



Skýrsla um banaslys í umferðinni

Mál nr.: **2018-086U015**

Dagsetning: **4. júní 2018**

Staðsetning: **Vesturlandsvegur við Enni**

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

Fólksbifreið var ekið yfir á rangan vegarhelming í framúrakstri beint framan á bifreið sem ekið var úr gagnstæðri átt. Ökumaður fólksbifreiðarinnar sem ók yfir á rangan vegarhelming lést í slysinu. Í hinni bifreiðinni voru átta farþegar auk ökumanns, þar afsjö á barnsaldri. Allir hlutu einhver meiðsli og fjögur þeirra hlutu mikil meiðsli.

Staðsetning

**Látinn:**

32 ára karl

Veður og birta:

Norðan 3 m/s, 7°C og bjart

Vegur:

Bundið slitlag. Þurrt yfirborð. Hámarkshraði 90 km/klst.
Meðaltalsumferð á sólarhring er 9831 ökutæki.

Tími sólarhrings:

19:23

Ökutæki:

Toyota Hiace fólksbifreið, nýskráð 2006.

VW Golf fólksbifreið, nýskráð 2002.

Lýsing á slysi

Að kvöldi dags ók ökumaður VW bifreiðar norður Vesturlandsveg á Kjalarnesi. Enginn farþegi var í bifreiðinni. Við bæinn Enni tók ökumaðurinn fram úr fólksbifreið en sveigði aftur inn á rétta akrein milli tveggja bifreiða. Vitni greina svo frá að hann hafi strax reynt framúrakstur á ný en þá ekið framan á Toyota Hiace bifreið sem ekið var suður veginn. Ummerki á vettvangi bentu til þess að bæði ökumaður VW bifreiðarinnar og Toyota bifreiðarinnar hafi reynt að sveigja út af veginum í sömu átt og var árekstrarstaðurinn við vegkant á akrein til suðurs. Harður árekstur varð á milli bifreiðanna og köstuðust þær út fyrir veginn. Ökumaður VW bifreiðarinnar lést í slysinu.



Mynd 1: Mynd af slysavettvangi. VW bifreiðin kastaðist aftur við áreksturinn en Toyota bifreiðin fram og til hliðar.

Í Toyota bifreiðinni voru átta farþegar auk ökumanns, þar af sjö á barnsaldri. Tveir þriggja sæta bekkir höfðu verið settir í bifreiðina á Íslandi þegar bifreiðin var keypt ný. Bekkirnir voru smíðaðir hér á landi og voru þeir útbúnir þriggja punkta beltum sem fest voru í bekkina sjálfa. Styrkur sætafestanna var ekki nægur til að standast álagið sem myndaðist í árekstrinum þegar farþegarnir köstuðust fram. Bognuðu sætafesturnar fram á báðum bekkjunum. Þetta varð þess valdandi að farþegarnir köstuðust fram á sætisbökin fyrir framan og jókst þannig álagið á þau. Eins var laus varahjólbarði í farangursrými sem kastaðist á sætisbak aftasta bekkisins í árekstrinum.

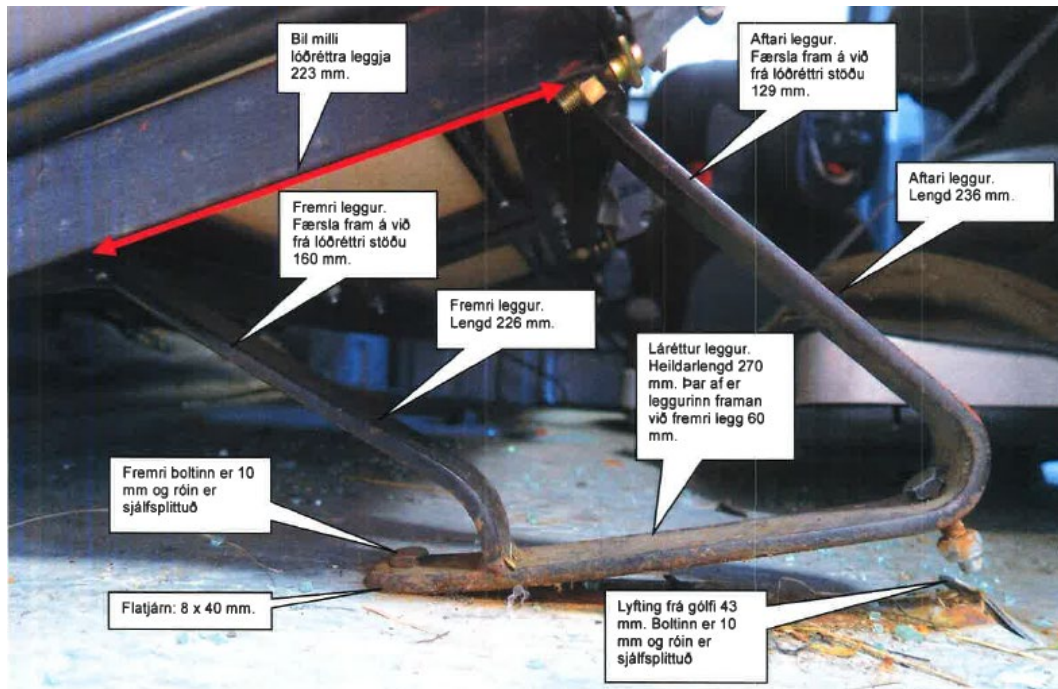
Ökutækin

Báðar bifreiðarnar voru teknar til rannsóknar eftir slysið. VW Golf bifreiðin var nýskráð árið 2002. Hún hafði verið færð til skoðunar 3.10.2017 og var með fulla skoðun þegar slysið átti sér stað. Ekkert kom fram við rannsókn á bifreiðinni sem skýrt getur orsök slyssins.

Toyota Hiace bifreiðin var nýskráð 31.10.2006 sem sendibifreið með tvö farþegasæti við hlið ökumanns. Tveimur vikum seinna var skráningu bifreiðarinnar breytt í fólksbifreið og farþegasætum ranglega fjölgað í sjö, en þau voru átta, sem var leiðrétt nokkrum árum seinna. Í millitíðinni höfðu tveir þriggja manna sætisbekkir verið settir í bifreiðina fyrir milligöngu

umboðsaðila bifreiðarinnar. Bifreiðin var færð til skoðunar í júlí 2017 og hlaut eina athugasemd. Næsta skoðun hafði átt að fara fram í apríl 2018

Sætafestur bekkjanna tveggja aftur í Toyota bifreiðinni bognuðu talsvert fram og einnig bök farþegasætanna við hlið ökumannsins. Sætafestur bekkjanna voru smíðaðar úr 8 mm flatjárnri sem var fest í gólfið með tveimur boltum á endunum sitt hvoru megin, sjá mynd 2. Rannsókn málsins hefur leitt í ljós að sætafesturnar voru smíðaðar hér á landi og voru án vottunar. Einn bolti rifnaði upp úr gólfinu og annar slitnaði í sundur.



Mynd 2: Sætafestur annars bekkjanna. Flatjárnin bognuðu fram við álagið.



Mynd 3: Bolti í sætafestu rifnaði upp úr gólfinu.

Að mati bíltækisérfræðings var styrkur sætafestanna og frágangur þeirra ófullnægjandi. Flatjárnin gáfu sig og bognuðu ásamt því að boltar losnuðu með þeim afleiðingum að sumir farþeganna köstuðust fram á sætisbakið fyrir framan þá.

Eftir því sem farþegar eru þyngri eykst álagið á sæti og sætafestur í árekstri. Í bifreiðinni voru átta farþegar auk ökumanns, þar af sex 10 ára og yngri.

Í 8. gr. reglugerðar um gerð og búnað ökutækja kemur fram að styrkur sæta og sætisfestinga telst vera fullnægjandi ef ákvæði EBE tilskipunar nr. 74/408 með síðari breytingum eru uppfyllt. Í skoðunaratriði 347 í skoðunarhandbók ökutækja er eigendum ökutækja gert að fara með bifreið í breytingaskoðun ef sætafjöldi ber ekki saman við skráðan fjölda en ekki kemur fram í stoðriti að gerð sé krafa um að framvísa vottorði um fullnægjandi styrk nýrra sæta og festinga þeirra. Bifreiðin var tekin í breytingarskoðun 10.11.2006. Bifreiðin var afhent kaupanda af umboðinu útbúin með þeim sætum sem voru í henni þegar slysið átti sér stað.

Hjólbarðar bifreiðarinnar voru í lagi og hemlun góð. Aðalljósinn brotnuðu í slysinu en aðalljósaröfinn var stilltur á dagljós.

Áverkar

Ökumaður VW bifreiðarinnar var spenntur í öryggisbelti. Hann hlaut banvæna höfuðáverka í slysinu. Mikil aflögun varð inn í ökumannsrými bifreiðarinnar. Talsverður þyngdarmunur var á bifreiðunum. VW bifreiðin var léttari og kastaðist hún aftur á bak við áreksturinn. Ökumaður hennar varð fyrir mun meira höggi sem skýrir þann mun sem varð á áverkum í bifreiðunum tveimur.

Beltastrekkjari fyrir ökumann Toyota bifreiðarinnar sprakk út í slysinu og var beltið fast upp við hurðarpóstinn. Ökumaðurinn var því sennilega ekki spenntur í öryggisbelti og kastaðist hann fram á loftpúðann sem sprakk út í árekstrinum. Ökumaðurinn man ekki eftir atvikum í slysinu. Hann hlaut höfuðáverka og áverka á fæti. Öryggisbeltið var einnig fast upp við hurðarpóstinn fyrir farþega í framsæti hægra megin og loftpúði sprakk út í árekstrinum. Farþeginn hlaut ekki mikla áverka. Í miðjuframsæti sat fjögurra ára barn í barnabílstól. Sætisbak farþeganna við hlið ökumanns bognaði talsvert fram í árekstrinum. Það varð þess valdandi að barnið í barnabílstólnum kastaðist fram á mælaborðið. Barnið hlaut alvarlega andlitsáverka auk annarra áverka. Fyrir aftan ökumann sat þriggja ára barn í barnabílstól. Barnið hlaut yfirborðsáverka á höfði og ristarbrot. Líklegt er að það hafi kastast fram á sætisbak ökumannssætis þegar sætisbakið í sæti þess bognaði fram. Í miðjusæti sama sætisbökkjar sat 10 ára drengur. Hann hlaut andlitsáverka, líklega við að kastast fram á sætisbakið fyrir framan sig. Aðrir farþegar hlutu minniháttar áverka.

Ökuhraði

Samkvæmt vitnisburði ökumanna og farþega tveggja bifreiða, sem ökumaður VW bifreiðarinnar var að taka fram úr þegar slysið varð, var ökuhraði þeirra um 85 – 90 km/klst. Samkvæmt vitnisburði ökumanna og farþega var ökuhraði VW bifreiðarinnar mun meiri.

Umferðargreinir sem nemur hraða ökutækja er staðsettur við bæinn Árvelli sem er rétt vestan við slysstaðinn. Samkvæmt upplýsingum úr honum var ökuhraði allra ökutækja sem óku fram hjá honum rétt fyrir slysið 90 km/klst eða lægri. Toyota bifreiðinni var ekið yfir umferðargreininn um hálfri mínútu fyrir slysið.

Vegur og umhverfi

Á slysstað liggur vegurinn beinn en VW bifreiðin var nýkomin úr mjúkri vinstri beygju. Vegyfirborðið var bundið slitlag og rifflur bæði í miðlínu og út við vegöxlina. Hálfbrotin miðlína var fyrir akstursátt til norðurs en óbrotin til suðurs. Um eins metra breið malbikuð vegöxl er á veginum þar sem slysið átti sér stað og breidd akreina um 3,5 m. Veður var gott, bjart og þurr og var sólstaða ekki í beina sjónlínu ökumanns VW bifreiðarinnar. Hjólför höfðu myndast í malbikið sem mældust 35 til 40 mm djúp. Hámarkshraði á þeim stað sem slysið varð er 90 km/klst.

Áfengis- og lyfjaprófanir

Niðurstaða áfengis- og lyfjarannsóknar á ökumanni Toyota bifreiðarinnar var neikvæð. Niðurstaða áfengis- og lyfjarannsóknar á ökumanni VW bifreiðarinnar var einnig neikvæð.

Orsakagreining

- Ökumaður VW bifreiðarinnar reyndi framúrakstur og ók yfir á rangan vegarhelming í veg fyrir Toyota bifreiðina

Tillögur í öryggisátt

Styrkur sæta og sætafesta

Rannsóknarnefnd samgönguslysa beinir til Samgöngustofu að yfirfara reglur um breytingu á sætaskipan og fjölda farþegasæta í bifreiðum þannig að fyrirbyggja megi að óvottuð sæti og festingar séu settar í bifreiðar. Nefndin bendir enn fremur á að yfirfara þurfi reglur umfestingar öryggisbelta. Mikilvægt er að huga að því að festingar öryggisbelta séu nægjanlega sterkar og rétt staðsettar þegar sætaskipan er breytt.

Rannsókn nefndarinnar hefur leitt í ljós að fleiri bifreiðar eru í umferð útbúnar farþegabekkjum sem festir eru með sambærilegum hætti og í Toyota bifreiðinni í þessu slysi. Nefndin beinir því til Samgöngustofu að taka til skoðunar hvernig hægt sé að tryggja úrbætur á sambærilegum sætafestum í öðrum bifreiðum í umferð.

Rannsókn málsins leiddi í ljós að sætafestur bekkjanna tveggja í Toyota bifreiðinni fyrir aftan ökumann voru smíðaðar hér á landi og án vottunar. Sætafesturnar voru að mati nefndarinnar ófullnægjandi. Styrkur þeirra var ekki nægur sem orsakaði að þær gáfu sig og bognuðu með þeim afleiðingum að áverkar farþeganna urðu mjög sennilega meiri en ef sætafesturnar hefðu haldið. Í 8. gr. reglugerðar um gerð og búnað ökutækja kemur fram að styrkur sæta og sætisfesta telst vera fullnægjandi ef ákvæði EBE tilskipunar nr. 74/408 með síðari breytingum eru uppfyllt. Í skoðunaratriði 347 í skoðunarhandbók ökutækja er eigendum ökutækja gert að fara með bifreið í breytingaskoðun ef sætafjöldi ber ekki saman við skráðan fjölda en ekki kemur fram í stoðriti að gerð sé krafa um að framvísa vottorði um fullnægjandi styrk og frágang.

Ábending

Breytingar ökutækja

Mikilvægt er að hafa öryggi í öndvegi þegar breytingar eru gerðar á ökutækjum. Gæta þarf vel að því að allar breytingar fullnægi þeim kröfum sem gerðar eru í reglugerðum þannig að breytingarnar skerði ekki öryggi ökutækisins. Nefndin beinir því til umboðsaðila Toyota á Íslandi og annarra sem selja breytt ökutæki að huga vel að öryggismálum við breytingar. Ábendingin verður einnig send til Bílgreinasambandsins.

Aðgæsla við framúrakstur

Brýnt er að ökumenn sýni fyllstu aðgæslu við framúrakstur. Í umferðarlögum (nr.50/1987 með síðari breytingum) er kveðið á um að ökumaður, sem ætlar fram úr ökutæki, skuli ganga úr skugga um að það sé unnt án hættu, að akrein sú sem nota á til framúraksturs sé án umferðar á móti á nægilega löngum kafla og að ekki sé annað er hindri framúrakstur. Þá er óheimilt að hefja framúrakstur þegar vegsýn er skert vegna hæðar eða beygju á vegi.

Aðgreining akstursátta

Umferð um Vesturlandsveg á þessum stað er mikil, að meðaltali um 10 þúsund ökutæki á sólahring. Að mati nefndarinnar er afar brýnt að aðgreina akstursáttir á vegum þar sem umferð er mikil til að fyrirbyggja framanákeyrslur. Í samgönguáætlun 2019–2033 er gert ráð fyrir að framkvæmdir við aðgreiningu akstursátta á Vesturlandsvegi hefjist árið 2019 og ljúki árið 2022. Nefndin hvetur stjórnvöld til að flýta framkvæmdum.

Skýrsluna samþykkja:

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

Fyrir hönd Rannsóknarnefndar samgönguslysa

Sævar Helgi Lárusson
Stjórnandi rannsókna

Reykjavík 23. september 2019
Rannsóknarnefnd samgönguslysa