



Skýrsla um banaslys í umferðinni

Mál nr.: **2018-033U005**

Dagsetning: **8. mars 2018**

Staðsetning: **Lyngdalsheiðarvegur**

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



Látin:

22 ára kona

25 ára karl

Veður og birta:

Hiti 0°C, N 8 m/s, sólskin

Vegur:

Bundið slitlag. Hámarkshraði 90 km/klst

Meðaltalsumferð á sólarhring er 1.600 ökutæki

Tími sólarhrings:

Klukkan 15:33

Ökutæki:

Man TGS vörubifreið nýskráð 2012

Nissan NV200 nýskráð 2017

Samantekt

Nissan bifreið á leið vestur Lyngdalsheiðarveg var ekið yfir á rangan vegarhelming í veg fyrir vörubifreið sem ekið var úr gagnstæðri átt. Ökumaður og farþegi í Nissan bifreiðinni létust í slysinu.

Lýsing á slysi

Um klukkan hálf fjögur að degi þann 8. mars 2018 var Nissan fólksbifreið ekið vestur Lyngdalsheiðarveg og var ökumaður og einn farþegi í bifreiðinni. Á sama tíma var Man vörubifreið ekið austur Lyngdalsheiðarveg. Í bifreiðinni var ökumaður og einn farþegi.

Skömmu áður en bifreiðarnar mættust á veginum var Nissan bifreiðinni ekið yfir miðlínu vegarins og yfir á rangan vegarhelming í veg fyrir Man vörubifreiðina.

Ökumaður vörubifreiðarinnar nauðhemlaði og reyndi að beygja undan bifreiðinni en náði ekki að koma í veg fyrir árekstur og lentu ökutækin saman á vegarhelmingi vörubifreiðarinnar. Áreksturinn var mjög harður og kastaðist fólksbifreiðin yfir á vegöxlina fyrir umferð í vestur og vörubifreiðin stöðvaðist utan vegar, hægra megin miðað við akstursátt.

Ökumaður í Man vörubifreiðinni lýsti því að Nissan bifreiðinni hafi verið beygt yfir á rangan vegarhelming. Þegar ökumaður Man vörubifreiðarinnar sá í hvað stefndi hafi hann nauðhemlað en bifreiðarnar lentu saman á vegarhelmingi Man vörubifreiðarinnar. Önnur vitni af slysinu lýsa því einnig að Nissan bifreiðinni hafi verið ekið yfir á rangan vegarhelming í aðdraganda slyssins.

Hemlaför á veginum og ákoma í slitlagi vegarins styðja lýsingar vitna og sýndu að áreksturinn varð á vegarhelmingi vörubifreiðarinnar.

Við rannsókn á veginum og ökutækjum kom ekkert fram sem skýrt gæti hvers vegna Nissan bifreiðinni var ekið yfir á öfugan vegarhelming. Aðstæður voru góðar og staða sólar með þeim hætti að ekki er talið að hún hafi hugsanlega skert sýn ökumanns Nissan bifreiðarinnar. Sennilega hefur ökumaður bifreiðarinnar sofnað eða misst athygli frá akstri bifreiðarinnar af öðrum ástæðum.



Mynd 1: Ljósmynd tekin í austurátt (akstursátt Man vörubifreiðarinnar). Gul ör vísar á skemmd í slitlaginu þar sem talið er að ökutækin hafi lent saman. Sérstakar merkingar á bifreiðunum hafa verið afmáðar á myndinni.

Áverkar

Ökumaður og farþegi í Nissan bifreiðinni létust á vettvangi vegna fjöláverka. Þau voru bæði í öryggisbeltum þegar slysið varð.

Ökumaður og farþegi í Man bifreiðinni voru báðir í öryggisbeltum. Farþeginn hlaut minniháttar áverka í árekstrinum

Ökutækin

Nissan bifreiðin var nýskráð í ársbyrjun árið 2017 og var skráningarskoðuð á þeim tíma án athugasemda. Bifreiðin var síðan breytingaskoðuð um mitt það ár og notkunarflokkur hennar breytt í húsbifreið. Bíltæknirannsókn fór fram eftir slysið en ekkert kom fram um ástand ökutækisins sem gæti skýrt orsakir slyssins.

Við bíltæknirannsóknina kom fram að hjólbarðar Nissan bifreiðarinnar fullnægðu ekki kröfum sem gerðar eru í gerðarlýsingu bifreiðarinnar um burðarþyngd á hjólbarða. Það er mikilvægt að hjólbarðar ökutækja uppfylli þær kröfur sem gerðar eru frá framleiðanda. Framburður vitna um aðdraganda slyssins sem og ástand hjólbarða eftir slysið gefa ekki til kynna að þetta atriði hafi tengst orsökum slyssins.

Man vörubifreiðin var nýskráð árið 2012. Vörubifreiðin hafði verið færð til aðalskoðunar í febrúar árið 2018 og hlaut skoðun með kröfu um lagfæringu á hliðarljósum. Bíltæknirannsókn fór fram eftir slysið en ekkert kom fram um ástand vörubifreiðarinnar sem skýrt gæti orsakir slyssins.

Ökuhraði

Hámarkshraði á vettvangi er 90 km/klst.

Man vörubifreiðinni var ekið á um 89 km/klst hraða áður en slysið varð samkvæmt ökurita. Hámarkshraði vörubifreiða er 80 km/klst hraði en ákveðin frávik geta verið í skráningu á hraða.

Ökuriti gaf til kynna að ökumaður hafi hemlað kröftuglega fyrir slysið og dró mjög snögg úr hraða bifreiðarinnar. Þetta er í samræmi við hemlaför á veginum eftir vörubifreiðina áður en komið er að þeim stað þar sem áreksturinn varð. Ökumaður vörubifreiðarinnar hefur því verið byrjaður að hemla nokkrum sekúndum áður en áreksturinn varð.

Vitni að árekstrinum lýstu ekki óeðlilegum hraða á Nissan bifreiðinni og telur nefndin að bifreiðinni hafi verið ekið nálægt hámarkshraða.

Vegur og umhverfi

Vegurinn er beinn þar sem slysið varð og er ein akrein í hvora akstursátt. Engin aðgreining er á milli akstursátta en miðlínur og kantlínur voru til staðar.

Áfengis- og lyfjaprófanir

Niðurstöður áfengis- og lyfjaprófana á ökumönnum beggja bifreiða voru neikvæðar.

Orsakagreining

- Ökumaður Nissan bifreiðarinnar ók yfir á rangan vegarhelming í veg fyrir Man vörubifreiðina.
- Ökumaður Nissan bifreiðarinnar hefur sennilega sofnað eða misst athygli frá akstrinum af óþekktum ástæðum

Tillaga í öryggisátt

Rannsóknarnefnd samgönguslysa beinir þeirri tillögu í öryggisátt til bílaleigunnar, eiganda Nissan bifreiðarinnar, að gera ráðstafanir til þess að bifreiðar í hans eigu séu búnar hjólbörðum sem uppfylla kröfur framleiðanda um burðarþyngd.

Það er mikilvægt að fylgja leiðbeiningum framleiðanda þegar kemur að hjólbörðum á ökutækjum. Hætta er á að hjólbarðar sem ekki uppfylla kröfur framleiðanda um burðarþyngd geti sprungið.

Skýrsluna samþykkja:

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

Fyrir hönd Rannsóknarnefndar samgönguslysa:

Brynjar Stefánsson
Stjórnandi rannsóknar

Reykjavík 18. nóvember 2019
Rannsóknarnefnd samgönguslysa