



Skýrsla um banaslys í umferðinni
Fagridalur 12. október 2011
Málsnr. 2011 - 018

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.

Rannsóknarnefnd umferðarslysa
húsi Flugbjörgunarveitarinnar
Flugvallavegi
101 Reykjavík

Heimasíða:
www.rnu.is

Tölvupóstfang:
rnu@rnu.is

Fagridalur 12. október 2011

Framanákeyrsla
Látin 17 ára stúlka

Samantekt

Ökumaður fólksbifreiðar missti stjórn á henni í mikilli hálku á leið upp Fagradal. Bifreiðin fór yfir á rangan vegarhelming og lenti framan á vörubifreið sem kom úr gagnstæðri átt. Ökumaður fólksbifreiðarinnar lést af völdum slyssins. Um einum kílómetra frá slysstað var vegurinn hálkulaus. Þaðan hafði hálkan farið vaxandi þar til að um 500 metrum frá slysstað var orðin flughálka sem var illgreinanleg. Undir fólksbifreiðinni voru slitnir sumarhjólbarðar.

Aðstæður

Veður og birta:

Þurrt, bjart, -2,5°C og lítill vindur.

Vegur:

Bundið slitlag. Mikil hálka, ísing. Hámarkshraði 90 km/klst. fyrir fólksbifreiðar og 80 km/klst. fyrir vörubifreiðar.

Meðaltalsumferð á sólarring um Norðfjarðarveg er u.þ.b. 900 ökutæki.

Tími sólahrings:

Kl. 08:37.

Ökutæki:

Daihatsu Charmant fólksbifreið og Volvo vörubifreið.

Lýsing á slysi

Ökumaður ók fólksbifreið að morgni til um Fagradal á leið til Egilsstaða. Veður var ágætt, lítill vindur, engin ofankoma, bjart en frost og vegurinn auður. Auk ökumanns var einn farþegi í framsæti. Þar sem bifreiðinni var ekið, rétt fyrir slysið, liggur vegurinn í brekku upp Fagradal. Um sama leyti var vörubifreið ekið frá Egilsstöðum yfir heiðina. Rétt áður en bifreiðarnar mættust í mjúkri beygju byrjaði fólksbifreiðin að rása til á veginum nokkrum sinnum yfir á rangan vegarhelming. Ökumaður vörubifreiðarinnar sagðist hafa reynt að hemla og víkja til hægri eins og hægt var. Þá fyrst hafi hann áttað sig á hversu mikil hálka var á veginum og hafi sökum hennar ekki náð að hægja á sér svo neinu næmi. Harður árekstur varð á milli bifreiðanna tveggja þar sem vinstra framhorn fólksbifreiðarinnar lenti á vinstra framhorni vörubifreiðarinnar. Árekstrarstaður mældist u.þ.b. 90 cm inn á vegarhelmingi vörubifreiðarinnar. Ummerki á vettvangi og gögn úr ökurita vörubifreiðarinnar styðja frásögn ökumanns vörubifreiðarinnar sem og frásögn farþega fólksbifreiðarinnar.



Mynd 1: Yfirlitsmynd af vettvangi. Sjá má hvar bifreiðarnar stöðvuðust eftir áreksturinn utan vegar.

Fólksbifreiðin kastaðist út fyrir veg og lenti um 10 metra frá árekstrarstað. Mikil aflögun varð inn í fólksrými hennar, sérstaklega ökumannsmegin og lést ökumaðurinn samstundis. Farþegi bifreiðarinnar hlaut áverka á hné og baki í slysinu. Bæði ökumaður og farþegi voru spenntir í öryggisbelti.

Ökumaður fólksbifreiðarinnar var óreyndur, 17 ára, og hafði verið með ökuréttindi í um sjö mánuði þegar slysið átti sér stað.

Hjólabúnaður vörubifreiðarinnar vinstra megin að framan skekkist, og sveigði hún til vinstri þar til hún stöðvaðist utanvegur um 130 metrum frá árekstrarstað. Ökumaður hennar hlaut ekki áverka í slysinu.

Í rannsóknargögnum lögreglu kom fram að vegurinn var hálkulaus í um eins kílómetra fjarlægð frá slysstað. Þaðan hafi hálkan farið stig vaxandi þar til að um 500 metra frá slysstaðnum var orðin flughálka. Ísingin á veginum hafi verið illgreinanleg og vegurinn litið út fyrir að vera hálkulaus. Á þessum kafla hækkar vegurinn úr 220 í 260 metra yfir sjávarmál. Hiti hafði komist upp fyrir frostmark daginn áður og rignt. Rétt fyrir miðnætti féll svo hitinn niður í sjö gráðu frost. Samkvæmt upplýsingum frá veghaldara var vegurinn hálkuvarinn með salti og þækli rúmum klukkutíma áður en slysið átti sér stað.

Bifreiðarnar voru teknar til skoðunar eftir slysið. Vörubifreiðin var af gerðinni Volvo FH, nýskráð árið 2007, fjögurra ása með sturtupalli. Á pallinum var mól og vó bifreiðin og farmurinn tæp 36 tonn. Leyfð heildarþyngd hennar er 37 tonn. Hjólbarðar hennar voru ónegldir, hálfslitnir sumarhjólbarðar að framan en slitnir heilsárshjólbarðar að aftan. Hemlar reyndust í lagi. Ekkert kom fram í rannsókn á vörubifreiðinni sem skýrir orsök slyssins. Samkvæmt ökurita hennar var bifreiðinni ekið á um 90 km/klst. hraða rétt fyrir slysið og hraði hennar var um 75 km/klst. þegar áreksturinn varð. Hámarkshraði fyrir vörubifreiðar er 80 km/klst.

Fólksbifreiðin var af gerðinni Daihatsu Charmant, árgerð 1987, og afturhjóladríf. Bifreiðin var ekki búin öryggispúðum og var á slitnum sumarhjólborðum. Afar mikil aflögun var á framenda bifreiðarinnar, sérstaklega vinstra megin. Hurðapóstur ökumannsmegin gekk aftur um 36 cm. Við skoðunina kom í ljós að mikið ryð var komið í burðarvirki bifreiðarinnar en ryð veldur styrkleikamissi. Að sögn farþega var bifreiðinni ekið á um 70 til 80 km/klst. hraða er hún fór að rása.

Áfengis- og lyfjarannsóknir á ökumönnunum voru neikvæðar.

Orsakagreining

- Ökumaður fólksbifreiðarinnar missti stjórn á henni í hálku.
- Fólksbifreiðin var ekki búin til vetraraksturs.
- Ökumaður fólksbifreiðarinnar var reynslulítill.
- Ökumaður vörubifreiðarinnar ók yfir leyfilegum hámarkshraða og var bifreiðin ekki á vetrarhjólborðum.

Ábendingar

Hálkuvarnir

Vegagerðin heldur uppi hálkuvörnum á þjóðvegum í dreifbýli og þéttbýli. Hálkuvarnir eru ýmist aðgerðir til að auka vegviðnám með því að þjappa snjó og ís, auka hrýfi þess með sérstökum blöðum eða tönnum og eftir atvikum dreifa á það sandi, og hins vegar notkun á salti til að hindra ísmyndum og bræða þunnar íshimnur og snjó við minniháttar eljagang.

Vegum og vegköflum er skipt í þjónustuflokka þar sem lagt er upp með að hálkuverja staði sem eru sérstaklega hættulegir í hálku, s.s. brekkur og vegamót. Hálkuvarnir hafa gefið góða raun en ýmsir þættir geta haft áhrif á virkni hennar, s.s. vinda og skýjafar, lofthiti, veghiti og umferð ökutækja. Umferð mylur og dreifir salti innan akbrautar og án hennar nær hálkuvörnin ekki að bræða ís og snjó á öllu vegyfirborðinu. Eins gætir hitaáhrifa frá umferð á umferðarmestu vegum landsins sem hjálpa til við hálkuvörnina. Veður getur breyst skyndilega og staðbundnir þættir geta haft áhrif. Samkvæmt veðurstöð, sem staðsett er nokkru fyrir ofan slysstað, náði frostið niður í -7 stig fyrr um nóttina en hitinn var um -3°C þegar vegurinn var hálkuvarinn en lækkaði svo aftur í -3,5°C næsta hálf tímann á eftir. Hitinn fór svo hækkandi aftur og var um -2,5° þegar slysið átti sér stað. Þó svo að bjart hafi verið orðið þegar slysið átti sér stað þá hafði sólin ekki náð að skína niður á veginn, en þarna liggur vegurinn í þröngum dal. Mikilvægt er að hafa í huga að virkni hálkuvarna er háð mörgum þáttum sem geta verið breytilegir milli vegkafla.

Rannsóknarnefnd umferðarslysa bendir á að mikilvægt er fyrir ökumenn að treysta ekki um of á að hálkuvarinn vegur sé hálkulaus.

Vetrarhjólbarðar

Akstursaðstæður að vetrarlagi á Íslandi geta verið varasamar. Þær geta breyst skyndilega og því er mikilvægt að vera viðbúinn hálku og snjó. Efniseiginleikar hjólbarða eru mismunandi eftir því hvort þeir eru hannaðir til sumar- eða vetraraksturs. Vegviðnám sumarhjólbarða er minna við lágt hitastig en vetrarhjólbarða auk þess sem mynstur þeirra veitir lítið grip í hálku og snjó. Lítið grip eykur líkur á að ökumaður missi stjórn á ökutækinu eins og raunin varð í þessu slysi. Rannsóknarnefnd umferðarslysa hvetur bíleigendur og ökumenn til að huga vel að vali á hjólbörðum og ástandi þeirra og skipta yfir á vetrarhjólbarða um leið og líkur eru á hálku og snjó. Þetta atriði er sérstaklega mikilvægt ef bifreiðin er notuð til aksturs utanbæjar og yfir fjallvegi¹. Á Íslandi er lágmarks mynstursdýpt hjólbarða 1,6 mm sett í reglugerð um gerð og búnað ökutækja nr. 822/2004 fyrir allar bifreiðar nema vörubifreiðar, lágmarksmynstursdýpt þeirra er 1,0 mm. Að mati Rannsóknarnefndar umferðarslysa er fullt tilefni til að taka reglur um hjólbarða ökutækja til endurskoðunar og auka kröfur sem gerðar eru til þeirra að vetri til. Aðstæður til aksturs að vetrarlagi eru oft erfiðar hér á landi og vel þekkt að vegviðnám minnkar talsvert þegar mynstursdýpt er kominn niður fyrir 3 mm. Nokkur lönd hafa þegar tekið upp strangari reglur fyrir hjólbarða ökutækja að vetrarlagi þar á meðal Noregur, Svíþjóð og Finnland. Í þessum löndum eru gerðar kröfur um 3 mm lágmarks mynstursdýpt á hjólbörðum á fólksbifreiðum að vetrarlagi og í Svíþjóð er einnig gerð krafa um 5 mm mynsturdýpt undir vörubifreiðum og hópibifreiðum yfir 3,5 tonn. Rannsóknarnefnd umferðarslysa beinir því til Innanríkisráðuneytisins að taka til endurskoðunar ákvæði um vetrarhjólbarða í reglugerð um gerð og búnað ökutækja nr. 822/2004 og auka lágmarks mynstursdýpt yfir vetrarmánuðina.

Akstur í hálku og rétt viðbrögð

Á undanförunum árum hefur ökunám tekið miklum breytingum. Ökunámið hefur lengst og ýmsar nýngar verið teknar upp, s.s. æfingarakstur og námskeið í ökuskóla. Alls eru námskeiðin í ökuskóla orðin þrjú. Þriðja námskeiðið í ökuskóla fer fram í ökugerði, helst undir lok námsins. Þar fá nemendur að kynna hætтуlegum akstursskilyrðum, hvernig akstursegiginleikar breytast þegar veggrip minnkar og hvernig á að forðast að bifreið fari að skriða til. Að mati Rannsóknarnefndar umferðarslysa er ökuskóli þrjú mjög mikilvægur þáttur í ökunámi og hafa rannsóknir sýnt að geti treyst betur öryggi ungra ökumanna². Í 11. gr. reglugerðar um ökuskírteini nr. 830/2011 er umsækendum um almenn ökuréttindi (B-flokk) gert skylt að sækja fyrrnefnt námskeið áður en ökuþrófi er lokið. Hins vegar hefur uppbygging á ökugerðum táfist og ekki hafa fundist nægjanlega stór malbikuð svæði fyrir æfingarbrautir á Austurlandi, Vesturlandi og Vestfjörðum. Ökunemar, búsettir á þessum svæðum, fá af þeim sökum undanþágu frá því að taka ökuskóla þrjú áður en þeir fá bráðabirðaskírteini. Þeir þurfa hins vegar að ljúka námskeiðinu áður en þeir fá fullnaðarskírteini afhent. Ökumaðurinn í því slysi sem hér er fjallað um hafði ekki lokið ökuskóla þrjú.

Rannsóknarnefnd umferðarslysa beinir því til Innanríkisráðuneytisins að fella endanlega niður ákvæði til bráðabirgða um undanþágu frá þjálfun í ökugerði í reglugerð um ökuskírteini nr. 830/2011.

Reykjavík 24.10.2012

Rannsóknarnefnd umferðarslysa

¹ Nánari upplýsingar má finna hér: http://rnu.is/Files/Skra_0058202.pdf

² The EU ADVANCED Project, 2002. „Description and Analysis of Post-licence Driver and Rider Training.“