherslu á tillögur sínar og ábendingar í öryggisátt. Stuðst er við skýrslur um einstök slys ársins 2008, varnaðarskýrslur og greinargerðir sem nefndin hefur gefið út. Þá vekur nefndin sérstaka athygli á nýrri skýrslu nefndarinnar um alvarleg umferðarslys á höfuðborgarsvæðinu 2008.



Rannsóknarnefnd umferðarslysa þakkar öllum þeim sem hún hefur átt samstarf við undanfarið ár og hafa lagt umferðaröryggismálum lið. Sérstakar þakkir vill nefndin færa samgönguráðherra, samgönguráðuneytinu, ríkislögreglustjóra, lögreglustjórum um land allt, Umferðarstofu, Umferðarráði, Vegagerðinni, Neyðarlínunni, FÍB, Rannsóknarráði umferðaröryggismála og Rannsóknarsjóði Vegagerðarinnar. Gunnlaugur V. Snævarr annaðist prófarkalestur skýrslunnar og kann nefndin honum bestu þakkir fyrir.

Orsakir banaslysa í umferðinni og tillögur um úrbætur í öryggisátt

Með öflugri löggæslu, öruggara vegakerfi, og sérstakri áherslu á fræðslu- og forvarnastarf mætti að mati RNU ná enn frekari árangri í fækkun banaslysa í umferðinni. Aukin bílbeltanotkun og lægri meðalhraði mundi leiða til fækkunar alvarlegra umferðarslysa og ölvunar- og fikniefnaakstur eru augljós skaðvaldur í umferðinni. Strangar heilbrigðiskröfur til ökumanna eru mikilvægur þáttur í forvörnum gegn umferðarslysum. Aðgreining akstursstefna á Suðurlandsvegi og öðrum hlutum þjóðvegarsins með mesta umferðapungann væri mjög þörf framkvæmd og myndi án efa draga úr banaslysum og öðrum alvarlegum slysum.

Tafla 2: Aðalorsakir banaslysa í umferðinni árið 2008. Í flestum slysanna er orsökinni fleiri en ein en í töflunni er einungis talin upp aðalorsök.

Aðalorsök	Fjöldi
Biðskylda ekki virt	3
Hraðakstur	2
Svefn og þreyta	2
Ölvunarakstur	1
Kappakstur	1
Veikindi	1
Grunur um sjálfsvíg	1
Hjartaáfall	1

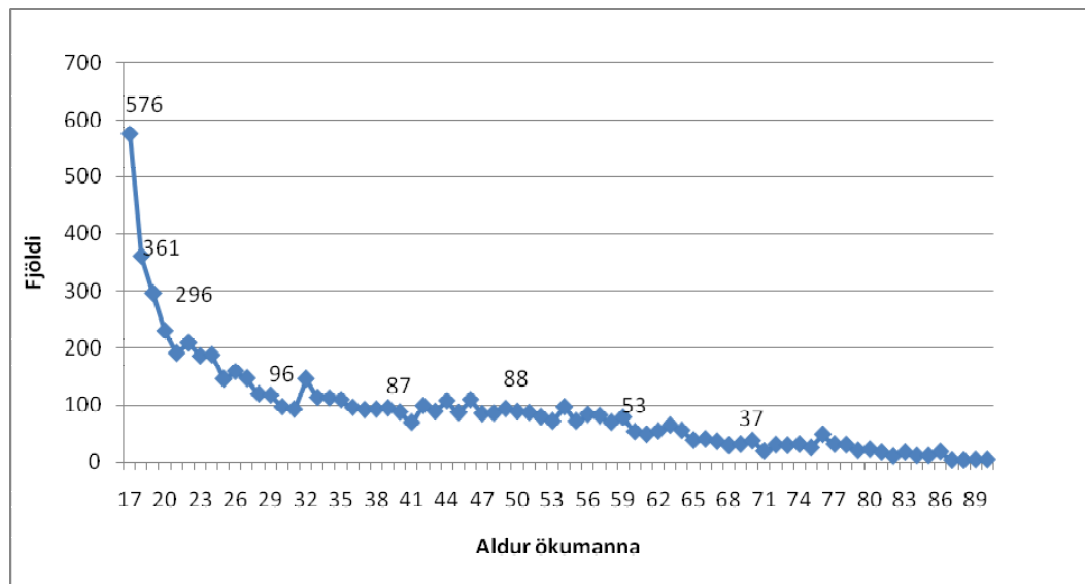
Skert ökuhæfni vegna veikinda ökumanna

Þrjú banaslys urðu með þeim hætti á árinu 2008 að eldri ökumenn virtu ekki biðskyldu og óku í veg fyrir aðra bifreið. Var það algengasta orsök banaslysa í umferðinni á árinu. Í tveimur tilvikanna var ökumaður ekki talinn í ökuhæfu ástandi sökum veikinda. Alls var ökuhæfni þriggja ökumanna talin skert sökum veikinda samkvæmt niðurstöðum nefndarinnar. Rannsóknarnefndin hvetur ökumenn, sem eru í áhættuhópi vegna veikinda og nauðsynlegrar lyfjanotkunar til að gangast undir skoðun á ökuhæfi sínu hjá læknum og stjórnvöldum. Hlutverk lækna í forvörnum gegn umferðarslysum er mjög mikilvægt að þessu leyti. Þeir verða að leiðbeina sjúklingum um aukaverkanir lyfja sem þeir ávísa og kunna að skerða ökuhæfni og um það hvenær rétt sé að hætta akstri bifreiða vegna skertrar ökuhæfni. Hefur nefndin verið með ábendingar til stjórnvalda og ökumanna í áhættuhópi, m.a. með útgáfu varnaðarskýrslu um skerta ökuhæfni vegna veikinda ökumanna, sem birt er á vefsíðu nefndarinnar. Að mati nefndarinnar ber nauðsyn til að endurskoða reglur um mat á akstursfærni aldriðra og sjúkra ökumanna. Að mati nefndarinnar, hefur ekki tekist nægjanlega vel að framfylgja ákvæðum um heilbrigðiskröfur sem gerðar eru til ökumanna skv. íslenskum lögum og reglum. (*Skert ökuhæfni vegna veikinda. Varnaðarskýrsla. RNU 2007.*)

Ungir ökumenn

Tvö banaslys urðu sökum hraðaksturs og eitt að auki þar sem um kappakstur innanbæjar var að ræða. Áberandi er í gögnum nefndarinnar að ungir ökumenn 17-19 ára valda slysum af þessu tagi. Undanfarin ár hefur verið lögð mikil áhersla á þjálfun og kennslu ungra ökumanna og eru vísbendingar um að þær aðgerðir hafi þegar skilað árangri í fækkun slysa.

Þrátt fyrir að fækkun hafi orðið á slysum ungra ökumanna þá er það svo að nýliðar í umferðinni á Íslandi, 17 ára ökumenn, valda flestum umferðarslysum. Þetta má sjá á mynd 3 yfir aldur ökumanna í umferðarslysum árið 2007. Sautján ára ökumenn á Íslandi voru valdir að 576 umferðarslysum árið 2007. Það eru 60% fleiri slys en hjá ökumönnum sem eru einu ári eldri, en 18 ára ökumenn voru valdir að 361 umferðarslysi á því ári. Erlendar rannsóknir hafa sýnt að þó tekið sé tillit til ekinna kílómetra í hverjum aldurshópi þá er óhappatíðni nýliða (17-19 ára) í umferðinni frá 6-8 sinnum hærrí en ökumanna sem eru 24-26 ára (Twisk, 1995). Þetta er nánast algilt vandamál í heiminum þar sem þátttaka nýliða í umferðinni er mikil (Williams, A.F., 1996).



Mynd 3: Aldur orsakavalda í umferðarslysum árið 2007. Öll meiðsli og óhöpp talin með. Heimild: Slysaskrá Umferðarstofu.

Í ljósi þessarar háu tíðni umferðarslysa ungra ökumanna er eðlilegt að hugleiða hvaða áhrif það hefði á slysatíðni að hækka ökuréttindaaldur úr 17 árum í 18 ár.

Rannsóknarnefndin telur miðað við fyrirliggjandi rannsóknir á þessu sviði að hlutfallsleg fækkun umferðarslysa meðal nýliða gæti orðið 5-9% ef bílprófsaldurinn verður hækkaður úr 17 árum í 18 ár. Þessi ávinningur er tilkominn vegna þroskamunar á 17 ára bílstjóra miðað við 18 ára bílstjóra. Byggir sú niðurstaða á erlendum rannsóknum sem nefndin hefur skoðað (Elvik, 1997; Maycock o.fl. 1991).

Rannsóknarnefndin telur mikilvægt að núverandi fyrirkomulagi ökunáms verði ekki breytt, aðeins þessu aldursákvæði. Ungir ökumenn, hvort sem þeir eru 17 eða 18 ára, þurfa á þjálfun að halda og hækkan ökuréttindaaldurs breytir því ekki.

Að mati rannsóknarnefndarinnar vegur þungt, að fólk verður ekki lögráða á Íslandi fyrr en við 18 ára aldur. Því kemur upp sú staða miðað við núgildandi lög að ólögráða 17 ára einstaklingur, getur valdið alvarlegu umferðarslysi eða banaslysi. Við rannsóknir á banaslysum í umferðinni hefur rannsóknarnefndin margoft staldrað við þetta atriði. Að mati nefndarinnar er óeðlilegt að ætla ólögráða einstaklingi þá ábyrgð sem ökuréttindum fylgir.

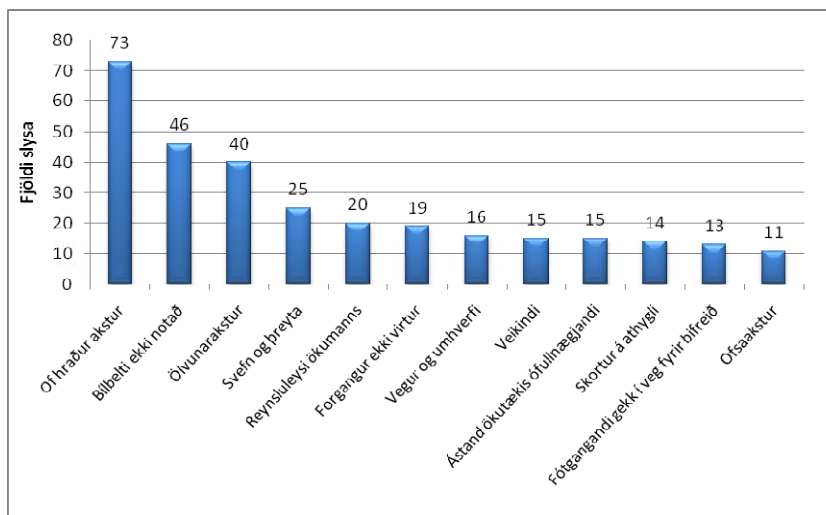
Af þessum sökum er RNU fylgjandi því að ökuleyfisaldur verði hækkaður úr 17 árum í 18 ár á Íslandi. (*Úr greinargerð RNU til nefndar um endurskoðun umferðarlaganna*).

Þreyta

Þreyta var meginorsök tveggja banaslysa í umferðinni árið 2008. Samkvæmt rannsóknnum RNU er svefnleysi og þreyta fjórða helsta orsök banaslysa í umferðinni. Því er brýnt að öikumenn forðist að aka þreyttir. Á árunum 1998 til 2008 voru alls 26 banaslys rakin til þess að ökumaður sofnaði við stýrið eða að þreyta væri meðorsök. Þrettán þessara slysa urðu vegna framanákeysrlna og þrettán vegna útafaksturs. Í þeim slysum þar sem svefn er talin meðorsök er aðalorsökin yfirleitt ölvun. Bílbeltaleysi, lyfjaakstur og veikindi koma þar einnig við sögu. Þreyta skerðir aksturshæfni og alltaf er hættá á að þreyttur ökumaður sofni undir stýri. Viðbragðsgeta þreytts öikumanns er auk þess verulega skert og 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 (Dawson & Reid, 1997 og Williamson & Feyer, 2000). (*Skýrsla RNU. Suðurlandsvegur við Hvammsveg, 2008*).

Ölvunarakstur, lækkun prómill marka niður í 0,2 %

Ölvunarakstur er þriðja algengasta orsök banaslysa í umferðinni á Íslandi (sjá mynd 4) og Rannsóknarnefnd umferðarslysa hefur ítrekað bent á mikilvægi þess að yfirvöld taki á festu á öikumönnum sem verða uppvisir að þessu lögbroti.



Mynd 4: Algengustu fyrstu tvær orsakir banaslysa í umferðinni 1998 til 2008.

Niðurstöður rannsókna á ökuhæfni ökumanna sem hafa neytt áfengis eru nokkuð samdóma um að 0,5 ‰ áfengis í blóði hafi veruleg áhrif á aksturshæfni ökumanna og auki líkindi á slysum (Elvik, 1997).

Í nýlegri skýrslu sem unnin var fyrir Evrópuráðið (Anderson og Baumberg, 2006) kemur fram að þjóðir skuli stefna að því að hafa refsímörk 0,5 ‰ *eða lægri* þar sem rannsóknir sýni að slyshætta eykst þrefalt séu ökumenn með milli 0,2 og 0,4 ‰ í blóði.

Samkvæmt núverandi ákvæði í umferðarlöggjöfnni eru refsímörk vegna ölvunaraksturs 0,5 ‰ vínanda í blóði. Eðlilegt er að spyrja hver ávinningur yrði af að lækka þau í 0,2 ‰. Því er til að svara að þær þjóðir sem leyfa rúm mörk, 0,5-0,8 ‰ standa allar andspænis sama vandamálinu. Ökumenn þykjast vita að þeir komast upp með að aka undir áhrifum tiltekins magns áfengis. Á Íslandi virðast sumir ökumenn álíta að það sé í lagi að aka eftir að hafa innbyrt 1-2 bjóra. Þetta hefur m.a. komið fram í viðtölum við ölvaða ökumenn og lögreglumenn sem sinna ölvunarakstursetfirliti (Ágúst Mogensen, óbirt doktorsritgerð).



Mynd 5: Mynd tekin af vettvangi umferðarslyss þar sem ölvaður ökumaður missti stjórn á bifreiðinni og ók út af veginum.

Það að ökumenn hafi neysluviðmið er afar slæmt. Yfirlýst stefna stjórnvalda (sjá m.a. umferðarlögin og Umferðaröryggisáætlun ríkisstjórnarinnar og auglýsingar Umferðarstofu) er að áfengi og akstur fari alls ekki saman. Neysluviðmið í formi tiltekins fjölda drykkja er einnig hættulegt vegna þess að áfengi hefur mismunandi áhrif á fólk við mismunandi aðstæður, s.s. þreytustig. Ökumenn vita því ekki hversu ölvaðir þeir eru hverju sinni eftir að hafa neytt 1-2 áfengra drykkja.

Rannsóknarnefnd umferðarslysa telur ástæðu til að breyta þessum refsímörkum úr 0,5 prómillum í 0,2 prómill. Fordæmi er fyrir þeirri aðgerð í Noregi og Svíþjóð. Þar með gætu ökumenn engan veginn réttlætt fyrir sjálfum sér né öðrum að drekka 1-2 bjóra eða léttvínsglös eins og nú tíðkast. Mikilvægt er að eyða hinu „gráa svæði“ sem margir ökumenn freistast út á og senda skýr skilaboð um að ökumenn eigi alls ekki að vera undir áhrifum áfengis í umferðinni.

Bílbelti hefðu getað bjargað 43 mannlífum í umferðinni frá árinu 1998

Á grundvelli rannsókna RNU frá árinu 1998 telur nefndin að 43 hafi látist í umferðarslysum sem mögulega hefðu lifað hefðu þeir notað bílbelti. Þau eru fá einföldu úrræðin sem hægt er að benda á sem gætu bjargað fjölda fólks frá örkumlun og dauða í umferðinni. Það markmið að ná 100% bílbeltanotkun ökumanna og farþega er sennilega það áhrifaríkasta. Af þeim sökum telur RNU að umferðarlögin eigi að kveða á um skilyrðislausu notkun bílbelta. Að auki ættu sektarákvæði vegna brotsins að vera í samræmi við öryggisávinning af notkun belta og hækka umtalsvert frá því sem nú er. (*Skýrslur RNU um banaslys í umferðinni 1998-2008*).

Vegur og umhverfi

Aðgreining akstursstefna. Suðurlandsvegur og Vesturlandsvegur.

Árið 2008 gaf RNU út varnaðarskýrslu vegna alvarlegra umferðarslysa sem urðu á Suðurlandsvegi milli Reykjavíkur og Selfoss á árinu 2007. Í þeirri skýrslu er einnig vikið að umferðaröryggi á Vesturlandsvegi. Dæmigert banaslys á þessum vegum hefur verið að bifreið fer yfir á rangan vegarhelming vegna veikinda ökumanns eða þreytu og rekst framan á aðra bifreið sem ekið er úr gagnstæðri átt. Ólöglegur frammúrakstur og ölvunarakstur skapa einnig þessa áhættu. Sá sem ekur úr gagnstæðri átt hefur lítinn tíma til að bregðast við, jafnvel þótt hann fylgi settum reglum um hraða á veginum sem og annað. Rannsóknarnefnd umferðarslysa beinir því til stjórnvalda að leita allra mögulegra leiða til að auka öryggi vegfarenda um Suðurlandsveg. Mikilvægt er að brugðist sé við hratt og markvisst því fjöldi slysa og alvarleiki þeirra er slíkur að ekki verður við unað. Á veginum hefur fjöldi vegfarenda lent í mjög alvarlegum slysum. Sama ábending á við um Vesturlandsveg milli Reykjavíkur og Borgarness.



Mynd 6: Vesturlandsvegur seinnipart föstudags.

Vegrið og vegbúnaður

Þótt mannleg mistök séu helstu orsakavaldar í banaslysum í umferðinni hefur ástand vega og umhverfi þeirra átt sinn þátt í slysum. Í tveimur banaslysum árið 2008 telur nefndin að vegrið hefði getað dregið úr meiðslum og beindi ábendingum til Vegagerðarinnar vegna þessa.

Víða við upplýsta þjóðvegi eru sérstaklega hannaðir ljósastaurar sem eiga að fara í sundur við harðan árekstur. Í einu slysanna sem nefndin rannsakaði á árinu 2008 brotnaði slíkur ljósastaur ekki þegar bifreið var ekið á hann. Rannsókn á ljósastaurnum leiddi í ljós að hersla hans var þrefalt meiri en forskrift gerði ráð fyrir og gerði nefndin athugasemd við Vegagerðina vegna þessa. Í veghönnunarreglum, sem tóku gildi 1. apríl 2009, setti Vegagerðin reglur um að verja verði vegbúnað, s.s. ljósastaura og möstur, sem staðsett eru á öryggissvæði vega með vegriði, nema að hann sé af viðurkenndri gerð og vottaður af þar til bærum aðilum (*Skýrsla RNU Reykjanesbraut við Ásbraut, 2008*).

Ástand eftirvagna

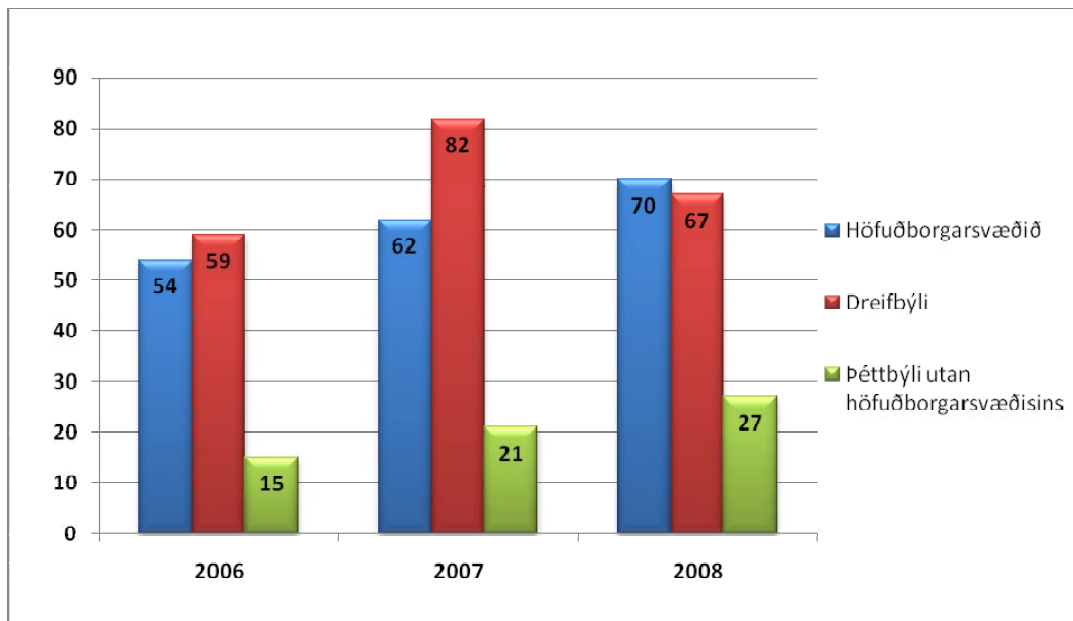
Hemlar

Í einu banaslysi árið 2008 gerði nefndin athugasemd við hemla eftirvagns. Í þeim slysum sem RNU hefur rannsakað undanfarin ár er algengt að hemlar eftirvagna séu ólagi og virðist sem viðhald og eftirlit með ástandi vagnanna sitji á hakanum. Eru vagnarnir oft hlaðnir þungum farmi og því er nægileg hemlageta mjög mikilvægt öryggisatriði. Að mati RNU er nauðsynlegt að skoða hemla eftirvagna sérstaklega vel í reglubundnum skoðunum og efla vegaeftirlit lögreglu með þessum ökutækjum. (*Skýrsla RNU Eyrarbakkevegur við Kaldaðarnesveg, 2008*).

Fjölgun alvarlegra umferðarslysa

Þrátt fyrir verulega fækkun banaslysa frá árinu 2006 þá hefur alvarlegum umferðarslysum fjölgað. Í slysaskrá Umferðarstofu eru skráð 128 umferðarslys með miklum meiðslum árið 2006, 165 árið 2007 og 164 árið 2008.

Árið 2008 rannsakaði RNU alvarleg umferðarslys¹ á höfuðborgarsvæðinu. Samkvæmt slysaskrá Umferðarstofu eiga um 40% umferðarslysa með miklum meiðslum sér stað á því svæði. Fóru starfsmenn nefndarinnar á vettvang um 70 alvarlegra umferðarslysa auk fjögurra banaslysa á árinu. Flest banaslys í umferðinni verða á þjóðvegum í dreifbýli og því hafa ábendingar nefndarinnar í öryggisátt mest verið byggðar á slysum í dreifbýli. Það er von nefndarinnar að niðurstöður rannsóknar nefndarinnar á alvarlegum umferðarslysum á höfuðborgarsvæðinu muni nýtast yfirvöldum við skipulagningu umferðaröryggisstarfsins til fækkunar á alvarlegum umferðarslysum sem og banaslysum.

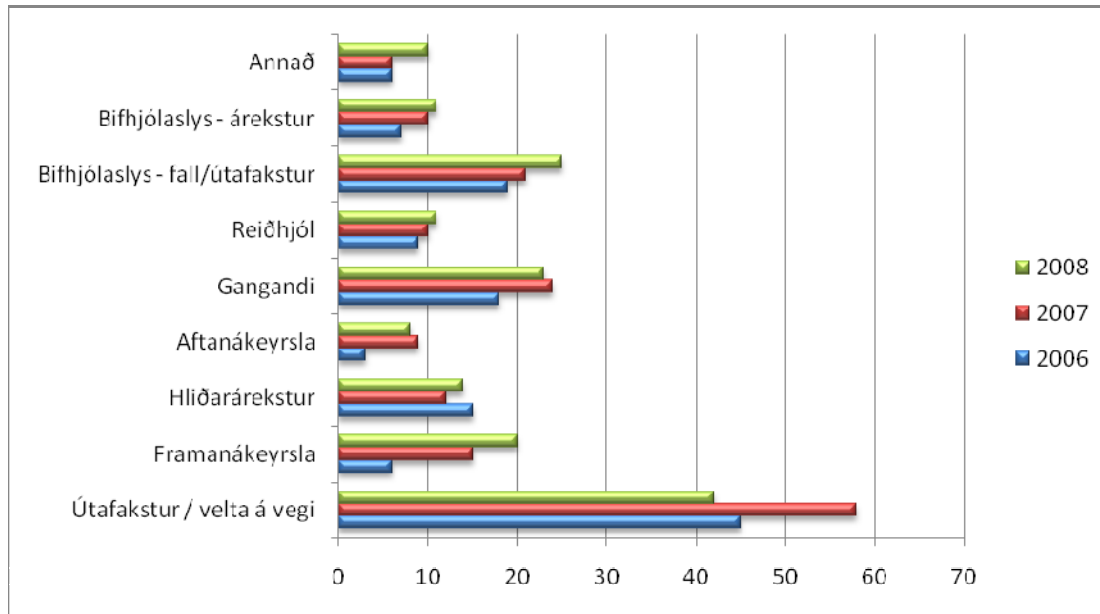


Mynd 7: Fjöldi umferðarslysa þar sem einn eða fleiri hlutu mikil meiðsl.

Fjölgun umferðarslysa, með miklum meiðslum, hefur verið nokkuð jöfn í þéttbýli innan og utan höfuðborgarsvæðisins. Fjölgun hefur einnig orðið í dreifbýli og sker árið 2007 sig þar nokkuð úr.

Alls urðu 36 fleiri umferðarslys með miklum meiðslum árið 2008 samanborið við árið 2006. Mest fjölgun varð í bifhjólaslysum og framanákeysrslum bifreiða.

¹ Með alvarlegu umferðarslysi er átt við slys þar sem einn eða fleiri hljóta mikil meiðsli eða bana.



Mynd 8: Fjöldi slysa með miklum meiðslum eftir tegund (allt landið).

Bílbelti

Rannsóknarnefnd umferðarslysa telur að mögulegt væri að fækka „mikið slösuðum“ einstaklingum um allt að 20 manns á ári ef allir ökumenn og farþegar bifreiða notuðu bílbelti.

Tafla 3: Mat á fjölda slysa með miklum meiðslum þar sem bílbelti hefði dregið úr meiðslum.

	2006	2007	2008
Fjöldi slysa með miklum meiðslum	128	165	164
Þar af í bifreið	75	100	94
Fjöldi tilfella þar sem beltí hefðu bjargað	17	17	18

Bifhjólaslys

Bifhjólaslysum hefur fjölgað með mikilli fjölgun bifhjóla undanfarin ár. Ökumenn og farþegar bifhjóla eru í talsvert meiri hættu í umferðinni en ökumenn og farþegar bifreiða. Lítið þarf útaf að bregða svo ökumenn bifhjóla missi jafnvægi og detti og þá er hættan á áverkum talsverð. Algengara er að bifhjólamaður missi stjórn á bifhjólinu og falli í götuna en að bifhjól lendi í árekstri við bifreið. Ástæður þess að bifjólamaður detta eru margvíslegar, of hraður akstur, laust vegyfirborð, skyndileg hraðaminnkun og hálkublettir eru meðal orsaka þessara slysa. Mikilvægt er að upplýsa ökumenn bifhjóla um orsakir og afleiðingar alvarlegra bifjólalysa.

Nokkuð er um að ökumenn bifreiða aki í veg fyrir bifhjól, stundum með mjög alvarlegum afleiðingum. Ökumenn bifhjóla þurfa sífellt að vera á varðbergi á gatnamótum gagnvart bifreiðum sem mögulega aka í veg fyrir hjólið. Þeir ættu að varast að gera ráð fyrir því að ávallt sé eftir þeim tekið. Mjög mikilvægt er að þeir temji sér svokallaðan varnarakstur, ekki síst á götum borga og bæja.

Talsverða aksturstækni þarf til að forðast árekstur eða fall ef bregðast þarf við skyndi. Ökumenn bifhjóla ættu því að æfa reglulega viðbrögð við óvæntum aðstæðum í

umferðinni. Þá er mikilvægt að þeir séu í áberandi fatnaði í umferðinni til að auka sýnileika. Hefur nefndin fjallað um þessi öryggisatriði, m.a. í skýrslu um banaslys sem varð á Akrafjallsvegi árið 2007.

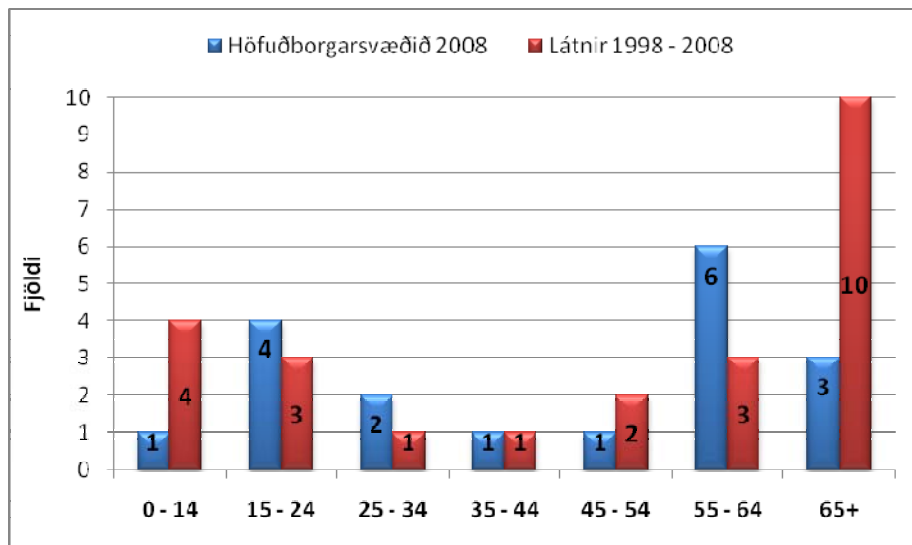
Framanákeyrslur

Mikil aukning varð á árunum 2006-2008 á alvarlegum framanákeyrslum. Margir þessara ökumanna voru undir áhrifum áfengis eða fíkniefna. Brýnt er að sporna við þessum vágesti á vegum landsins. Einnig þurfa ökumenn hagi akstri eftir aðstæðum og aki með sérstakri varúð þegar færð er slæm Umferðarslys þar sem meiðsli verða mikil eru tíð í hálfku. Alls voru um 20 alvarlegar framanákeyrslur árið 2008 og var hálfka eða slæm færð meginorsök í 11 þeirra tilvika.

Gangandi vegfarendur

Alls slösuðust 18 gangandi vegfarendur alvarlega á höfuðborgarsvæðinu árið 2008. Var það önnur algengasta tegund umferðarslysa með miklum meiðslum. Fimm slysanna áttu sér stað á gangbraut, níu á akbraut og þrjú á bílastæði. Eitt slys varð á gangstétt. Um helming þessara slysa má rekja til þess að gangandi vegfarendi gekk inn á akbraut í veg fyrir bifreið. Hin má rekja til aðgæsluleysis ökumanns.

Stórt hlutfall (42%) gangandi vegfarenda, sem létust í umferðarslysum á höfuðborgarsvæðinu á tímabilinu 1998-2008 voru 65 ára eða eldri. Helmingur mikið slasaðra í þessum umferðarslysum árið 2008 var eldri en 55 ára. Að mati Rannsóknarnefndar umferðarslysa þarf að gefa því gaum hversu stórt hlutfall gangandi vegfarenda, sem slasast alvarlega í umferðarslysum eða láta lífið, eru 55 ára og eldri. Mikilvægt er að vekja athygli gangandi vegfarenda á því að þeir bera líka ábyrgð í umferðinni og geta ekki tekið sem gefinn hlut að ökumenn sjái þá alltaf.

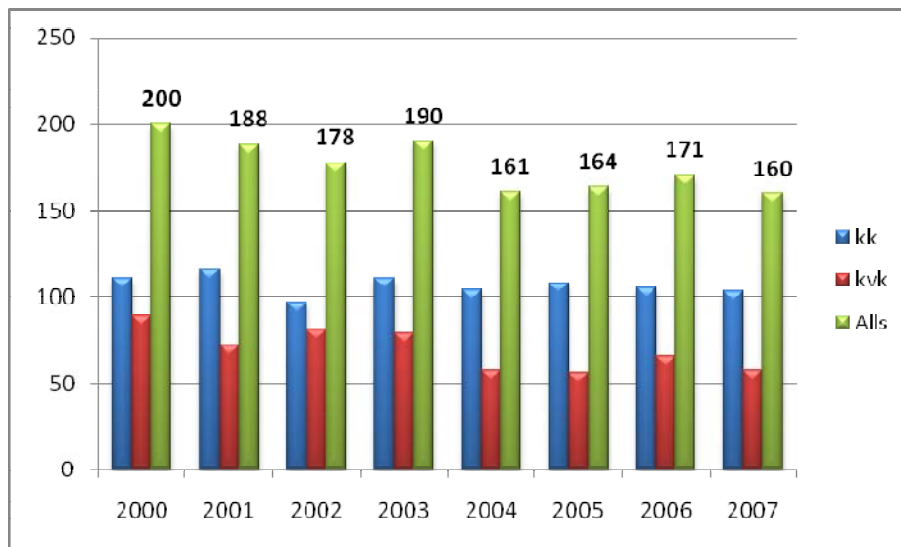


Mynd 9: Aldur gangandi vegfarenda sem hlutu mikil meiðsl í umferðarslysi á höfuðborgarsvæðinu árið 2008 og látinna gangandi vegfarenda 1998 til 2008.

Slysaskráning

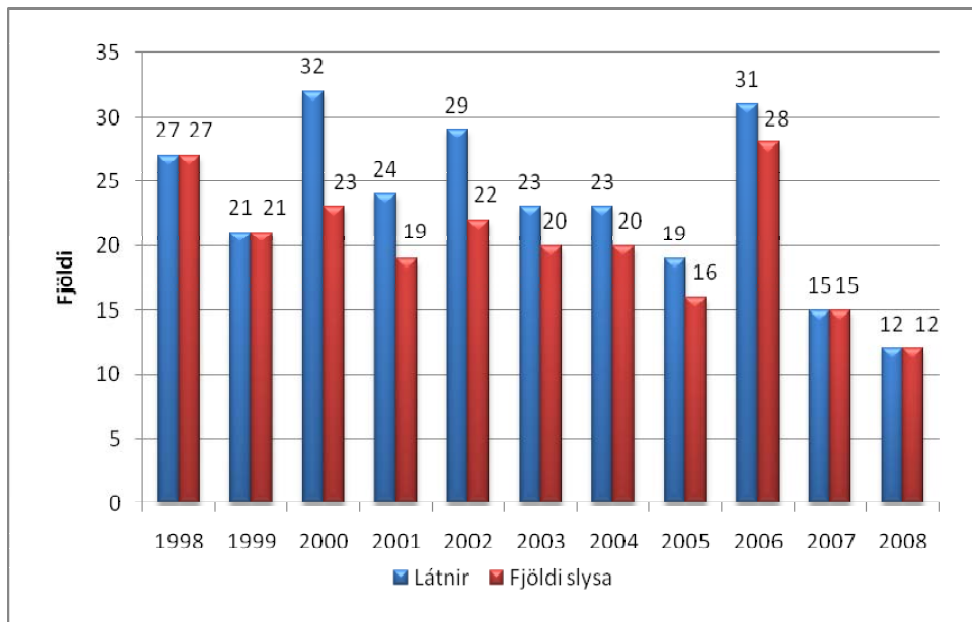
Samkvæmt gögnum Umferðarstofu hefur alvarlegum umferðarslysum fjölgað á Íslandi undanfarin ár en skráning Umferðarstofu byggir á lögregluskýrslum. Tölur um innlagnir á Landspítala sýna hins vegar að fækkun hefur orðið á innlögnum vegna umferðarslysa (mynd 10). Þessi fækkun innlagna slasaðra úr umferðarslysum á Landspítala vekur athygli, m.a vegna þess að banaslysum hefur líka fækkað umtalsvert á sama tíma. Að mati RNU þarf að rannsaka ástæður þessa nánar.

Jafnframt er mjög brýnt að samræma betur slysaskráningu hér á landi og meiðslakóðun. Tölfræði umferðarslysa samkvæmt lögregluskýrslum byggir stundum á mati lögreglu á slysavettvangi á því hversu alvarleg meiðsl hafa orðið í umferðarslysi en ekki mati lækna. Hætta á villum er til staðar nema fagmenntað heilbrigðisstarfsfólk annist þessa skráningu.

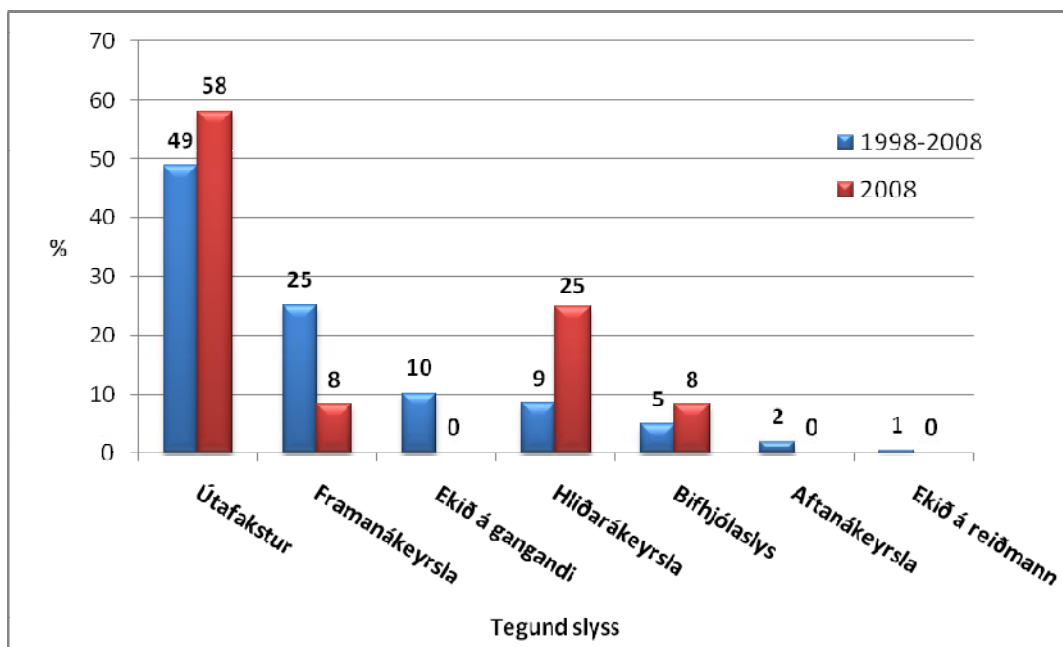


Mynd 10: Innlagnir vegna umferðarslysa 2000-2008. Gögn frá Landspítala – háskólasjúkrahúsi.

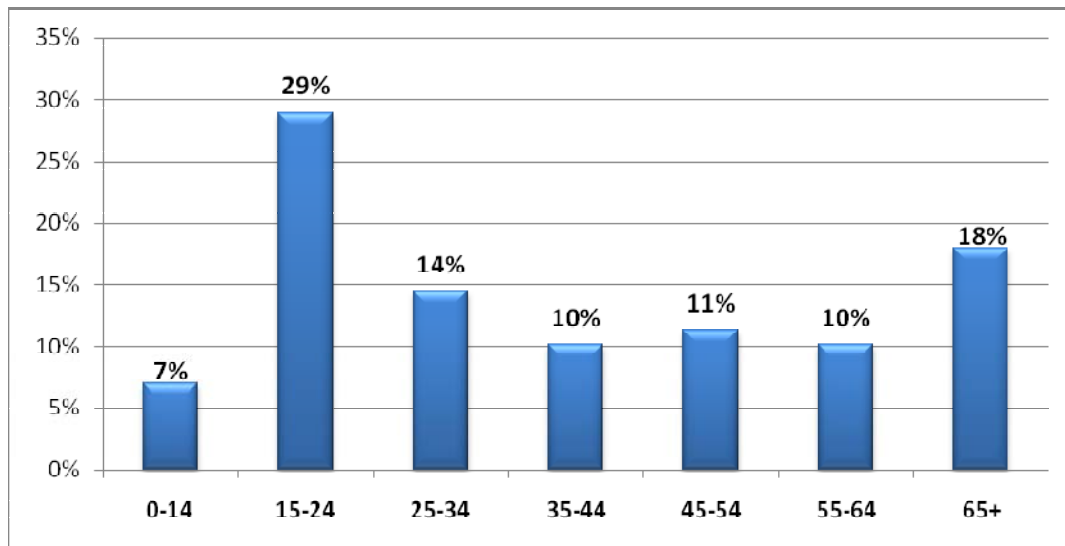
Tölfræði banaslysa í umferðinni 2008



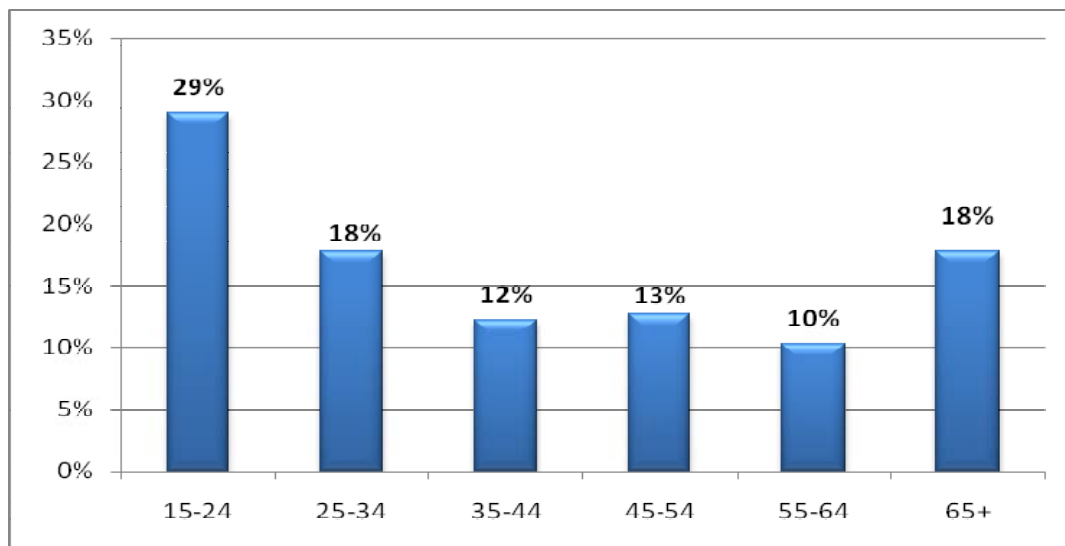
Mynd 11: Fjöldi banaslysa og fjöldi látinna í umferðarslysum frá 1998 til og með 2008.



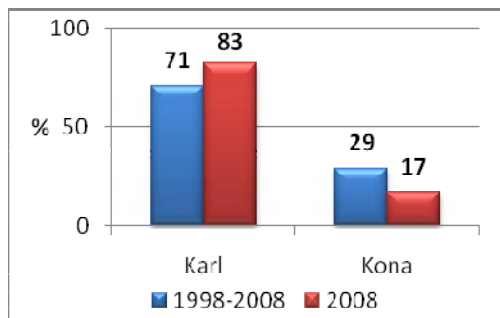
Mynd 12: Tegundir banaslysa frá 1998 til og með 2008.



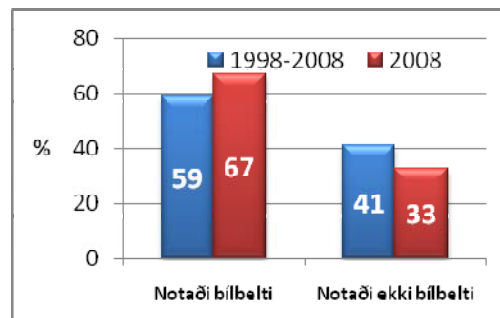
Mynd 13: Aldursdreifing látinna í banaslysum í umferðinni frá 1998 til og með 2008.



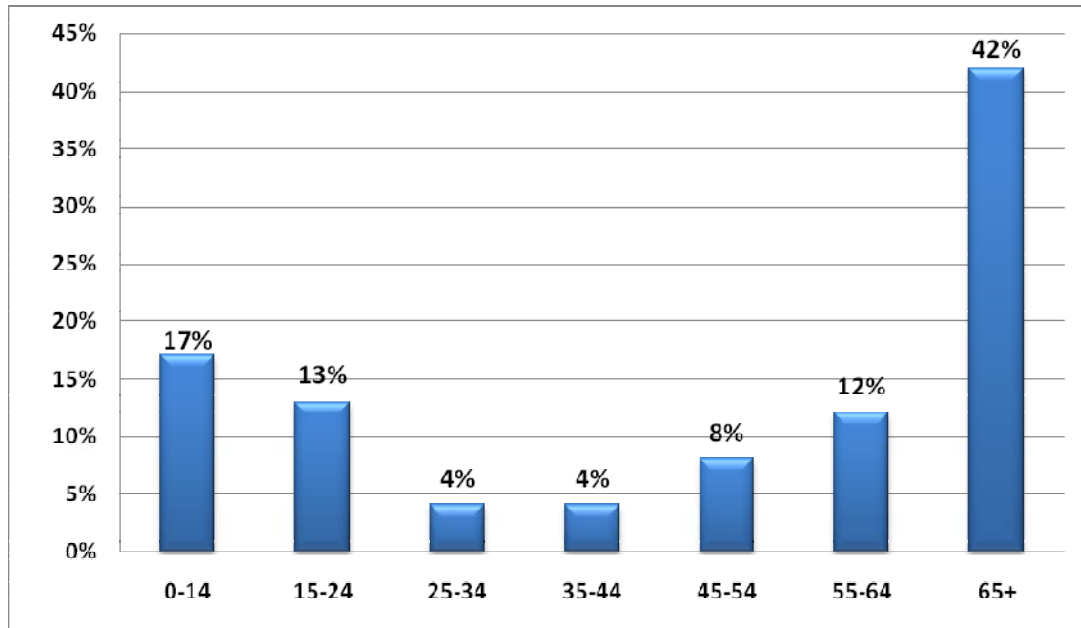
Mynd 14: Aldursdreifing þeirra sem öllu banaslysum frá 1998 til og með 2008.



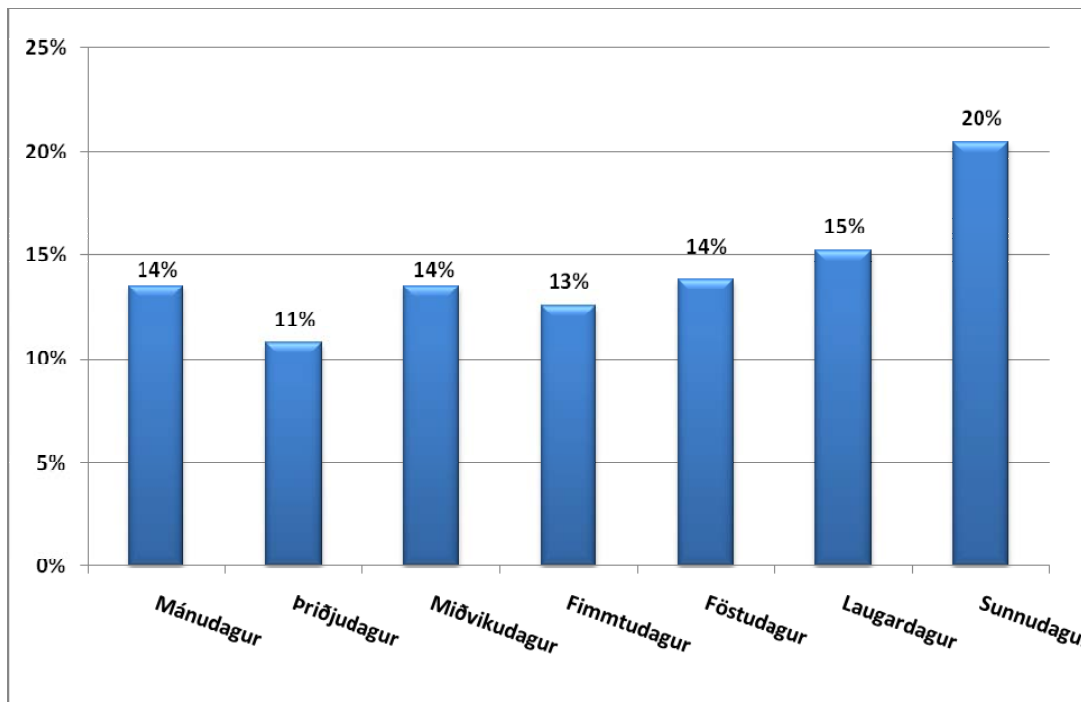
Mynd 15: Kyn látinna í banaslysum í umferðinni frá 1998 til og með 2008.



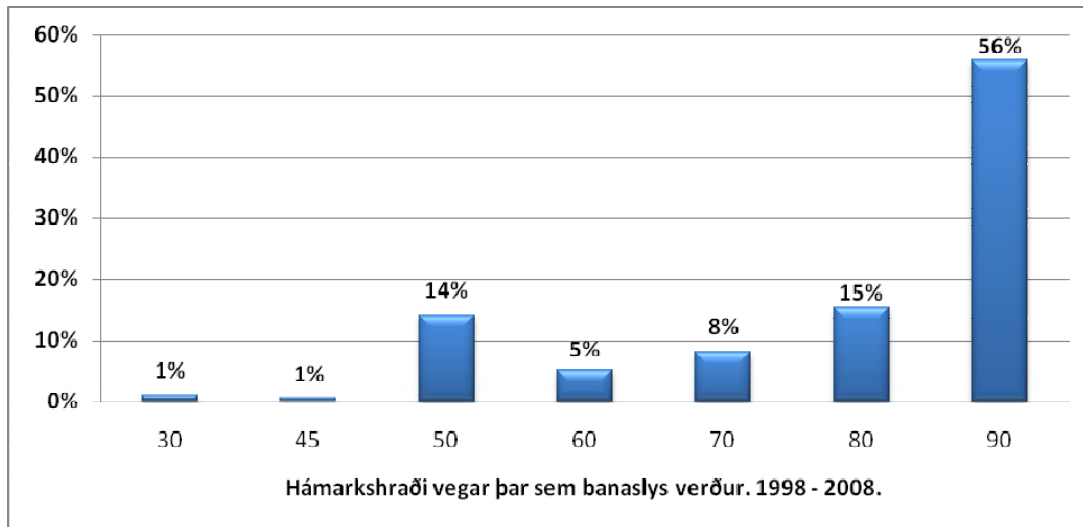
Mynd 16: Bílbeltanotkun látinna í bifreiðum frá 1998 til og með 2008.



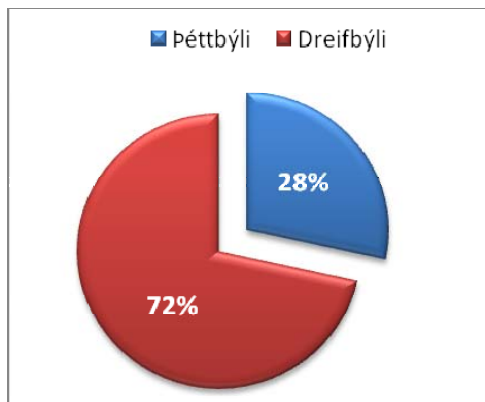
Mynd 17: Aldursdreifing gangandi vegfarenda sem létust í banaslysum frá 1998 til og með 2008.



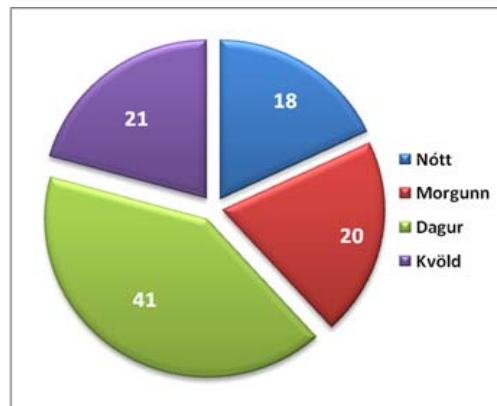
Mynd 18: Banaslys í umferðinni eftir vikudögum frá 1998 til og með 2008.



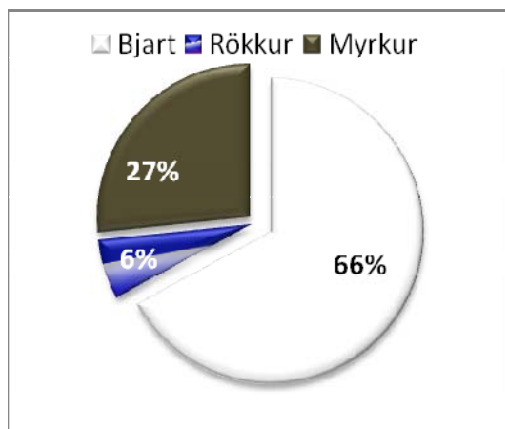
Mynd 19: Hámarkshraði vega þar sem banaslys átti sér stað frá 1998 til og með 2008.



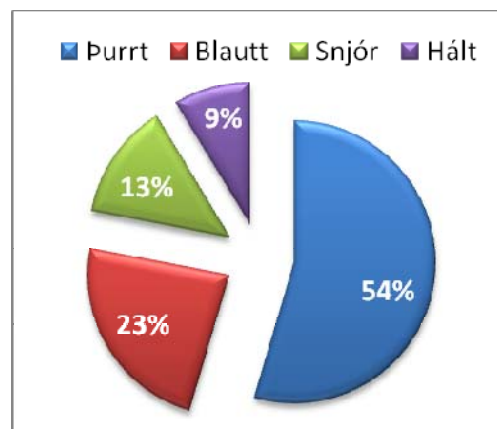
Mynd 20: Staðsetning banaslysa í umferðinni frá 1998 til og með 2008.



Mynd 22: Banaslys í umferðinni frá 1998 til og með 2008 eftir tíma sólahrings.



Mynd 21: Banaslys í umferðinni frá 1998 til og með 2008 eftir birtustigi.



Mynd 23: Ástand vegfirborðs við banaslys í umferðinni frá 1998 til og með 2008.

Orðskýringar

Alvarlegt umferðarslys

Slys sem tengjast umferð ökutækja sem veldur alvarlegum meiðslum eða bana.

Ákomustaður

Svæði á ökutæki þar sem högg eða núningur kom á það.

Ákomuhorn

Horn milli tveggja ökutækja við fyrstu snertingu í árekstri. Ef ökutækin snúa beint hvort á móti öðru (hefðbundin framanákeyrsla) þá er hornið 0° eða kl. 12.

Árekstrarstaður

Staður á vegi þar sem ökutæki rekst á annan hlut, s.s. annað ökutæki.

Banaslys

Maður telst látinn af völdum umferðarslyss ef hann deyr af afleiðingum þess innan 30 daga.

Bilvelta

Þegar bifreið veltur a.m.k. ¼ úr hring og veltur ekki til baka (skilgreining NHTSA²).

Dagur

Frá kl. 12:00 til 17:59.

Dreifbýli

Miðað er við þau mörk þar sem umferðarmerki gefa til kynna breytingu frá þéttbýli í dreifbýli.

Kastast út

Á við þegar fólk kastast út úr farþegarými ökutækis í slysi hvort sem það er að hluta eða alveg. Á ekki við um fólk sem er utan á ökutækinu fyrir slys.

Kvöld

Frá kl 18:00 til 23:59.

Lítill meiðsli

Annars flokks meiðsl, s.s. tognun, mar. Tilfelli þar sem fólk kvartar um andlega vanlíðan en hefur ekki orðið fyrir öðrum meiðslum, ber ekki að telja með nema viðkomandi hafi greinileg einkenni og

hafi hlotið lækni meðferð skv. því. (UN/ECE).

Lítill vindur

Miðað er við Beaufort-kvarðann frá 0 (logn) til 3 vindstig (gola) (0 - 5,4 m/s).

Lyfjaakstur

Akstur vélknúins ökutækis þar sem ökumaður er undir áhrifum ávana- og fíkniefna sem bönnuð eru skv. lögum nr. 65/1974 um ávana- og fíkniefni. Einnig akstur undir áhrifum annarra lyfja sem talin eru skerða ökuhæfni skv. upplýsingum framleiðenda lyfjanna eða áliti lækna.

Meðal vindur

Stinningsgola til stinningskaldi (4 til 6 vindstig eða 5,5 til 13,8 m/s). Laust ryk og pappírssneplar fjúka, litlar trjágreinar bærast. Lausamjöll hreyfist. –TIL– Stórar greinar svigna. Hvín í línun. Erfitt að nota regnhlífur. Lágrenningur viðvarandi.

Mikil meiðsl

Beinbrot, heilahristingur, innvortis meiðsl, kramin líffæri, alvarlegir skurðir, rifnir vefir og geðrænt áfall sem þarfnast lækni meðferðar og sérhver önnur alvarleg meiðsl sem hafa í för með sér nauðsynlega dvöl á sjúkrahúsi. (UN/ECE)

Mikill vindur

Allhvass vindur og upp úr (meira en 7 vindstig eða 13,9 m/s). Stór tré sveigjast til. Þreytandi að ganga á móti vindi. Skyggni slæmt í snjókomu.

Morgunn

Frá kl 06:00 til 11:59.

Nótt

Frá kl 00:00 til 05:59.

Ofsaakstur

Hraði ökutækis a.m.k. 1,5 sinnum hámarkshraði miðað við góðar akstursaðstæður.

² NHTSA: National Highway Traffic Safety Administration (Bandaríkin).

Umferðarslys

Umferðarslys er það óhapp þar sem a.m.k. eitt ökutæki, á hreyfingu, á aðild að slysi og á sér stað á opinberum vegi, einkavegi eða svæði sem opið er almennri umferð.

Útafakstur

Þegar ökumaður missir stjórn á ökutæki og það fer út af vegi án þess að lenda í árekstri á veginum sjálfum.

Þéttbýli

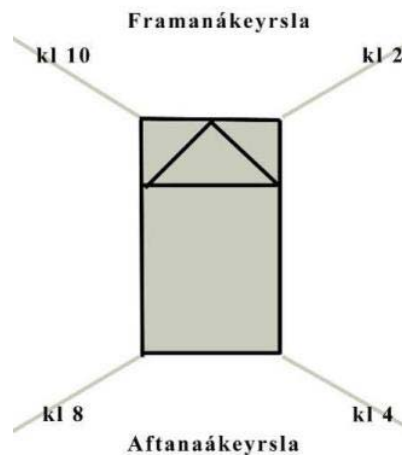
Sjá dreifbýli

Ölvunarakstur

Akstur vélknúins ökutækis þar sem ökumaður er undir áhrifum áfengis.

Tegund áreksturs

Skilgreining umferðarslyss þar sem fyrsti hættulegi viðburðurinn er árekstur við annað ökutæki á eftirfarandi hátt:



Aftanákeyrsla: Árekstur þar sem eitt ökutæki rekst aftan á annað ökutæki (ákomuhorn milli kl 4 og 8)

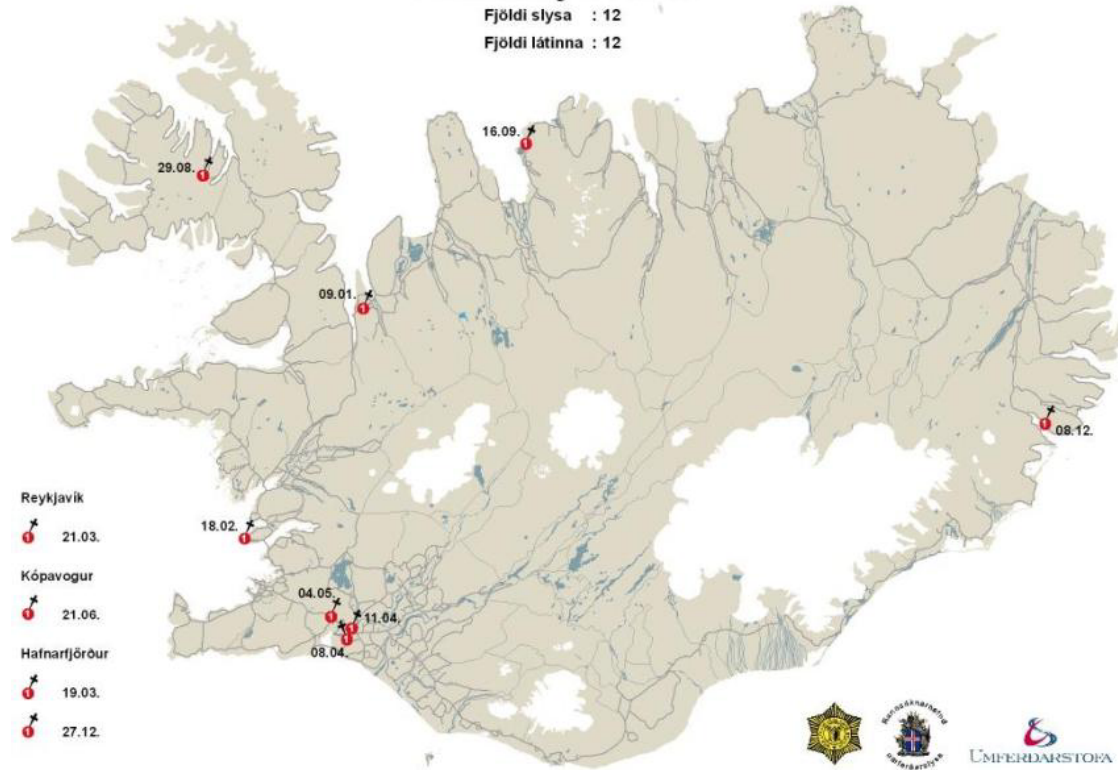
Framanákeyrsla: Árekstur þar sem tvö ökutæki sem koma úr gagnstæðum áttum lenda hvort framan á öðru (ákomuhorn milli kl 10 og 2)

Hliðarárekstur: Árekstur tveggja ökutækja þar sem ákomuhorn á annað ökutækið er milli kl 2 og 4 eða 8 og 10.

Banaslys 2008

Fjöldi slysa : 12

Fjöldi látinna : 12



Heimildaskrá

Twisk, D., (1995): “*Young Driver Accidents in Europe, Magnitude and Nature*”. Í Simpson, H. (ritstj.), *New to the Road: Reducing the Risk for Young Motorists*, bls. 27-33. Los Angeles: University of California.

Williams, A.F., (1995): “*Magnitude and characteristics of the young driver crash problem in the United States.*” Í Simpson, H. (ritstj.), *New to the Road: Reducing the Risk for Young Motorists*, bls. 19-25. Los Angeles: University of California.

Slysaskrá Umferðarstofu 2007. Svar við fyrirspurn.

Elvik, R., Mysen, A.B. og Vaa, T., (1997): “*Trafikksikkerhetshandbok.*” 3 útg. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Gregersen, N. P. og Berg, H.Y. (1994). “*Lifestyle and accidents among young drivers*”. *Accident Analysis and Prevention*, bls. 297-303.

Maycock, G., Lockwood, C.R. og Lester, J.F., (1991). *The accident liability of cardrivers*. TRL skýrsla nr. 315. Crowthorne: TRL.

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.

Anderson, P. & Baumberg, B. (2006): „*Alcohol in Europe*“ . Institute of Alcohol Studies, London, European Commission.

Ágúst Mogensen. Ölvunarakstur: „*Sjónarhorn ökumanna, lögreglu og almennings.*“ Óbirt doktorsritgerð.