



Skýrsla um banaslys í umferðinni
Suðurlandsvegur Eldhraun 23. apríl 2012
Málsnr. 2012 – 010

Rannsóknir Rannsóknarnefndar umferðarslysa 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.

Suðurlandsvegur Eldhraun 23. apríl 2012

Útafakstur og velta

Látinn 25 ára karlmaður

Samantekt

Erlendur ferðamaður ók bílaleigubíl frá Vík í Mýrdal austur Suðurlandsveg. Tveir farþegar voru í bifreiðinni. Rúmum 40 kílómetrum austur af Vík missti ökumaðurinn bifreiðina út á vegöxlina þegar hann teygði sig eftir snakki frá farþega í framsæti. Við það missti hann stjórn á bifreiðinni sem fór útaf veginum og valt. Farþegi sem sat í aftursæti bifreiðarinnar var ekki spenntur í öryggisbelti. Kastaðist hann út úr bifreiðinni og lést samstundis.

Aðstæður

Veður og birta:

Bjart, lítill vindur og þurr.

Vegur:

Þurrt yfirborð. Bundið slitlag. Hámarkshraði 90 km/klst. Meðaltalsumferð á sólaring er u.þ.b. 430 ökutæki.

Tími sólarhrings:

Kl. 10:58

Ökutæki:

Nissan Note

Rannsóknarnefnd umferðarslysa
Húsi Flugbjörgunarsveitarinnar
Flugvallavegi
101 Reykjavík

Heimasíða:
www.rnu.is

Tölvupóstfang:
rnu@rnu.is

Lýsing á slysi

Erlendur ferðamaður ók bílaleigubíl frá Vík í Mýrdal austur Suðurlandsveg. Tveir farþegar voru í bifreiðinni. Rúmum 40 kílómetrum austur af Vík missti ökumaðurinn bifreiðina út á vegöxlina þegar hann teygði sig eftir snakki frá farþega í framsæti. Hjólför í vegöxlinni voru rúmlega 30 metra löng. Ökumaðurinn brást við með því að beygja aftur inn á veginn en það tókst ekki betur en svo að bifreiðin stefndi út af vinstra megin. Ökumaðurinn beygði þá aftur harkalega til hægri en missti bifreiðina út af hægra megin við veginn. Bifreiðin rann niður vegfláann þar sem hún svo valt og endaði á þakinu um 10 metra frá veginum.



Mynd tekin í akstursátt bifreiðarinnar. Sjá má skriðför eftir bifreiðina á veginum þar sem henni var beygt snögglega til hægri.

Ökumaður og farþegi í framsæti voru með öryggisbeltin spennt og hlutu þeir lítil meiðsli. Einn farþegi sat í aftursæti bifreiðarinnar og var hann ekki spenntur í öryggisbelti. Kastaðist hann út úr bifreiðinni í veltunni og hlaut banvæna áverka. Þar sem lítil aflögun var inn í farþegarými bifreiðarinnar og ökumaður og farþegi í framsæti sluppu án teljandi meiðsla telur rannsóknarnefndin líkur á að farþeginn í aftursæti hefði lifað slysið af hefði hann verið spenntur í öryggisbelti.

Veður var ágætt, þurrt, bjart og vindur um 4 m/s. Þar sem slysið átti sér stað liggur vegurinn í mjúkri beygju yfir smá hæð. Breidd vegarins er um 6,5 metrar auk malarvegaxlar.

Bifreiðin, sem var ný, var tekin til skoðunar eftir slysið. Ekkert fannst í þeirri skoðun sem skýrt getur orsök slyssins. Samkvæmt hraðaútreikningum var henni ekið á 90 til 100 km/klst. hraða þegar slysið átti sér stað.

Umrædd bifreið var ekki útbúin stöðugleikabúnaði (ESC, electronic stability control) sem hefði mögulega komið í veg fyrir að ökumaðurinn missti stjórn á bifreiðinni.

Áfengis og lyfjarannsókn var ekki framkvæmd á ökumanni en ekki voru grunsemdir um að hann hafi verið undir áhrifum áfengis eða fíkniefna. Áfengis- og lyfjarannsókn á manningum sem lést var neikvæð.

Orsakagreining

- Ökumaður missti stjórn á bifreiðinni vegna þess að hann var ekki með athygli við aksturinn.
- Farþeginn sem lést var ekki spenntur í öryggisbelti og kastaðist af þeim sökum út úr bifreiðinni.

Tillaga í öryggisátt

Bifreiðin í slysinu var ný en hún var ekki útbúin stöðugleikabúnaði (ESC). Allmargar rannsóknir hafa verið gerðar á gagnsemi slíks búnaðar sem benda til að öryggisávinningur hans sé verulegur. Stöðugleikabúnaður vinnur þannig að þegar bifreið fer að skriða til á vegi þá grípur hann sjálfvirkt inn í með því að hemla á því hjóli/hjólum sem geta afstýrt því að ökutækið haldi áfram að skrika til og verði stjórnlaust. Búnaðurinn vinnur án þess að ökumaðurinn þurfi að bregðast sérstaklega við og benda rannsóknir til að hann minnki umtalsvert líkurnar á að ökumaðurinn missi stjórn á bifreiðinni og að banaslysum vegna útafaksturs og veltna megi fækka um 30 til 64% með stöðugleikabúnaði¹. Rannsóknarnefnd umferðarslysa hvetur bílaleigur og aðra kaupendur nýrra bifreiða til að velja þennan búnað við kaup á bifreiðum.

Ábendingar

Viðbrögð ökumanns þegar annað hjólið fer út fyrir slitlag

Rannsóknarnefnd umferðarslysa hefur áður rannsakað alvarleg umferðarslys þar sem ökumaður bregst ranglega við þegar hann missir annað hjólið út af slitlagi. Hætta er á að hann missi endanlega stjórn á bifreiðinni þegar sveigt er inn á veginn aftur eins og raunin varð í þessu slysi. Í slíkum tilfellum þarf ökumaður að meta hvort honum sé ekki betur borgið að stýra bifreiðinni beint út af veginum frekar en að sveigja inn á hann aftur. Umhverfi vegar var með þeim hætti í slysi þessu að öruggara hefði verið að láta bifreiðina renna út fyrir veginn en að reyna að sveigja bifreiðina með þessum hætti inn á veginn á ný.

Notkun öryggisbelta

Þegar bifreið veltur á mikilli ferð kastast farþegar og lausir hlutir út til hliðanna í farþegarýminu. Algengt er að ökumenn og farþegar sem ekki eru spenntir í öryggisbelti kastist út úr bifreiðum við þessar aðstæður eins og átti sér stað í þessu slysi. Aflögun á yfirbyggingu bifreiðarinnar var lítil og telur Rannsóknarnefnd umferðarslysa líkur á að farþeginn hefði lifað slysið af hefði hann verið með öryggisbeltið spennt.

¹ Erke, A. (2008). „Effects of electronic stability control (ESC) on accidents: A review of empirical evidence.“ Accident Analysis and Prevention, vol. 40, nr. 1, bls 197 – 173.

Ferguson, S.A. (2007). „The effectiveness of Electronic Stability Control in reducing real-world crashes: A literature review.“ Traffic Injury Prevention, vol. 8, nr. 4, bls. 329 – 338.



Athugasemd

Rannsóknarnefnd umferðarslysa gerir athugasemd við að áfengis- og lyfjamæling var ekki gerð á ökumanninum. Nefndin hefur áður bent á nauðsyn þess að útiloka þann þátt í rannsóknum allra alvarlegra umferðarslysa.

Reykjavík 1.3.2013
Rannsóknarnefnd umferðarslysa