



# Varnaðarskýrsla Bílbeltið hefði skipt máli



Rannsóknarnefnd umferðarslysa starfar samkvæmt lögum nr. 24/2005. Markmiðið með rannsóknum nefndarinnar er að stuðla að bættu umferðaröryggi með því að greina orsakir og afleiðingar umferðarslysa. Upplýsingar um störf nefndarinnar er að finna á vefnum [www.rnu.is](http://www.rnu.is)

## Varnaðarskýrsla

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.

Rannsóknarnefnd umferðarslysa  
Húsi Flugbjörgunarveitarinnar  
Flugvallarvegi  
101 Reykjavík

Sími 511 5040  
Fax 511 5041  
<http://www.rnu.is>

## Útdráttur

Með þessari varnaðarskýrslu vill Rannsóknarnefnd vekja athygli á hugsanlegum afleiðingum þess að bílbelti er ekki notað. Vísar nefndin til slyss, áreksturs tveggja fólksbifreiða, sem varð í innanbæjarakstri haustið 2005. Ökumaður annars ökutækisins slasaðist mjög alvarlega, hlaut áverka innvortis í brjósthóli, brot í mjaðmagrind, nefbrot og sár á andliti. Telur rannsóknarnefndin að meiðsli ökumannsins hefðu ekki orðið eins mikil hefði hann notað bílbelti. Á myndum af ökutæki á vettvangi má sjá að framrúða og stýri eru brotin, ummerki sem stundum sjást á ökutækjum eftir árekstra ef ökumaður eða farþegi notar ekki bílbelti. Rannsóknarnefndin bendir á að slysið sem vísað er til gerist í þéttbýli á götu þar sem hámarkshraði er 50 km/klst. Er það áminning um að ökumenn og farþegar eiga ávallt að nota bílbelti hvort sem er innan eða utan þéttbýlis. Hið sama gildir um börn og öryggisbúnað þeirra.

### Lýsing á slysi

Umferðarslysið varð á götu þar sem hámarkshraði er 50 km/klst, ein akrein í hvora átt (austur-vestur). Skilyrði til aksturs voru ágæt, gatan þurr og götulýsing virk en slysið gerðist að kvöldlagi og var myrkur. Á slysavettvangi mátti sjá að árekstur hafði orðið með ökutæki 1 (hér eftir ö1) sem ekið var til austurs og ökutæki 2 (hér eftir ö2) sem ekið var til vesturs og var sjáanleg mikil ákoma á framendum beggja ökutækjanna.

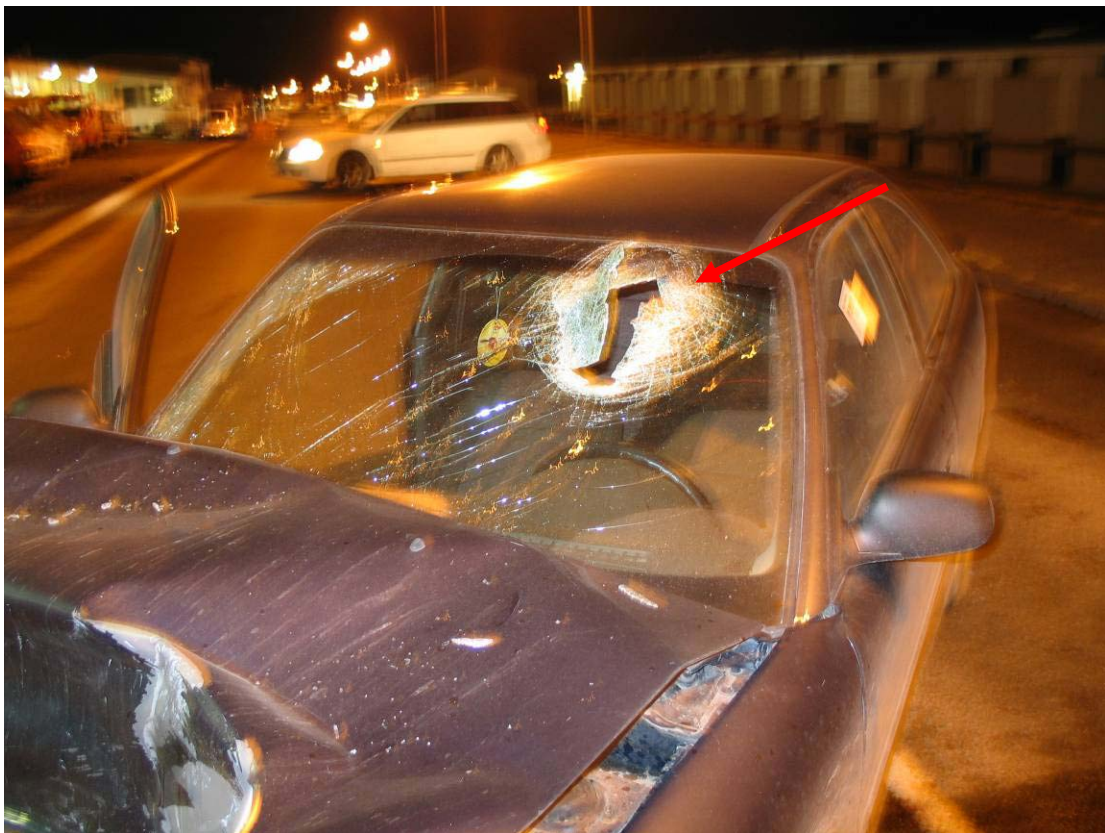
Samkvæmt upplýsingum á vettvangi hafði ökumaður ö2 ekið sem leið lá vestur götuna þegar ökutæki sem fyrir framan var (ö3) hægði skyndilega á sér. Til þess að afstýra aftanákeyrslu reyndi ökumaður ö2 að hemla og beygja yfir á vinstri akrein, en ók við það framan á ö1 sem ekið var austur götuna. Hemlaför á vettvangi og árekstursstaður voru til merkis um að þessi atburðarrás væri líkleg, en ökumaður ö2 taldi að hemlar ökutækisins hefðu ekki virkað og því hefði hann ekki náð að stöðva ökutækið. Mest ákoma var á framenda ökutækis 2 en afturhásing hafði einnig færst fram við áreksturinn. Meiðsli ökumanns ö2 voru ekki talin mikil.

Ökumaður ö1, 24 ára karlmaður, man ekki eftir aðdraganda slyssins annað en hann ætlaði í verslun sem er stutt frá heimli hans. Engin hemlaför voru eftir ö1 sem bendir til þess að ekið hafi verið mjög skyndilega í veg fyrir hann. Mikil ákoma var sjáanleg á framenda ö1 og var gat í framrúðu ökumannsmegin. Að auki mátti sjá inni í ökutækinu að stýri hafði kúlst inn og brotnað að hluta.

## Ábending um notkun bílbelta

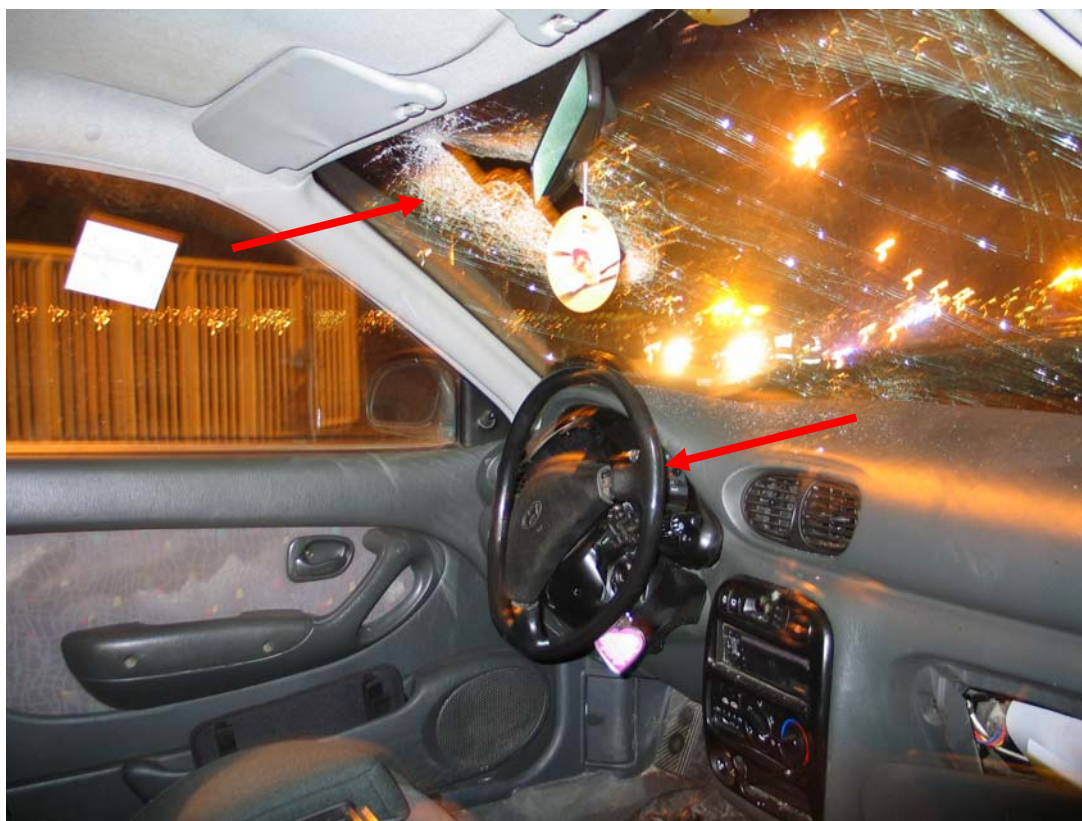
Ökumaður ö1 var fluttur lífshættulega slasaður á sjúkrahús eftir áreksturinn. Far var í framrúðu eftir höfuð ökumanns ö1 (sjá mynd 1) og stýri ö1 brotnaði að hluta eftir að ökumaður kastaðist fram í árekstrinum (mynd 2). Áverkar voru innvortis í brjóstholi, brot í mjaðmagrind, nefbrot og sár á andliti. Telur rannsóknarnefndin að þessir áverkar hefðu ekki komið til ef ökumaður hefði notað bílbelti.

Ökumaður ö2 hlaut ekki sömu áverka við áreksturinn en ökutækin eru bæði fólksbifreiðar og svipaðar að formi og þyngd. Ökumaður ö2 hlaut lítil meiðsli í slysinu og telur nefndin að þar ráði mestu að hann notaði bílbelti.



**Mynd 1. Far í framrúðu eftir höfuð ökumanns**

Sumir telja að ekki sé mikil hættu á alvarlegum áverkum í árekstrum í innanbæjarakstri þar sem hámarkshraði er á bilinu 30-50 km/klst. og vanrækja þess vegna að nota bílbelti. Að mati rannsóknarnefndarinnar á sú hugsun m.a. rætur að rekja til vanmats á afleiðingum hraða almennt í umferðinni. Vegfarendur gera sér ekki grein fyrir þeim kröftum sem verka á mannslíkamann í umferðarslysum og þeim meiðslum sem af geta hlotist. Hraði ökutækja í umræddu slysi er talinn milli 40-50 km/klst., en afleiðingar slyssins engu að síður mikil meiðsli eins og hér hefur verið rakið.



**Mynd 2. Stýri og framrúða brotin**

Á mynd 2 sjást nánar ummerki innan í ökutækinu um það sem gerðist við áreksturinn. Stýrið er brotið eftir að ökumaður kastast fram á það og far er í framrúðu eftir höfuð ökumanns. Þar eftir hendist ökumaður aftur og til hliðar í farþegasætið. Þessi atburðarrás er algeng í árekstrum ef fólk notar ekki bílbelti en einnig kemur fyrir að menn kastast út úr ökutækjum.

Rannsóknarnefnd umferðarslysa hefur ítrekað bent á mikilvægi þess að ökumenn og farþegar noti bílbelti í umferðinni og telur að fækka mætti banaslysum í umferðinni um 20% og alvarlegum umferðarslysum verulega ef allir notuðu bílbelti. Er það von nefndarinnar að umfjöllun um þetta slys auki þekkingu og skilning á mikilvægi þess að nota bílbelti í umferðinni.

Reykjavík 24. janúar 2006  
Rannsóknarnefnd umferðarslysa.