



Alvarleg umferðarslys á Suðurlandsvegi 2002 - 2008

Varnaðarskýrsla



Rannsóknarnefnd umferðarslysa starfar samkvæmt lögum nr. 24/2005. Markmiðið með rannsóknum nefndarinnar er að greina orsakir umferðarslysa í þeim tilgangi að koma í veg fyrir sams konar umferðarslys, að draga úr afleiðingum sambærilegra slysa og stuðla með því að auknu öryggi í umferðinni. Upplýsingar um störf nefndarinnar er að finna á vefnum www.rnu.is

Í varnaðarskýrslum
Rannsóknarnefndar
umferðarslysa koma fram
upplýsingar um
umferðarslys í
forvarnarskyni.

Upplýsingarnar varða eitt
öryggisatriði eða fleiri sem
rannsóknarnefndin telur
tilefni til að fjalla um í
sérstakri skýrslu.

Forsíðumynd: foto sf

Rannsóknarnefnd umferðarslysa
Húsi Flugbjörgunarveitarinnar
Flugvallarvegi
101 Reykjavík

Sími 511 5040

Fax 511 5041

<http://www.mu.is>

Inngangur

Árið 2007 var Rannsóknarnefnd umferðarslysa kölluð fjórum sinnum á vettvang banaslyss á Suðurlandsvegi. Í öllum tilfellunum var um að ræða harða árekstra á veginum milli Reykjavíkur og Selfoss. Á þessu ári (2008) hefur RNU farið alls fimm sinnum á vettvang alvarlegs umferðarslyss á þessum vegarkafla, þar af tvisvar vegna banaslyss. Árekstur tveggja eða fleiri bifreiða úr gagnstæðum áttum er áberandi algengasta tegund slysa sem nefndin hefur rannsakað á umræddum vegkafla. Gáleysi, ökumaður sofnar við stýrið eða meðvitundaleysi vegna sjúkdóms eða lyfjanotkunar eru þættir sem nefndin hefur oftast en ekki greint sem aðalorsök. Árið 2007 gaf Rannsóknarnefnd umferðarslysa út varnaðarskýrslu um skerta ökuhæfni vegna veikinda ökumanna¹. Tilefni þeirrar skýrslu voru meðal annars banaslys sem urðu á Suðurlandsvegi þar sem aðalorsök var rakin til veikinda. Umferð á Suðurlandsvegi virðist vera orðin það mikil að þegar ökumaður missir meðvitund eða athygli við akstur um stundarsakir, þá eru talsverðar líkur á að hann lendi í árekstri við annan ökumann sem kemur úr gagnstæðri átt. Oft gerist þetta á miklum ökuhraða því að fyrirvarinn er lítill.

Slysatíðni á Suðurlandsvegi hefur vaxið undanfarin ár og alvarleg umferðarslys orðið fleiri en við verður unað. Öryggi á vegum landsins er sameiginlega á ábyrgð vegfarenda og þeirra sem hanna og reka vegina. Ábyrgð vegfarenda felst í að fylgja umferðarreglunum en hönnuðir vegakerfisins eru ábyrgir fyrir að vegakerfið sé öruggt eftir því sem lög og reglur segja til um og fjármagn leyfir. Á Suðurlandsvegi milli Reykjavíkur og Selfoss er því miður mjög mikið um að vegfarendur slasist alvarlega og farist jafnvel þótt þeir fylgi umferðarreglunum. Hér er átt við ökumenn og farþega sem líða fyrir mistök annarra ökumanna og við þessu verður veghaldari að bregðast.

Vegna þess að fjöldi alvarlega umferðarslysa og hlutfall árekstra í alvarlegum umferðarslysum á Suðurlandsvegi er umtalsvert hærra en í bílslysum almennt þá hvetur Rannsóknarnefnd umferðarslysa yfirvöld til þessa að hraða umbótum á veginum eins og kostur er. Ef framtíðarlausn á vandanum tekur mörg ár í framkvæmd þá er það mat Rannsóknarnefndar umferðarslysa að bregðast skuli við með skammtímaúrbótum s.s. lækkun hámarkshraða, fljótlegum staðbundnum lagfæringum og öflugum umferðareftirliti.

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

Tölfræði og samanburður milli vega

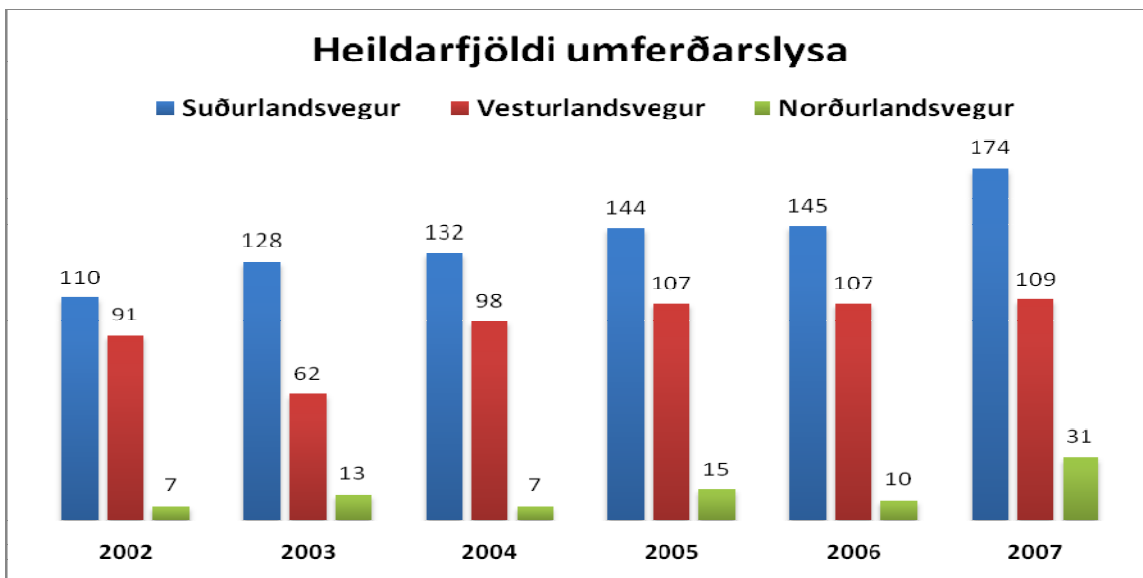
Umferð á Suðurlandsvegi hefur aukist umtalsvert undanfarin ár. Á milli Hveragerðis og Selfoss óku að meðaltali tæplega 5000 bílar á sólahring árið 2000 en árið 2006 var umferð komin upp í rúma 7000 bíla. Þetta er aukning um rúm 40% á sex árum.

Í töflu 1 hér að neðan má sjá heildarfjölda slysa frá árinu 2002 fram í júní 2008 á þremur köflum þjóðveggar 1. Slysátölur á Suðurlandsvegi frá Nesbraut að Eyrarbakka (49 km), Vesturlandsvegi frá Þingvallavegi að Borganesi (57 km) og svo Norðurlandsvegi frá Akureyri að Öxnadalssá (40 km). Voru kaflarnir valdir m.t.t. þess að vera allir út frá stórum þéttbýliskjörnum og tiltölulega jafn langir. Tengingar inn á þessa kafla eru flestar inn á Vesturlandsveg, eða um 120, um 84 inn á Suðurlandsveg og 105 inn á Norðurlandsveg samkvæmt upplýsingum frá Vegagerðinni. Þess ber þó að geta að umferðarþungi tenginganna er misjafn. Nokkrar umferðarþungar vegtengingar eru inn á Suðurlandsveg (td Þrengslavegur, Hveragerði og Biskupstungnabraut og fl) en færri umferðarþungar tengingar eru inn á hina vegkaflana.

Tafla 1: Fjöldi slysa eftir alvarleika frá 2002 til júlí 2008. Gögn frá slysaskrá Umferðarstofu.

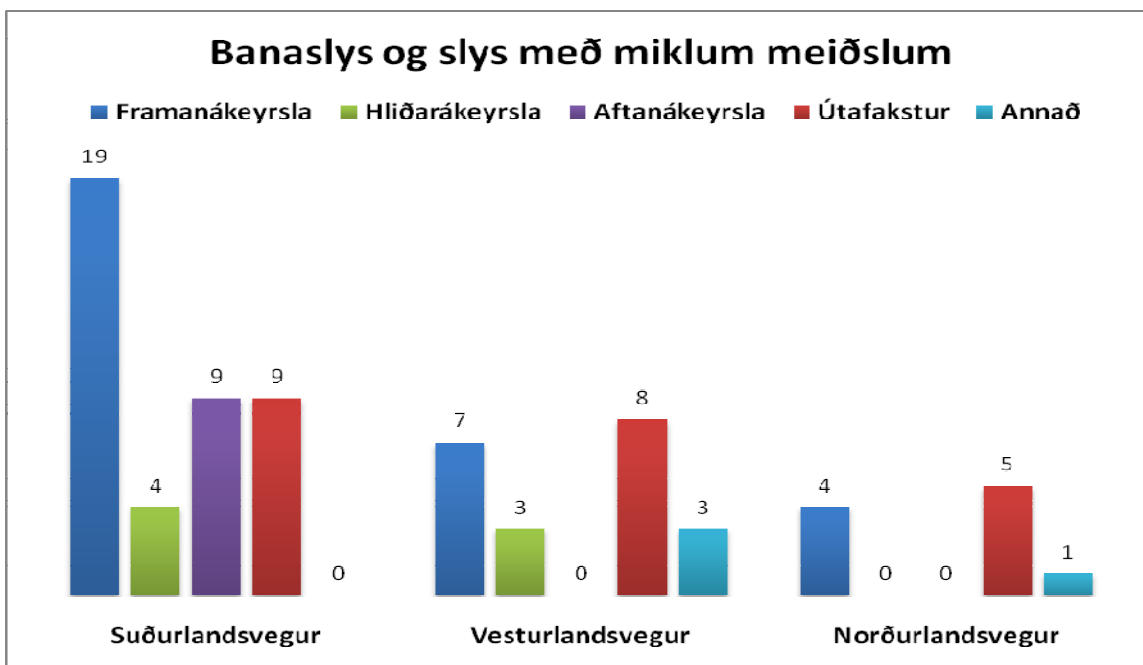
	<i>Suðurlandsvegur</i> <i>Reykjavík – Selfoss</i> <i>ÁDU 7 - 12000</i>	<i>Vesturlandsvegur</i> <i>Mosfellsbær - Borganes</i> <i>ÁDU 4 - 7000</i>	<i>Norðurlandsvegur</i> <i>Akureyri – Öxnadalur</i> <i>ÁDU 1 - 3000</i>
Banaslys	12	7	3
Mikil meiðsli	28	14	7
Lítill meiðsli	175	113	17
Eignatjón	688	494	77

Heildarfjöldi slysa á ári hefur aukist á Suðurlandsvegi undanfarin ár, árið 2002 voru skráð 110 umferðarslys en árið 2007 var talan komin upp í 174 (sjá graf 1). Þróunin á Vesturlandsvegi hefur ekki verið eins hröð en á Norðurlandsvegi er fjöldi slysa fremur lítill svo að vart er raunhæft að draga ályktanir af honum.



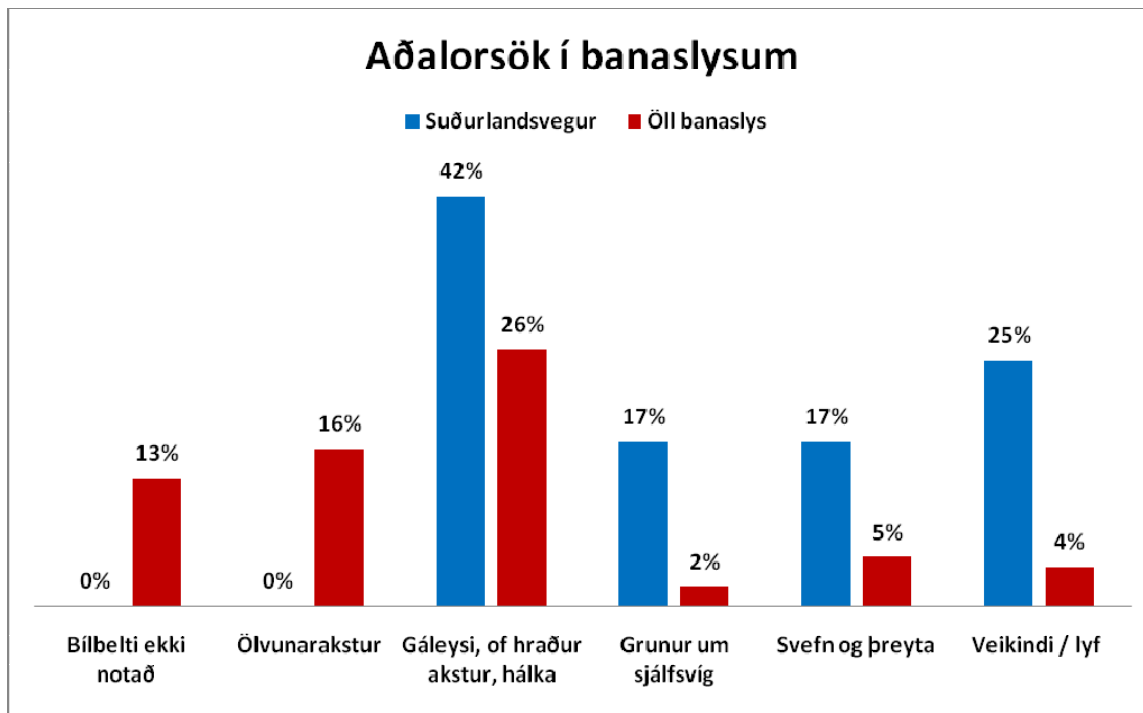
Graf 1: Heildarfjöldi umferðarslysa á Suðurlandsvegi milli Reykjavíkur og Selfoss borinn saman við Vesturlandsveg og Norðurlandsveg.

Ef litið er á slys með miklum meiðslum og banaslys eftir tegund þá má sjá að á Suðurlandsvegi eru alvarlegu slysin hlutfallslega oftari árekstrar en alvarlegu slysin á hinum vegköflunum. Gatnamótaslys eru algeng á Suðurlandsvegi meðan slík slys eru fátíðari á Vesturlandsvegi og Norðurlandsvegi (sjá graf 2). Algengasta tegund banaslysa í umferðinni á Íslandi undanfarin ár er útafakstur en á Suðurlandsvegi hafa 11 af síðustu 12 banaslysum verið árekstur tveggja eða fleiri bíla sem koma úr gagnstæðum áttum. Gatnamótaslys eru einnig algeng á veginum, enda margar umferðarmiklar tengingar inn á hann.



Graf 2: Fjöldi banaslysa og slysa með miklum meiðslum eftir tegund slyss og vegkafla. 2002 til júlí 2008.

Banaslys á Suðurlandsvegi



Graf 3: Aðalorsök² í banaslysum á Suðurlandsvegi frá 2002 borin saman við algengustu aðalorsakir banaslysa á landsvísu.

Aðalorsakir banaslysa á Suðurlandsvegi eru talsvert frábrugðnar algengustu orsökum banaslysa á landsvísu. Hið dæmigerða íslenska banaslys er útafakstur þar sem ökumaður er ölvaður, jafnvel um ofsaakstur að ræða og bílbelti ekki notað. Dæmigert banaslys á Suðurlandsvegi milli Reykjavíkur og Selfoss undanfarin ár er ökumaður sem missir bifreið sína yfir á rangan vegarhelming vegna veikinda eða þreytu og ekur framan á aðra bifreið sem ekið er úr gagnstæðri átt. Sá sem ekur úr gagnstæðri átt hefur lítinn tíma til að bregðast við, jafnvel þótt hann fylgi settum reglum um hraða á veginum sem annað. Tilhugsunin ein um að eiga hættu að lenda í þessum aðstæðum er ógnvænleg og raunveruleg, sérstaklega á þessum hluta þjóðvegarins.

Ljósing ökumans sem lifði af barða framanákeyrslu á þjóðvegi 1:

Ég var að koma úr beygju þegar ég sá bifreiðina koma á móti mér. Ég fór sérstaklega að fylgjast með henni því vinstra framhjól bifreiðarinnar var að fara yfir miðlínu vegarins með stefnu yfir á minn vegarhelming. Þá fór ég að reyna að víkja til hægri, eins langt út á vegöxlina eins og ég þorði. En hin bifreiðin fór alltaf lengra og lengra yfir á minn vegarhelming. Rétt áður en vinstri framhorn bifreiðanna skulu saman sá ég andlitið á hinum ökumanninum og gat ég ekki greint nein viðbrögð né sé neina hreyfingu. Ég gat ekki séð að hann reyndi neitt til að sveigja frá eða draga úr ferð. Þegar ég áttaði mig á að ekkert gæti komið í veg fyrir mjög harðan áreksstur hugsaði ég bara um að halda í stýrið og reyna að lifa þetta af.

² Rannsókn á banaslysum ársins 2008 er ekki lokið og því um bráðabirgða orsakagreiningu að ræða.

Mars 2005

Framanákeyrsla við Þrengslavegamót

Ungur ökumaður missti stjórn á fólksbifreið sinni og fór yfir á rangan vegarhelming beint í veg fyrir jeppa. Hann ók of hratt miðað við aðstæður. Ökumaður fólksbifreiðarinnar lést vegna áverka sem hann hlaut í slysinu, að auki meiddust sex aðrir mikið í slysinu.

Desember 2006

Framanákeyrsla á Sandskeið

Fólksbifreið var ekið háskalega yfir á rangan vegarhelming beint í veg fyrir aðra fólksbifreið. Tveir fórust, 5 ára telpa í fólksbifreiðinni sem ekið var á réttum vegarhelmingi og 29 ára farþegi í hinn bifreiðinni. Hann var ekki spenntur í öryggisbelti. Að auki hlutu þrír aðrir mjög alvarlega áverka í þessu slysi. Þar á meðal hlaut lítill drengur mænuskaða sem leiddi til lömunar.

Mars 2007

Framanákeyrsla við Kotströnd

Ökumaður jeppa fær að öllum líkindum flogakast undir stýri og sveigist bifreiðin yfir á rangan vegarhelming beint framan á vörubifreið. Ökumaður jeppabifreiðarinnar lést í slysinu.

September 2007

Framanákeyrsla við Kirkjuferju

Ökumaður fólksbifreiðar var undir talsverðum áhrifum svefnlyfja og að öllum líkindum hefur hann sofnað undir stýri. Bifreið hans sveigist yfir á rangan vegarhelming beint framan á vörubifreið. Ökumaður fólksbifreiðarinnar lést í slysinu.

Nóvember 2007

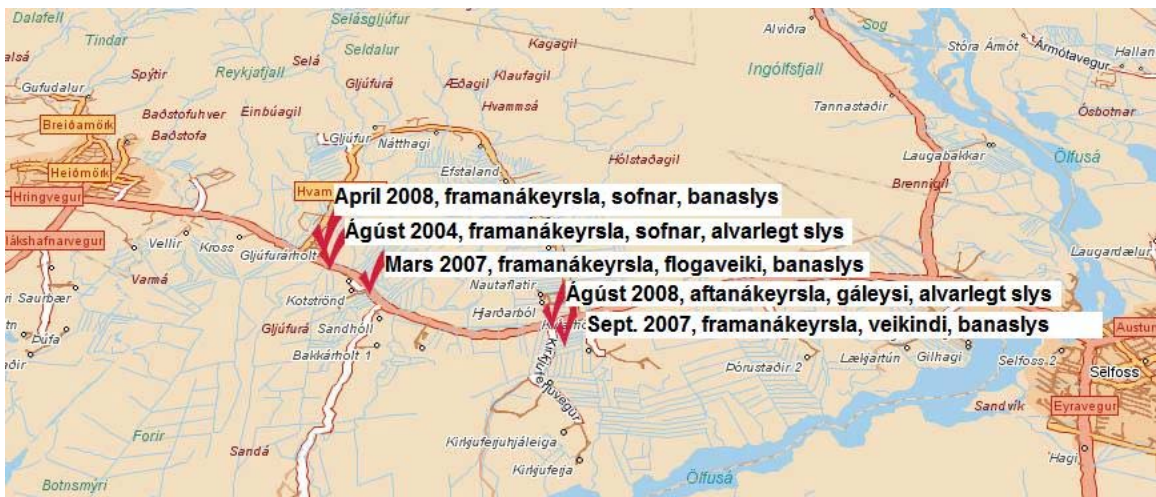
Framanákeyrsla við Heiðmerkurafleggjara

Eldri ökumaður jeppa tekur U – beygju beint í veg fyrir vörubifreið sem kom úr gagnstæðri átt. Hann var ekki spenntur í öryggisbelti og kastaðist út úr bifreiðinni við áreksturinn og lést. Talsverð umferð var á veginum þegar slysið átti sér stað.

Í ár hefur Rannsóknarnefnd umferðarslysa farið alls fimm sinnum á vettvang alvarlegs umferðarslyss á Suðurlandsveg, þar af voru tvö banaslys.

Vegkaflinn milli Hveragerðis og Selfoss

Rannsóknarnefnd umferðarslysa hefur farið í fimm útköll á jafnmörgum árum á þennan 12 km kafla á Suðurlandsvegi. Þar af eru þrjú banaslys og tvö mjög alvarleg umferðaslys. Orsakir þessara slysa eru yfirleitt veikindi, svefn og þreyta. Ef rýnt er í þessi slys er það mat nefndarinnar að aðgreining umferðar úr gagnstæðum áttu sé áhrifaríkasta leiðin til forvarna. Undirbúningur að tvöföldun Suðurlandsvegjar er hafinn og fagnar nefndin því. Rannsóknarnefnd umferðarslysa hefur þó áhyggjur af því að þar sem fyrirhugaðar framkvæmdir við tvöföldun munu hefjast seinna á veghlutanum milli Selfoss og Hveragerðis, megi búast við fleiri alvarlegum umferðarslysum þar á næstu árum.



Mynd 1: Staðsetning slysa sem RNU hefur athugað undanfarið ár milli Hveragerðis og Selfoss. Kort fengið frá map24.is.

Að óbreyttu er um að ræða einn hættulegasta vegkafla landsins. Umferð á þessum veghluta er mikil, hámarkshraði 90 km/klst. og margar tengingar inn á Suðurlandsveg. Að mati RNU er mikilvægt að huga að tvennu þegar litið er til tímabundinna úrræða á veginum.

Lækkun hámarkshraða myndi án efa draga úr afleiðingum slysa á vegkaflanum og jafnvel koma í veg fyrir einhver slys. Ástæða alvarlegustu áverka fyrir þann sem spenntur er í öryggisbelti í alvarlegum framanákeyrslum er í langflestum tilfellum aflögun inn í farþegarýmið³. Fólksbifreiðar eru hannaðar og árekstrarprófaðar á hraðanum 60 til 70 km/klst. fyrir framanákeyrslur. Þetta þýðir með öðrum orðum að þegar bifreiðar lenda í árekstri á hraða sem er meiri en 70 km/klst þá aukast mjög líkur á að aflögun nái inn í farþegarýmið og þá nægir öryggisbeltið og loftpúðinn ekki til að bjarga fólki frá því að hljóta alvarlega áverka. Lægri hraði gerir það einnig að verkum að stöðvunarvegalengd er styttri og hugsanlega má afstýra sumum árekstrum með öllu.

³ Rannsóknir RNU á alvarlegum umferðarslysum hafa sýnt þetta. Sjá einnig Augenstein et al (2005), „The role of intrusion in injury causation in frontal crashes“. SAE paper 2002-1-1376.

Sem fyrr segir er þessi veghluti um 12 km. langur. Við Hveragerði er hringtorg sem hægir á hraða umferðarinnar en á hinum endanum eru vegamót Biskupstungnabrautar og Suðurlandsvegur og svo hringtorg áður en komið er inn á Selfoss. Þar á milli eru fjölmargar tengingar sem einnig hægja á umferðinni. Að mati nefndarinnar er vænlegur kostur að lækka hámarkshraða tímabundið á veghlutanum í 70 km/klst. líkt og gert er á þjóðvegum í þéttbýli. Lækkunin hefði í för með sér aukinn ferðatíma upp á rétt rúmar tvær mínútur en eykur öryggi vegfarenda umtalsvert.

Í umsögn Vegagerðarinnar um þessa skýrslu kom fram að ljóst væri að lægri hraði myndi auka öryggi vegfarenda. Ef miðað er við fjölda slysa á móti fjölda ekinna km, þá eru nokkrir kaflar þjóðvegakerfisins sem eru með svipaða slysatíðni og Suðurlandsvegur þótt fjöldi slysa sé minni. Vegagerðin telur því óraunhæft að lækka hámarkshraða þjóðvegarsins á þessum kafla frekar en öðrum þar sem slysatíðni er há. Vegagerðin telur einnig hættu á að lækkun hámarkshraðans gæti haft í för með sér meiri framúrakstur sem getur skapað mikla hættu. Undir þetta sjónarmið tekur Rannsóknarnefnd umferðarslysa en að mati nefndarinnar er hægt að koma í veg fyrir að hættulegum framúrakstri fjölgi með aukinni löggæslu. Í umsögn skipulags- og byggingarnefndar Hveragerðisbæjar var tekið undir ábendingar í þessari skýrslu aðrar en lækkun hámarkshraða, lýsti bærinn yfir efasemdum um þá aðgerð.

Í umsögn Ríkislögreglustjóra um skýrsluna kom fram að lögreglan hafi verið að auka eftirlit með veginum og að þeirra mati hafi það eftirlit skilað miklum árangri í að ná niður umferðarhraða. Rannsóknarnefnd umferðarslysa metur það svo að lögreglan geti með samstilltu átaki fengið ökumenn almennt til að halda sér innan 70 km/klst. hraða á veginum milli Hveragerðis og Selfoss.

Jafnframt telur nefndin að huga þurfi að lagfæringum á tengingum inn á Suðurlandsveg á kaflanum. Auka þarf vitund ökumanna um þessar tengingar með yfirborðsmerkingum og skiltum jafnframt sem auka þarf rými við tengingarnar svo umferð flæði örugglega þegar beygt er inn og út af veginum. Þannig má forðast aftanákeyrslur og hliðarárekstra.

Samkvæmt upplýsingum sem nefndin hefur fengið frá Vegagerðinni hefur verið ákveðið að útbúa framhjálaup við lykilvegamót á kaflanum og koma þar fyrir nokkrum hraðamyndavélum.

Ábending

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 saklausra vegfarenda lent í mjög alvarlegum slysum.

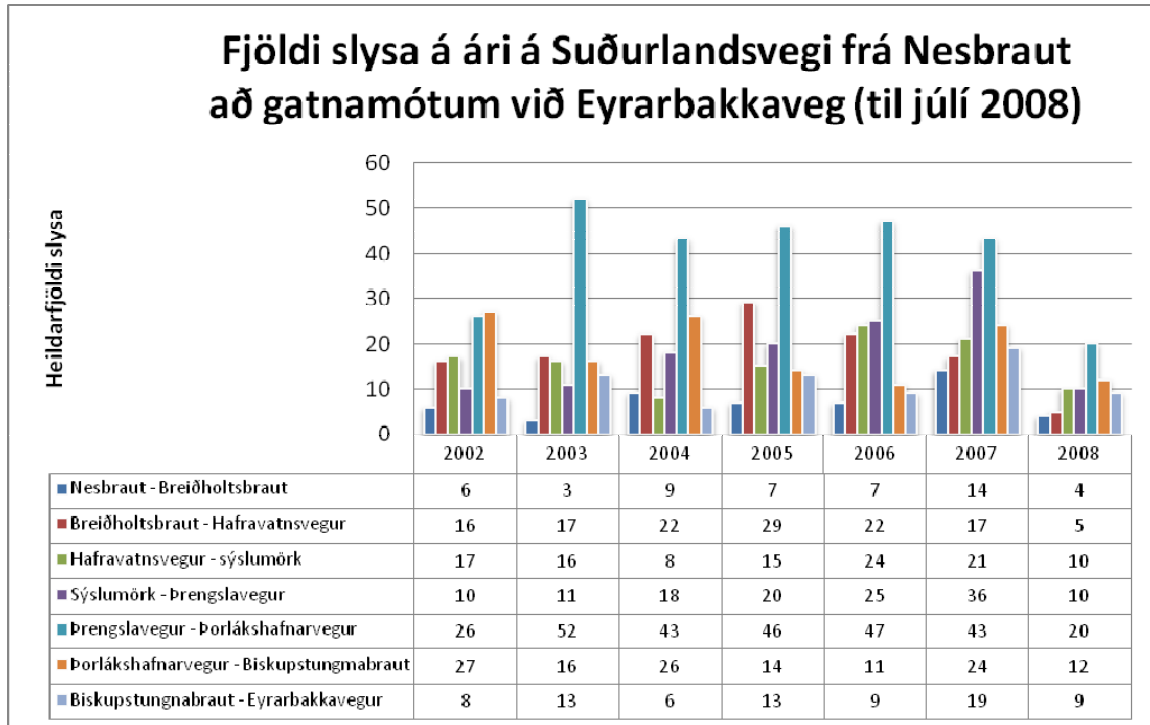
Öryggi í umferðinni verður ekki náð nema með margvíslegum aðgerðum. Vegna fjölda banaslysa þar sem aðalorsök mátti rekja til veikinda gaf nefndin út varnaðarskýrslu árið 2007 um skerta ökuhæfni vegna veikinda ökumanna⁴. Ítrekar nefndin þær ábendingar sem þar koma fram til að koma í veg fyrir að óhæfur ökumaður setjist undir stýri. Ekki er þó raunhæft að telja að því markmiði verði náð að allir ökumenn séu vel vakandi og hæfir til að bregðast í hvívetna rétt við hættulegum aðstæðum sem kunna að koma upp í umferðinni. Því er það mat nefndarinnar að aðgreina skuli akstursstefnur á Suðurlandsvegi sem allra fyrst til að vernda vegfarendur fyrir því að lenda í harðri framanákeyrslu.

Undanfarin ár hefur nefndin farið á vettvang alvarlegra umferðarslysa á milli Hveragerðis og Selfoss. Að mati nefndarinnar er aðgreining akstursstefna áhrifaríkasta leiðin til að auka umferðaröryggi á þessum hættulega vegkafla. Hafin er hönnun tvöföldunar vegarins á þessum stað en Rannsóknarnefnd umferðarslysa hefur miklar áhyggjur af öryggi vegfarenda á þessum kafla vegna eðlis og fjölda slysa sem nefndin hefur rannsakað þar. Síðastliðin fimm ár hefur nefndin farið fimm sinnum á vettvang alvarlegs umferðarslyss á þessum 12 km kafla, þar af hafa fjögur slys orðið undanfarin tvö ár. Telur nefndin nauðsynlegt að bregðast við sem skjótast með bráðabirgðalausnum til að auka öryggi á veginum og komast hjá frekara manntjóni þar til búið sé að opna veg sem aðskilur akstursstefnur. Í því samhengi leggur nefndin til að hámarkshraði verði lækkaður á kaflanum í 70 km/klst. samhliða öflugri löggæslu og unnið verði að því að bæta tengingar inn á veginn með betri merkingum og auknu rými.

⁴ RNU 2007, „Skert ökuhæfni vegna veikinda, varnaðarskýrsla vegna umferðarslysa af völdum veikinda ökumanna“ Reykjavík.
Skýrsluna má nálgast á vef RNU, www.rnu.is

Viðauki

Fjöldi slysa á ári á Suðurlandsvegi frá Nesbraut að gatnamótum við Eyrarbakkeveg (til júlí 2008)



Graf 4: Heildarfjöldi skráðra slysa á Suðurlandsvegi milli Reykjavíkur og Selfoss eftir vegköflum.

Tafla 2: Fjöldi Banaslysa og slysa með miklum meiðslum eftir tegund slyss 2002 til júlí 2008. Fjöldatölur vinstra megin og innbyrðisprósenta hægra megin. Gögn úr slysaskrá Umferðarstofu.

	<i>Suðurlandsvegur</i> <i>Reykjavík – Selfoss</i> <i>ÁDU 7 - 12000</i>		<i>Vesturlandsvegur</i> <i>Mosfellsbær -</i> <i>Borganes</i> <i>ÁDU 4 - 7000</i>		<i>Norðurlandsvegur</i> <i>Akureyri – Öxnadalur</i> <i>ÁDU 1 - 3000</i>	
		%		%		%
Framanákeyrslur	19	48	7	33	4	40
Hliðarákeyrslur	9	23	3	14	0	0
Aftanákeyrslur	4	10	0	0	0	0
Útafakstur	8	20	8	38	5	50
Annað	0	0	3	14	1	10
Alls	40	100	21	100	10	100

Tafla 3: Fjöldi slysa á hverjum vegkafla frá 2002 til júlí 2008 eftir alvarleika. Gögn úr slysaskrá Umferðarstofu.

<i>Vegkafla Suðurlandsvegur</i>	<i>Lengd</i>	<i>Banaslys</i>	<i>Mikil meiðsli</i>	<i>Lítill meiðsli</i>	<i>Eignatjón</i>
Nesbraut – Breiðholtsbraut	2,4	0	0	8	42
Breiðholtsbraut – Hafravatnsvegur	3,4	2	3	18	101
Hafravatnsvegur – sýslumörk	9,8	2	2	25	82
Sýslumörk – Þrengslavegur	4,4	2	4	25	99
Þrengslavegur - Þorlákshafnarvegur	16,6	3	11	69	194
Þorlákshafnarvegur – Biskupstungnabraut	10,5	3	4	21	102
Biskupstungnabraut - Eyrarbakkevegur	1,8	0	1	9	67