



## Skýrsla um banaslys í umferðinni

Mál nr.: **2016-149U27**

Dagsetning: **22. desember 2016**

Staðsetning: **Holtavörðuheiði**

Atvik: **Framanákeyrsla**

Rannsókn samkvæmt lögum nr. 18/2013 skal eingöngu miða að því að leiða í ljós orsakir samgönguslysa og samgönguátvika, en ekki að skipta sök eða ábyrgð, með það að markmiði að draga úr hættu á sams konar slysum og atvikum og afleiðingum sambærilegra slysa. Skýrslum rannsóknarnefndar um rannsókn einstakra slysa og atvika skal ekki beitt sem sönnunargögnum í dómsmálum.

## Samantekt

Eftir hádegi þann 22. desember 2016 lentu Suzuki bifreið og Toyota bifreið saman á Holtavörðuheidi. Þeim var ekið í gagnstæðar áttir og var Toyota bifreiðinni ekið inn á rangan vegarhelming og lentu vinstri framhorn bifreiðanna saman. Bifreiðarnar snérist við áreksturinn og stöðvudust þær utan vegar.

Ökumaður Toyota bifreiðarinnar lést í slysinu.

## Staðsetning



## Helstu upplýsingar

### Látinn:

55 ára karl

### Veður og birta:

Hiti -3,5°C, SV 15 m/s, dagsbirta

### Vegur:

Bundið slitlag. Hámarkshraði 90 km/klst  
Meðaltalsumferð á sólarhring er 1400 ökutæki

### Tími sólarhrings:

Miðdegi

### Ökutæki:

Toyota Avensis bifreið nýskráð 2003  
Suzuki Grand Vitara nýskráð 2010

## Lýsing á slysi

Eftir hádegi þann 22. desember 2016 var Suzuki bifreið ekið í suðurátt yfir Holtavörðuheidi. Í bifreiðinni voru ökumaður og einn farþegi. Færðin var slæm þar sem mikill snjór og hálka voru á veginum. Á sama tíma var Toyota bifreið ekið í gagnstæða átt og var ökumaður einn í henni.

Skömmu áður en bifreiðarnar mættust á veginum var Toyota bifreiðinni ekið að hluta til inn á akrein fyrir umferð úr gagnstæðri átt. Bifreiðinni var ekið að hluta til á báðum akreinum þannig að miðlína vegarins var nánast undir miðri bifreiðinni. Ökumaður Suzuki bifreiðarinnar færði bifreið sína eins langt og hægt var til hægri á sinni akrein og hægði á sér. Hann taldi að ökumaður Toyota bifreiðarinnar hefði ekið inn á rangan vegarhelming til að forðast eitthvað á eða við veginn og að hann myndi færa sig aftur á sinn vegarhelming.

Ökumaður Toyota bifreiðarinnar leiðrétti hins vegar ekki stefnu bifreiðarinnar og lentu vinstri framhorn bifreiðanna saman og snérust báðar bifreiðar við áreksturinn og höfnuðu utan vegar.

## Áverkar

Ökumaður Toyota bifreiðarinnar var spenntur í öryggisbelti og sprakk loftpúði bifreiðarinnar út. Ökumaður bifreiðarinnar hlaut alvarlega fjöláverka og lést í slysinu en mikil aflögun varð inn í ökumannsrými bifreiðarinnar.

Ökumaður og farþegi Suzuki bifreiðarinnar voru báðir í öryggisbeltum og sprungu loftpúðar út í stýri og fyrir framan farþega í framsæti. Ökumaður bifreiðarinnar slasaðist mikið í slysinu. Farþegi bifreiðarinnar hlaut minniháttar áverka í slysinu.

## Heilsufar ökumanns Toyota bifreiðarinnar

Samkvæmt sjúkragögnum hafði ökumaður átt við veruleg heilsufarsvandamál að stríða og hafði ítrekað verið ráðið frá því að aka bifreið, sérstaklega langar vegalengdir. Rannsókn málsins leiddi í ljós að ökumaðurinn var með verulega skerta ökuhæfni sökum veikinda og lyfjanotkunar vegna þeirra. Við rannsókn kom í ljós að ökumaður hafði misst bifreið sína út af veginum við Grundartanga um tveimur klst. áður en slysið átti sér stað þennan dag og þurfti þá að draga bifreið hans aftur inn á veginn.

Ökumaðurinn var með gild ökuréttindi.

## Ökutækin

Suzuki Grand Vitara bifreiðin var færð í lögbundna skoðun í apríl 2016 og hlaut fullnaðarskoðun með kröfu um minniháttar lagfæringar. Bifreiðin var útbúin lítið slitnum negldum vetrarhjólborðum.

Toyota Avensis bifreiðin var færð í lögbundna skoðun í lok ágúst 2016 og hlaut fullnaðarskoðun án athugasemda. Bifreiðin var útbúin negldum vetrarhjólborðum.

## Ökuhraði

Leyfður hámarkshraði á þeim stað sem slysið varð er 90 km/klst við bestu aðstæður en veðuraðstæður voru slæmar þennan dag.

Samkvæmt framburði vitnis hafði Suzuki bifreiðinni verið ekið á um 60 km/klst hraða rétt áður en slysið átti sér stað. Vegfarendur á norðurleið lýstu því að þau hafi ekið á 70 km/klst hraða og hafi Toyota bifreiðinni verið ekið framúr þeim. Þau misstu fljótlega sjónar á bifreiðinni og komu síðan að slysinu. Önnur vitni lýsa því að ökumaður Toyota bifreiðarinnar hafi ekið hratt miðað við aðstæður

## Vegur og umhverfi

Dagsbirta var þegar slysið átti sér stað. Vindur var SV 15 m/s og skafrenningur og hálka á veginum.

Vegurinn á þessum stað er með tveimur akreinum, einni fyrir hvora akstursátt. Bundið slitlag er á veginum og miðlínur á milli akstursátta. Óvíst er að miðlínur hafi sést vel þegar slysið átti sér stað vegna veðuraðstæðna.

## Áfengis- og lyfjaprófanir

Niðurstöður áfengis- og lyfjarannsóknna sýndu að ökumaður Toyota bifreiðarinnar var með svefnlyf í blóði sem gera má ráð fyrir að hafi haft slævandi áhrif.

Ekki voru framkvæmdar áfengis- og lyfjamælingar hjá ökumanni Suzuki bifreiðarinnar

## Orsakagreining

- Ökumaður Toyota bifreiðarinnar ók yfir á rangan vegarhelming í veg fyrir Suzuki bifreiðina
- Ökumaður Toyota bifreiðarinnar átti við alvarleg veikindi að stríða sem gerðu hann óhæfan til að stjórna ökutæki örugglega
- Ökumaður Toyota bifreiðarinnar var undir áhrifum slævandi lyfja við aksturinn

## Tillögur í öryggisátt

### Nýtt vottorð fyrir veitingu og endurnýjun ökuréttinda

*Rannsóknarnefnd samgönguslysa beinir því til Samgöngustofu að gera viðeigandi ráðstafanir svo hægt sé að ljúka vinnu við nýtt eyðublað sem fyrst.*

Í skýrslu Rannsóknarnefndar samgönguslysa um banaslys á [Nauthólsvegi við Hringbraut](#), útgefin 15. febrúar 2016, birti nefndin tillögu í öryggisátt til Heilbrigðisráðherra að skipa vinnuhóp sem fjalli um ökuleyfi og veikindi. Nefndin hefur undir höndum niðurstöður hópsins. Í framhaldi var sett í gang vinna við að útfæra nýtt eyðublað fyrir ökuleyfisvottorð inn í rafrænt kerfi heilbrigðiskerfisins og samkeyra við kerfi sýslumanna sem sjá um útgáfu ökuskírteina. Samkvæmt upplýsingum nefndarinnar er ekki búið að ljúka þessari vinnu.

### Skert ökuhæfni vegna veikinda

*Rannsóknarnefnd samgönguslysa gerir þá tillögu í öryggisátt til Sýslumannaráðs að skipaður verði starfshópur eða fagráð um ökuréttindamál þar sem m.a. verði skoðað verklag við afturköllun ökuréttinda, samræma vinnubrögð og skráningu ef það á við og koma með tillögur til úrbóta eftir atvikum.*

Fjöldmargir ökumenn hætta akstri bifreiða eftir mat á eigin færni til aksturs eða samkvæmt ráði lækna og vandamanna. Gerðar eru kröfur um heilbrigði þegar ökuréttindi eru endurnýjuð en áratugir geta liðið milli endurnýjunar ökuréttinda og heilsufar fólks getur tekið miklum breytingum á stuttum tíma. Það er engu að síður alltaf hluti ökumanna sem ekki hætta akstri þrátt fyrir skerta aksturshæfni. Stundum er viðkomandi einstaklingur, vegna veikinda sinn, ekki fær um að taka ákvörðun um að hætta akstri.

Reglulega koma upp mál hjá nefndinni þar sem ökumenn, sem stríða við alvarleg veikindi eða eru undir áhrifum slævandi lyfja valda alvarlegum slysum.

Í varnaðarskýrslu sem RNSA gaf út árið 2007 var bent á reglur sem unnar voru af kanadíska læknafélaginu sem embætti Landlæknis birti síðan til leiðbeiningar fyrir íslenska lækna á vefsíðu sinni. Þar er farið yfir helstu sjúkdóma sem geta dregið úr ökuhæfni, gefin upp viðmið til greininga á sjúkdómum auk leiðbeininga um hvenær nauðsynlegt er að afturkalla ökuréttindi sjúklinga.

Nauðsynlegt er að skýrar leiðbeiningar og boðleiðir séu til staðar fyrir ættingja, lögreglu, heilbrigðisstarfsfólk og starfsfólk sýslumanns þegar grunur er uppi um að einstaklingar hafi misst aksturshæfni tímabundið eða varanlega. Tryggja þarf samræmd og skilvirk viðbrögð við slíkum ábendingum. Kerfið þarf að vera með þeim hætti að þagnarskylda aftri ekki þarf til bærum aðilum að tilkynna um mögulega skerta aksturshæfni einstaklinga.

Í 26. gr. reglugerðar nr. 830/2011 um ökuskírteini með síðari breytingum, kemur fram að hafi sýslumaður eða lögregla sérstaka ástæðu til að ætla að skírteinshafi fullnægi ekki lengur skilyrðum um heilbrigði getur sýslumaður framkvæmt athugun á því hvort ökumaður uppfylli heilbrigðisskilyrði. Í því sambandi getur sýslumaður krafist þess að viðkomandi þeyti próf í aksturshæfni. Samkvæmt reglugerðinni getur sýslumaður afturkallað ökuréttindi ef skírteinshafi uppfyllir ekki lengur heilbrigðisskilyrði. Rannsóknarnefndin telur hins vegar að þessi ákvæði séu lítið þekkt á meðal almennings og mögulega tilviljanakennt hvort og hvernig slíkar ábendingar berast til sýslumanna.

Nefndin telur einnig að viðbrögð sýslumannsembætta á landinu við slíkum tilkynningum ættu að vera meðhöndluð með samræmdum hætti milli sýslumannsembætta og að skráning verði með þeim hætti að hægt sé að afla tölfraðilegra upplýsinga um slík mál á landsvísu

## Ábendingar

### Áfengis og lyfjamælingar í alvarlegum slysum

Rannsóknarnefndin gerir athugasemdir við að áfengis- og lyfjamæling var ekki gerð á báðum ökumönnum. Nefndin hefur áður bent á nauðsyn þess að útiloka þann þátt í rannsóknum allra alvarlegra umferðarslysa.

### Skýrsluna samþykkja:

Geirþrúður Alfreðsdóttir  
Ásdís J. Rafnar  
Guðmundur Freyr Úlfarsson  
Guðrún Nína Petersen

### Fyrir hönd Rannsóknarnefndar samgönguslysa

Brynjar Stefánsson  
Stjórnandi rannsóknar

Reykjavík 4. febrúar 2019  
Rannsóknarnefnd samgönguslysa