



Skýrsla um banaslys í umferðinni

Mál nr.: **2016-058U013**

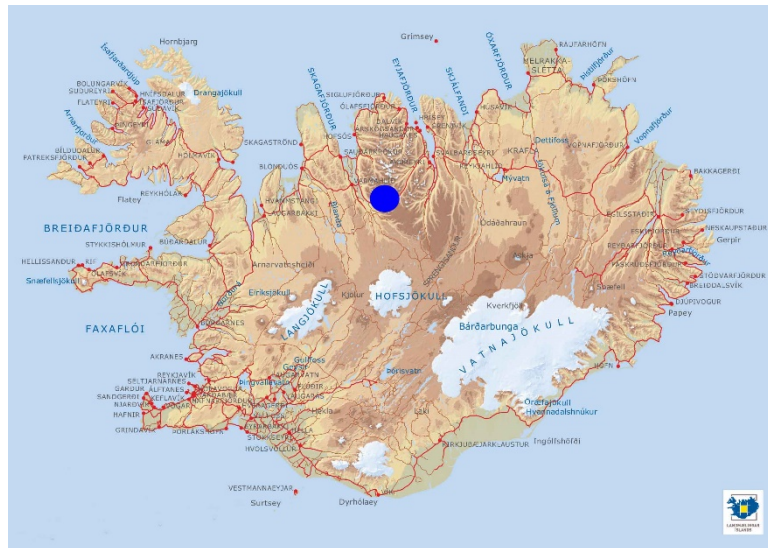
Dagsetning: **24. júní 2016**

Staðsetning: **Öxnadalshéiði**

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.

Staðsetning

**Látinn:**

62 ára karlmaður

Veður og birta:

Bjart, 12°C, V 4 m/s

Vegur:

Bundið slitlag. Þurrt yfirborð. Hámarkshraði 90 km/klst.
Meðaltalsumferð á sólarhring er 1172 ökutæki.

Tími sólarhrings:

10:03

Ökutæki:

Mercedes Benz Sprinter hópbifreið, nýskráð 2015

Suzuki Jimny fólksbifreið, nýskráð 2015

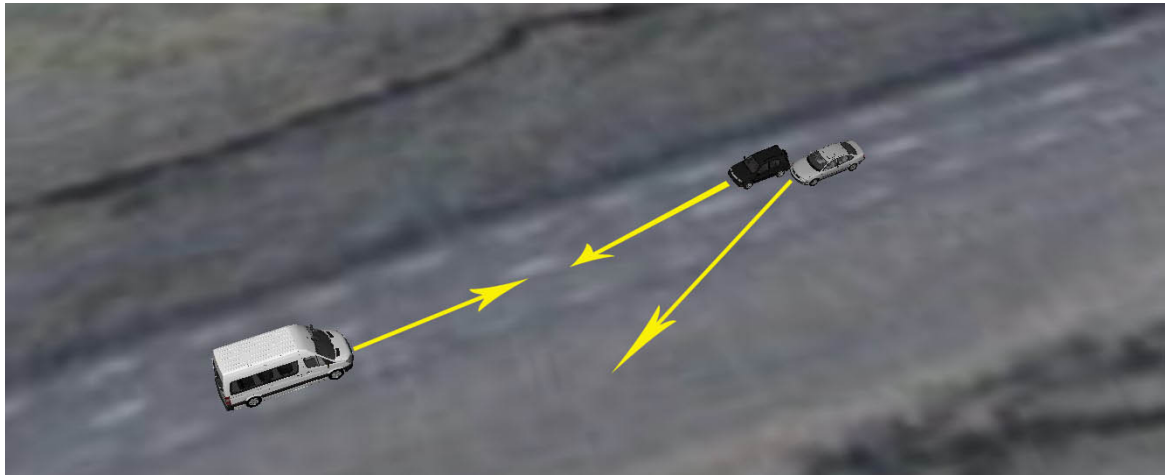
VW Passat fólksbifreið, nýskráð 2000

Samantekt

Ökumaður undir slævandi áhrifum lyfja ók alltof hratt og keyrði aftan á fólksbifreið á þjóðvegi 1 á Öxnadalsheiði með þeim afleiðingum að fólksbifreiðin lenti framan á hópbifreið sem kom úr gagnstæðri átt. Ökumaður fólksbifreiðarinnar lést í slysinu. Rannsóknarnefnd samgönguslysa beinir því til Samgöngu- og sveitastjórnarráðuneytisins að skipaður verði hópur fagaðila á sviði réttarfars og refsivörslu og meðferðar við áfengis- og fíkniefnasýki, sem falið verði að vinna tillögur um ný úrræði gegn ölvunar- og lyfjaakstri.

Lýsing á slysi

Að morgni 24. júní 2016 varð árekstur þriggja bifreiða á þjóðvegi 1 á Öxnadalsheiði skammt vestan við Grjóta. Veður var gott, lítill vindur, bjart og þurrt. Slysið bar að með þeim hætti að ökumaður VW Passat bifreiðar ók áleiðis vestur veginn á mikilli ferð. Nokkur vitni sem óku sömu leið lýsa hraðakstri og gáleysislegum framúrakstri þessa ökumanns fyrir slysið. Hann var einn í bifreiðinni. Tveir ferðamenn óku á undan honum sömu leið á Suzuki Jimny bifreið. VW bifreiðin nálgast Suzuki bifreiðina hratt og samkvæmt vitnum virtist hann reyna framúrakstur en hætta við á síðustu stundu. Á sama tíma var Mercedes Benz hópbifreið ekið í gagnstæða átt. Í hópbifreiðinni voru 12 farþegar auk ökumanns.

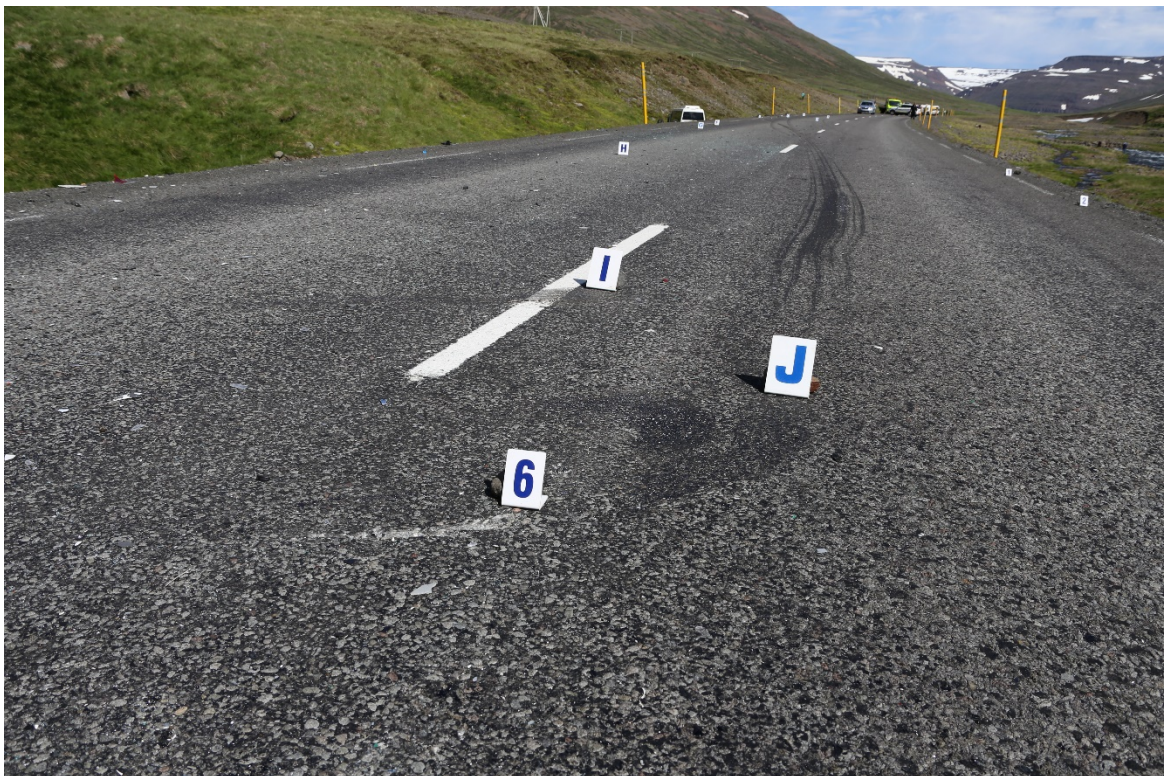


Mynd 1: Líkleg staða ökutækjanna við árekstur VW og Suzuki bifreiðanna.

Vitni lýsa því svo að VW bifreiðin hefði rekist á vinstra afturhorn Suzuki bifreiðarinnar. Við það hafi ökumenn beggja bifreiðanna misst stjórn á þeim. Ummerki á bifreiðunum og skriðför á veginum styðja þessa frásögn. Skriðför á veginum sýndu hvernig VW bifreiðin rann til vinstri út af veginum eftir að hafa rekist aftan á Suzuki bifreiðina og valt hún utan vegar. Litlu munaði að hún lenti framan á hópbifreiðinni. Vegna höggs frá VW bifreiðinni sveigði Suzuki bifreiðin til vinstri við áreksturinn yfir á rangan vegarhelming. Ökumenn hópbifreiðarinnar og Suzuki bifreiðarinnar náðu ekki að forða árekstri og rákust vinstri framhorn þeirra saman í hörðum árekstri. Hópbifreiðin fór út af veginum til vinstri miðað við sína akstursstefnu og tókst ökumanni hennar að forða því að hún ylti. Suzuki bifreiðin stöðvaðist í vegfláanum hægra megin miðað við akstursstefnu hennar. Ökumaður þeirrar bifreiðar lést í slysinu.



Mynd 2: Líkleg staða ökutækjanna í árekstri hópbifreiðarinnar og Suzuki bifreiðarinnar.



Mynd 3: Mynd af árekstrarstað hópbifreiðarinnar og Suzuki bifreiðarinnar. Áreksturinn átti sér stað á akrein hópbifreiðarinnar. Myndin er tekin í austur.

Áverkar

Bæði ökumaður og farþegi í Suzuki bifreiðinni voru spenntir í öryggisbelti og loftpúðar í stýri og fyrir framan farþega sprungu út ásamt því að beltastrekkjarar virkjuðust. Mikil aflögun varð inn í öikumannsrými bifreiðarinnar og hlaut ökumaðurinn banvæna fjörláverka. Farþegi í framsæti þeirrar bifreiðar hlaut ekki alvarlega áverka.

Ökumaður VW bifreiðarinnar var spenntur í öryggisbelti. Hann hlaut mikla áverka í slysinu.

Í hópibifreiðinni voru 12 farþegar auk ökumanns. Flestir þeirra hlutu einhver meiðsli en ekki alvarleg. Ökumaður og flestir farþeganna voru spenntir í öryggisbelti.

Ökutækin

VW Passat bifreiðin var nýskráð 2000. Bifreiðin hafði verið færð til skoðunar í maí 2015 og hlotið endurskoðun vegna stýrisenda en fengið fulla skoðun í júní sama ár. Bifreiðin var með gilda skoðun þegar slysið átti sér stað en átti að mæta til skoðunar fyrir mánaðarlök. Við bíltæknirannsókn kom í ljós að hemlar í vinstra framhjólum voru bilaðir þegar slysið átti sér stað. Neðri færslupinninn var fastur og færsla klossanna stirð, skemmdir á hemlaklossum og hemladiskur ryðgaður. Slæmt ástand var á hemlabúnaði í afturhjólum. Efri spindilkúlur í vinstra framhjólum voru slitnar. Slag var komið í hjólalegu í vinstra afturhjól og olíusmit úr höggdeyfi í sama hjóli. Niðurstaða bíltæknirannsóknar bendir til þess að bifreiðin hafi ekki verið í ökuhæfu ástandi rétt fyrir slysið.

Suzuki Jimny nýskráð 2015, skráður notkunarflokkur var ökutækjaleiga. Bifreiðin var tekin til rannsóknar eftir slysið. Ekkert kom fram í þeirri rannsókn sem gæti hafa orsakað slysið.

Mercedes-Benz Sprinter var nýskráð 2015 og skráð fyrir 20 farþega. Bifreiðin var tekin til rannsóknar eftir slysið. Ljósarofinn var stilltur á dagljós og voru aðalljósir hægra megin í lagi, ljósin vinstra megin brotnuðu í slysinu. Öll öryggisbelti reyndust vera í lagi. Ekkert kom fram í rannsókn á bifreiðinni sem gæti hafa orsakað slysið.



Mynd 4: Mynd af hópibifreiðinni þar sem hún stöðvaðist utan vegar.

Ökuhraði

Niðurstaða hraðaútreiknings sérfræðings bendir til þess að hraði VW bifreiðarinnar hafi verið 144 km/klst rétt fyrir slysið (± 19 km/klst).

Samkvæmt upplýsingum úr ökurita hópibifreiðarinnar var hraðinn 88 – 90 km/klst rétt fyrir slysið. Líklegt er að hraði Suzuki bifreiðarinnar hafi verið 80 – 90 km/klst.

Vegur og umhverfi

Þegar slysið átti sér stað var veður gott, nánast heiðskírt, lítill vindur og hiti um 12°C. Vegyfirborð var þurrt.

Á slysstað liggur vegurinn austur í langri aflíðandi vinstri beygju. Útsýn á slysstað er góð til beggja átta. Vegurinn er með um 6,1 metra breiðu bundnu slitlagi auk um 70 cm vegaxla beggja megin. Brotin veglína var máluð á miðju vegarins.



Mynd 5: Mynd af slysavettvangi tekin í austur. Útsýn fram á veginn er góð.

Áfengis- og lyfjaprófanir

Niðurstaða lyfjarannsóknar sýndi að ökumaður VW fólksbifreiðarinnar var undir slævandi áhrifum lyfja sem skerða ökuhæfni og var ekki hæfur til að stjórna ökutæki. Niðurstöður áfengis- og lyfjarannsóknna á ökumanni Suzuki bifreiðarinnar voru neikvæðar. Niðurstaða áfengisrannsóknar á ökumanni hópibifreiðarinnar var neikvæð.

Ökuferill ökumanns VW bifreiðarinnar

Við rannsókn á málinu kom í ljós að ökumaður VW bifreiðarinnar hafði ítrekað gerst brotlegur við umferðarlögin, m.a. ekið ítrekað undir áhrifum ávana- og fíkniefna.

Orsakagreining

- Ökumaður VW bifreiðarinnar ók allt of hratt og reyndi framúrakstur þegar hópibifreið kom úr gagnstæðri átt
- Ökumaður VW bifreiðarinnar var í öðkuhæfu ástandi vegna inntöku slævandi lyfja
- VW bifreiðin var í öðkuhæfu ástandi

Tillaga í öryggisátt

Ný úrræði gegn ölvunar- og lyfjaakstri

Akstur undir áhrifum, vímuefna, og lyfja er verulegt vandamál hér á landi eins og víða annars staðar. Af 18 banaslysum ársins 2016 voru fimm þeirra orsökuð undir áhrifum lyfja, fíkniefna eða áfengis. Þrjú þeirra voru orsökuð af ökumönnum undir áhrifum lyfja- og eða fíkniefna og í tveimur slysum til viðbótar voru ökumenn ölvaðir. Nefndin ítrekar tillögu Rannsóknarnefndar umferðarslysa sem birt var 29. maí 2013 í skýrslu um banaslys sem varð á [þjóðvegi 1 á Hrútafjarðarhálsi 23. mars 2012](#).

Að mati Rannsóknarnefndar samgönguslysa er brýnt að rannsaka hvaða úrræði hafa gefist vel í öðrum löndum og leitt geta til breyttrar hegðunar ökumanna sem aka ítrekað undir áhrifum áfengis og/eða lyfja. Nefndin hefur hér helst í huga meðferðarúrræði og námskeið, undir virkri stjórnun og eftirliti, sem nýjan valkost í refsivörslukerfinu. Rannsaka ber hver viðurlög eru við ölvunar-, lyfja- og fíkniefnaakstri og refsiframkvæmdina og hvort þörf sé á nýjum úrræðum. Leggur RNSA til að Samgöngu- og sveitastjórnarráðuneytið skipi hóp fagaðila á sviði réttarfars og refsivörslu og meðferðar við áfengis- og fíkniefnasýki, sem falið verði að vinna tillögur til sóknar gegn þessari vá í umferðinni.

Skýrsluna samþykkja:

Geirþrúður Alfreðsdóttir
Ásdís J. Rafnar
Brynjólfur Mogensen
Guðmundur Freyr Úlfarsson
Inga Hersteinsdóttir

Fyrir hönd Rannsóknarnefndar samgönguslysa

Sævar Helgi Lárusson
Stjórnandi rannsóknar

Reykjavík 26. janúar 2018
Rannsóknarnefnd samgönguslysa