



Skýrsla um banaslys í umferðinni
Ólafsfjarðarvegur við Krossa 26.mars 2012
Málsnr. 2012-007

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 Flugbjörgunarsveitarinnar
Flugvallavegi
101 Reykjavík

Heimasíða:
www.rnu.is

Tölvupóstfang:
rnu@rnu.is

Ólafsfjarðarvegur við Krossa 26.mars 2012

Árekstur. Vindhviða
Látinn 24 ára karlmaður

Samantekt

Sendibifreið var ekið suður Ólafsfjarðarveg áleiðis til Akureyrar. Veður var mjög hvasst, suðvestan stormur og Skammt frá bænum Krossar fékk bifreiðin á sig vindhviðu sem feykti henni til á veginum og við það missti ökumaður stjórn á henni. Hafnaði bifreiðin framan á vörubifreið sem ekið var úr gagnstæðri átt. Ökumaður sendibifreiðarinnar dó í slysinu. Það er mat RNU að auka þurfi þurfi fræðslu í ökunámi og í áróðri til almennings um áhrif færðar, vinds og vindhviða á stöðugleika ökutækja. Þá þarf að kynna betur þær rauntímaupplýsingar sem til eru á Vegasjá Vegagerðarinnar um færð og veður á helstu leiðum.

Aðstæður

Veður og birta:

Dagsbirta. Engin ofankoma en hvassviðri

Vegur:

Bundið slitlag. Hámarkshraði 90 km/klst.
1171 ökutæki að meðaltali á dag (ÁDU).

Tími sólahrings:

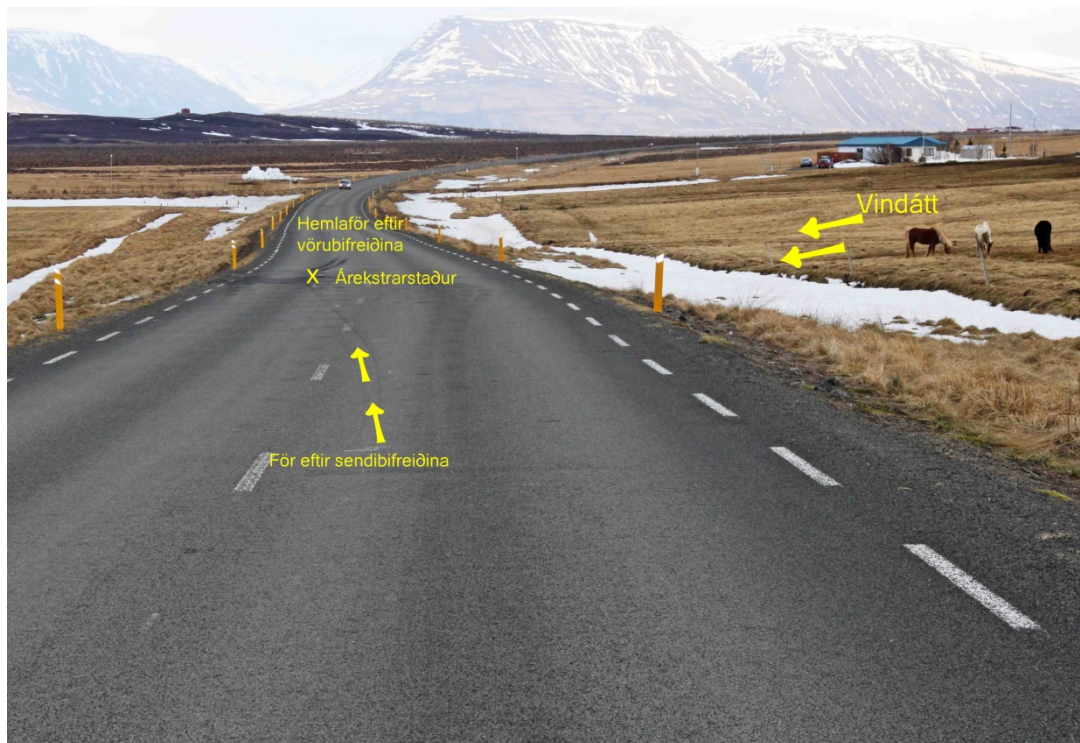
Kl. 17.22

Ökutæki:

Toyota Hiace
Man H72 og Cheetah festivagn

Lýsing á slysi

Slysið varð á Ólafsfjarðarvegi skammt frá bænum Krossar. Sendibifreið var ekið suður veginn áleiðis til Akureyrar. Veður var mjög hvasst, suðvestan stormur og mældist vindur í hviðum allt að 32 m/sek við veðurstöð 2,5 km norðan við slysstaðinn. Skammt frá bænum Krossar fékk sendibifreiðin á sig vindhviðu. Tókst bifreiðin á loft og fauk yfir á öfugan vegarhelming. Á sama tíma var vörubifreið ekið norður veginn. Varð árekstur með bifreiðunum á vegahluta vörubifreiðarinnar (sjá mynd af vettvangi). Ökumaður sendiferðabifreiðarinnar fórst í slysinu. Hann notaði bílbelti en dó vegna fjölaverka þar sem áreksturinn var mjög harður. Ökumaður flutningabifreiðarinnar hlaut ekki mikil meiðsli.



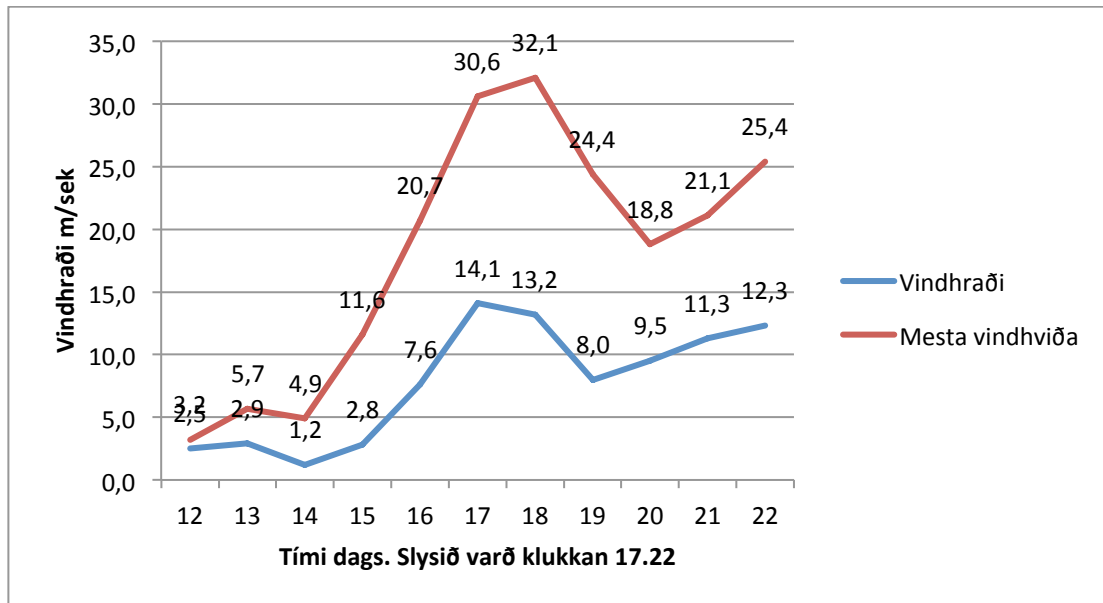
Mynd af slysavettvangi. Horft suður Ólafsfjarðarveg.

Samkvæmt ökuritaskífu var vörubifreiðinni ekið á 83 km/klst í aðdraganda slyssins en þegar áreksturinn var hraði hennar 45 km/klst. Vagn sem bifreiðin dró var með gámi og voru 24 tonn af fiski í körum í honum. Heildarþungi vagnlestarinnar var rúmlega 43 tonn. Vitni sem ók á eftir vörubifreiðinni sagði að slysið hefði gerst skyndilega en að ökumaður vörubifreiðarinnar hefði dregið úr hraða og reynt að stýra bifreið sinni eins langt út í kant og mögulegt var.

Samkvæmt framburði vitnis sem ók á efti sendibifreiðinni var hraði þeirrar bifreiðar 75-80 km/klst. Árekstur bifreiðanna var mjög harður og aflagaðist framendi og vinstri hlið sendibifreiðarinnar mjög mikið.

Bíltæknirannsókn sem framkvæmd var eftir slysið leiddi ekki í ljós bilanir í búnaði ökutækjanna sem skýra tildrög slyssins. Að mati nefndarinnar hefði þó þurft að skoða búnað bifreiðanna betur, sér í lagi hemla flutningabifreiðarinnar og vagnsins sem hún dró.

Þar sem slysið varð er Ólafsfjarðarvegur 6,5 metra breiður með 1. metra breiðum vegöxlum við hvora hlið. Nákvæmar upplýsingar eru til um vindhraða á Hámundastaðahálsi þennan dag en sú veðurstöð er 2,5 km norðan við slysstað. Samkvæmt gögnum Veðurstofunnar var vindhraði 13-14 m/sek milli 17.00 og 18.00 en mestu vindhviður yfir 30 m/sek.



Vindhraði á Hámundastaðahálsi 2,5 km norðan við slysstað. Heimild: Veðurstofa Íslands

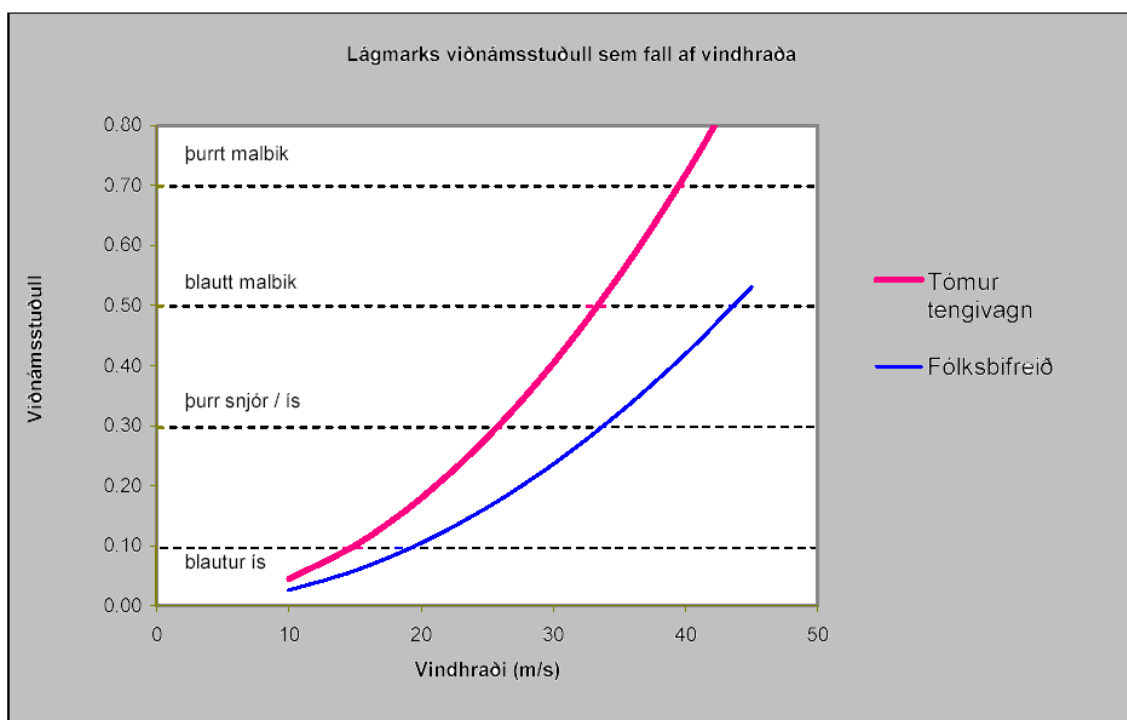
Orsakagreining

- Kröftug vindhviða feykta sendibifreiðinni til á veginum og við það missti ökumaður stjórn á honum yfir á öfugan vegarhelming.

Tillögur í öryggisátt

Slys vegna vindhviða

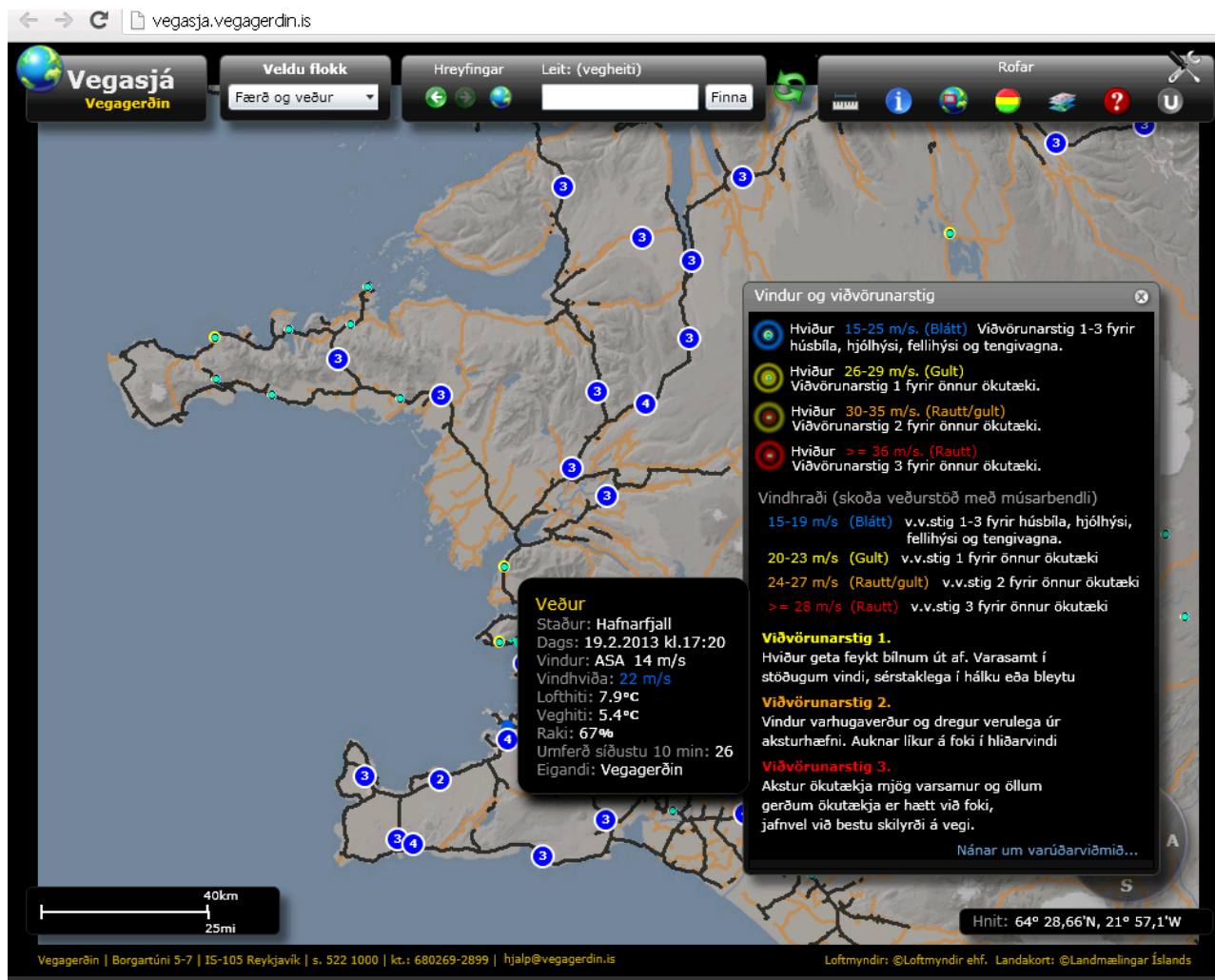
Rannsóknarnefnd umferðarslysa hefur rannasakað sjö banaslys í umferðinni frá árinu 1998 þar sem vindhviða er talin orsakabáttur. Í þessum sjö slysum hafa 9 manns dáið. Í skýrslu RNU um banaslys sem varð við Hof í Örfælasveit árið 2006 kom fram það mat nefndarinnar að auka þurfi þurfi fræðslu í ökunámi og í áróðri til almennings um áhrif færðar, vinds og vindhviða á stöðugleika ökutækja. Telur nefndin fulla ástæðu til að ítreka þá ábendingu.



Mynd úr skýrslu verkfræðistofunnar Orions “Umferðarslys og vindafar” (2004) . Lýsir myndin stöðugleika tveggja kyrrstærða ökutækja á vegi m.v. mismunandi færð og viðnám við veg.

Ökumenn geta dregið úr hættu á því að ökutæki þeirra fjúki með því að aka miðað við aðstæður. Færð á vegi skiptir miklu máli þegar vindasamt er og eitt besta ráðið til þess að varna því að missa stjórn á ökutæki í hvassviðri er að draga úr ökuhraða. Stöðugleiki ökutækja eykst þegar dregið er úr ökuhraða. Færð og vindátt skipta miklu máli en einnig stærð, lögun og þyngd ökutækjanna. Létt ökutæki með háan þyngdarpunkt þola minni vindstyrk en þung ökutæki með lægri þyngdarpunkt. Kassalaga ökutæki eins og sendibifreiðir og hjólhýsi taka á sig mun meiri vind en straumlínulagaðri ökutæki.

Á vef Vegagerðarinnar (vegagerdin.is) er að finna rauntímaupplýsingar um veður, færð og vindhraða á völdum stöðum og hvetur rannsóknarnefndin ökumenn til þess að kynna sér Vegasjá Vegagerðarinnar um þetta efni.



VARÚÐARVIÐMIÐ vegna vinds fyrir stór ökutæki

Viðvörðun 1 Stormviðvörðun 20 m/s. Hviður geta farið í 26 - 29 m/s.		
20 m/s	Fulllestaðir flutningabílar og hópferðarbílar með mjög góða sæta- nýtingu og farangur.	Léttir flutningabílar með engan, lítin eða léttan farm sem og tómir eða hálfþómir hópferðarbílar.
Þurrt / Bleyta:	Akið varlega. Hviður geta tekið verulega í bilinn.	Kannið vel aðstæður framundan því hviður geta jafnvel feykst bilnum útaf.
Hálka:	Kannið vel aðstæður framundan því hviður geta jafnvel feykst bilnum útaf. Ráðlagt að keðja bílin.	Keðja skal vörubíla. Hópferðarbílar skulu vera á góðum negldum dekkjum og þá skal keðja ef hægt er.
Viðvörðun 2 Stormviðvörðun 24 m/s. Hviður geta farið í 30 - 35 m/s.		
24 m/s	Fulllestaðir flutningabílar og hópferðarbílar með mjög góða sæta- nýtingu og farangur.	Léttir flutningabílar með engan, lítin eða léttan farm sem og tómir eða hálfþómir hópferðarbílar.
Þurrt / Bleyta:	Kannið vel aðstæður framundan og stöðvið og biðið ef grunur er um að veður sé að versna eða hviður að aukast. Akið undir leyfðum hámarkshraða	Ekki ráðlagt að halda áfram eða aka um þekktu hviðustaði. Akið undir leyfðum hámarkshraða, fylgist vel með umhverfinu (grasi, trjám, yfirborði vatna) og snúið bilnum upp í veðrið ef vart verður hviðu og stöðvið.
Hálka:	Haldið hraða verulega niðri. Keðja skal vörubíla. Hópferðarbílar skulu vera á góðum negldum dekkjum og þá skal keðja ef hægt er.	Skilyrðislaust stopp
Viðvörðun 3 Stormviðvörðun 28 m/s. Hviður geta farið yfir 35 m/s.		
28 m/s	Fulllestaðir flutningabílar og hópferðarbílar með mjög góða sæta- nýtingu og farangur.	Léttir flutningabílar með engan, lítin eða léttan farm sem og tómir eða hálfþómir hópferðarbílar.
Þurrt / Bleyta:	Skilyrðislaust stopp	Skilyrðislaust stopp
Hálka:	Skilyrðislaust stopp	Skilyrðislaust stopp

1

2

3

Breidd vega og umhverfi

Þar sem slysið varð er Ólafsfjarðarvegur 6,5 metra breiður með 1. metra breiðum vegöxlum við hvora hlið. Lítið svigrúm er á veginum fyrir ökumenn til að bregðast við ef eitthvað óvænt kemur uppá. Ökumaður flutningabifreiðarinnar reyndi að sveigja frá sendibifreiðinni sem kom aðvífandi á móti en lítið svigrúm var til þess. Rannsóknarnefnd umferðarslysa ítrekar fyrri ábendingar um mikilvægi þess breidd vega sé augin (Skýrsla RNU um banaslys í Langadal 27.desember 2010). Gera þarf ráð fyrir öryggissvæðum svo bílstjórar geti brugðist við ef eitthvað ber útaf.

Reykjavík 29.maí 2013
Rannsóknarnefnd umferðarslysa