



**Skýrsla um banaslys í umferðinni**  
**Suðurfjarðavegur við Kambanes**  
Málsnr. 2011-008

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.

## Suðurfjarðavegur við Kambanes 10.5.2011

### Útafakstur

### Látinn 44 ára karlmaður

### Samantekt

Ökumaður fólksbifreiðar á leið austur Suðurfjarðaveg ók útaf veginum við Kambanes. Bifreiðin valt niður brattan fláa og kastaðist ökumaður út úr bifreiðinni. Hann notaði ekki bílbelti. Meginorsök slyssins má rekja til þess að ökumaður var ölvaður. Að mati rannsóknarnefndar umferðarslysa ber brýna nauðsyn til að unnið verði að sértækum forvörnum vegna ölvunaraksturs.

### Aðstæður

#### Veður og birta:

Poka, súld, 4-6 m/sek, 9 gráðu hiti. Dagsbirta.

#### Vegur:

Bundið slitlag, blautt. Hámarkshraði 90 km/klst.  
Meðaltalsumferð á sólarring er u.þ.b. 274 ökutæki.

#### Tími sólahrings:

Að kvöldi.

#### Ökutæki:

Volkswagen Golf.

Rannsóknarnefnd umferðarslysa  
Húsi Flugbjörgunarveitarinnar  
Flugvallavegi  
101 Reykjavík

Heimasíða:  
[www.rnu.is](http://www.rnu.is)

Tölvupóstfang:  
[rnu@rnu.is](mailto:rnu@rnu.is)

## Lýsing á slysi

Slysið varð snemma kvölds á Suðurfjarðavegi við Kambanes. Ökumaður fólksbifreiðar hafði fyrir um morguninn lagt af stað frá Reykjavík og var ferð hans þá heitið á Neskaupsstað. Þegar slysið varð var hann á suðurleið og atvikaðist það þannig að ökumaður missti stjórn á bifreiðinni í beygju. Umrædd beygja er 180 gráðu hægri beygja fyrir Kambafjall þegar ekið er frá norðri til suðurs eftir veginum og er hún kröppust í upphafi þar sem bifreiðin fór útaf.



1. Horft móti akstursstefnu. Bifreiðinni var ekið yfir á öfugan vegarhelming og útaf vinstra megin



2. Horft í akstursstefnu. För í vegbrún eftir vinstri hjólbarða



**3. Bifreiðin valt niður brattan fláa og hafnaði á hliðinni.**

Á vettvangi voru hjólför í vinstri vegkanti við upphaf beygjunnar en þá hafði bifreiðinni verið ekið yfir á öfugan veghluta. För voru í fláanum eftir báða hjólbarða þar til bifreiðin valt. Leið bifreiðarinnar var um 180 metrar frá því hún fór útaf veginum þar til hún staðnæmdist. Engin vitni voru að slysinu og hemlaför voru ekki merkjanleg á vettvangi. Ökumaður bifreiðarinnar notaði ekki bílbelti og kastaðist hann út úr henni í veltunni. Hann lést vegna innvortis meiðsla. Að mati rannsóknarnefndarinnar hefði ökumaður sennilega lifað slysið af hefði hann notað bílbelti.



**Mynd 4. Lokastaða bifreiðarinnar eftir útafakstur og veltur. Bifreiðin var á hjólunum efst í fláanum en valt síðan nokkra hringi niður hann Mynd: Lögreglan Eskifirði.**

Þar sem slysið varð liggur vegurinn í sveig í hliðinni um Kambafjall og er bratt fram af veginum. Á miðjum veginum er óbrotin akreinalína en beygjuörvar og stikur við vegbrún. Ekkert vegrið er við vegbrúnina. Hámarks hraði er 90 km/klst. en leiðbeinandi hraði 70 km/klst. Að mati rannsóknarnefndar umferðarslysa hefur bifreiðinni verið ekið á um 100 km/klst. hraða.

Bifreiðin var fólksbifreið af gerðinni Volkswagen Golf. Rannsókn leiddi í ljós að ekkert var ábótavant við öryggisbúnað bifreiðarinnar. Hemlar virkuðu eðlilega og var stýrisbúnaður virkur.

Áfengis- og lyfjapróf sýndi að ökumaður var ölvaður þegar slysið var.

## Orsakagreining

- Ökumaður var ölvaður og ók of hratt
- Ökumaður notaði ekki bílbelti

## Tillögur í öryggisátt vegna ölvunaraksturs

Mikilvægt er að huga að aðgerðum sem fækka ölvunarakstursslysum og nærtækast að leita lausna í reynslubanka annarra landa. Stuðla verður að aðgerðum sem hafa áhrif á viðhorf fólks til ölvunaraksturs. Fræðsla og áróður opinberra aðila skiptir þar máli, en að auki geta fyrirtæki og félagasamtök beitt sér með því að taka afstöðu gegn ölvunarakstri. Viðhorf í nærsamfélaginu, t.d. meðal vinnufélaga í vinahópi, fjölskyldu eða skóla, er ekki síður mikilvægt en hið formlega taumhald sem löggæslan veitir.

Hvað sértæk úrræði snertir þá hefur sú leið verið farin í mörgum löndum að setja áfengislása í bíla ökumanna sem aka ölvaðir. Áfengislás (alcolock eða alcohol ignition lock) er búnaður sem komið er fyrir í bifreið og varnar því að ökumaður geti ræst bifreið ef áfengismagn í blóði hans er umfram leyfileg mörk. Áður en ökumaður reynir að ræsa bifreiðina þarf hann að blása í mælinn og fá úr skorið hvort hann sé í ökuhæfu ástandi. Nokkuð er til af rannsóknnum um gagnsemi áfengislása þar sem nokkur lönd hafa notast við lásinn sem úrræði fyrir ökumenn sem ítrekað aka ölvaðir. Í Finnlandi, Svíþjóð og Hollandi hafa þegar verið samþykkt lög um notkun áfengislása (Alcolock. SWOV Fact sheet, 2011). Þá hafa hafa Frakkar, Bretar og Danir gert tilraunir með áfengislása í einhverju mæli.

Í skýrslu starfshóps um endurskoðun samgönguáætlana (2009) er það talið eitt af forgangsmálum á sviði umferðaröryggisforvarna að skoða kosti og galla áfengislása. Rannsóknarnefnd umferðarslysa er sammála þessu álitu. Málið hefur verið á frumstigi allengi á Íslandi meðan aðrar Evrópuþjóðir hafa hrundið af stað tilraunaverkefnum og sum innleitt notkun áfengislása í löggjöf sína. Leggur RNU til að sett verði heimildarákvæði í umferðarlögin um beitingu áfengislása sem úrræðis gegn ölvunarakstri. Samhliða ákvæði um áfengislás megi einnig skylda ökumenn sem hafa ekið ölvaðir til að sækja námskeið um umferðaröryggismál.

**Reykjavík 19.júní 2012**  
**Rannsóknarnefnd umferðarslysa**