



Skýrsla um banaslys í umferðinni

Mál nr.: **2018-057U011**

Dagsetning: **4. apríl 2018**

Staðsetning: **Suðurlandsvegur við Höfðabrekku**

Atvik: **Bíivelta**

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

Toyota Yaris bifreið ekið vestur Suðurlandsveg að Höfðabrekku.

Þegar bifreiðinni var ekið yfir blindhæð á þjóðveginum skammt austan við Höfðabrekku varð stefnubreyting á bifreiðinni þannig að hún fór út fyrir veginn hægra megin miðað við akstursstefnu. Bifreiðin snérist í vegkantinum og valt nokkrum sinnum.

Að sögn björgunaraðila, sem kallaðir voru til vegna slyssins, var mjög hvasst þegar þeir komu á vettvang.

Farþegar í bifreiðinni hlutu minniháttar meiðsl í slysinu en ökumaður bifreiðarinnar lést af völdum áverka sem hann hlaut.

Staðsetning



Helstu upplýsingar

Látin:

23 ára karl

Veður og birta:

Hiti 0°C, N 16-18 m/s og hviður, dagsbirta

Vegur:

Bundið slitlag. Hámarkshraði 90 km/klst

Meðaltalsumferð á sólarhring er 1900 ökutæki

Tími sólarhrings:

Klukkan 19:47

Ökutæki:

Toyota Yaris nýskráð árið 2015

Lýsing á slysi

Að kvöldi 4. apríl árið 2018 var Toyota Yaris bifreið ekið vestur Suðurlandsvegur að Höfðabrekku.

Í bifreiðinni var ökumaður ásamt tveimur farþegum. Allir voru með öryggisbelti spennt.

Þegar bifreiðinni var ekið yfir blindhæð á þjóðveginum skammt austan við Höfðabrekku varð stefnubreyting á bifreiðinni þannig að hún fór út fyrir veginn hægra megin miðað við akstursstefnu. Ökumaður bifreiðarinnar reyndi líklega að beygja bifreiðinni aftur inn á veginn með því að snúa stýrinu til vinstri. Bifreiðin snérist í vegkantinum og valt nokkrum sinnum.

Farþegar í bifreiðinni hlutu minniháttar meiðsl í slysinu en ökumaður bifreiðarinnar lést af völdum áverka sem hann hlaut.

Farþegar í Yaris bifreiðinni töldu ökumanninn hafa farið hægra megin út af veginum þegar vindhviða hafði komið á bifreiðina. Ökumaður hafði þá reynt að stýra bifreiðinni aftur inn á veginn og bifreiðin snúist og farið að velta. Þetta á sér stoð í frásögn vitnis sem ók á móti Yaris bifreiðinni og lýsti því að vindhviður hafði komið á bifreið sína á sama tíma og þegar Yaris bifreiðin fór út fyrir veginn.

Að sögn björgunaraðila, sem kallaðir voru til vegna slyssins, var mjög hvasst þegar þeir komu á vettvang.



Mynd 1: Mynd frá lögreglunni á Suðurlandi sem sýnir för í vegkantinum sem liggja síðan aftur upp að veginum.

Áverkar

Ökumaðurinn var spenntur í öryggisbelti en lést af völdum höfuðáverka. Mikil aflögun varð á fólksrými bifreiðarinnar við það að þak yfir ökumannssætinu og A-póstur (e. A-pilar) beygluðust inn á við. Að mati nefndarinnar átti þessi aflögun þátt í því hversu alvarlega áverka ökumaðurinn hlaut í slysinu.

Farþegar í bifreiðinni voru báðir í öryggisbeltum þegar slysið varð og hlutu minniháttar áverka.

Ökutækið

Bifreiðin var af gerðinni Toyota Yaris og var nýskráð árið 2015 og hafði farið í gegnum fulltrúaskoðun á þeim tíma án athugasemda.

Ökutækið var tekið til rannsóknar eftir slysið og kom í ljós að um þriðjung til helming nagla vantaði í þrjá af fjórum hjólbörðum. Mismunandi fjöldi nagla á hjólbörðum getur haft áhrif á rásfestu og stöðugleika ökutækja.

Ökuhraði

Leyfður hámarkshraði á vettvangi er 90 km/klst við bestu aðstæður. Farþegar í bifreiðinni lýsa því að ökumaðurinn hafi ekið á milli 100 og 120 km/klst hraða þegar slysið varð. Vitni að framúrakstri lýsti því að Yaris bifreiðinni hafi verið ekið á mjög miklum hraða um 5-10 mín áður en slysið varð.

Vegur og umhverfi

Á slysstað liggur vegurinn yfir flóðvarnargarð sem liggur þvert á þjóðveginn og er um 5 metrum hærri en nánasta umhverfi. Þegar ekið er í átt að varnargarðinum er ekki hægt að sjá hvernig vegurinn liggur handan hans eða greina umferð eða vegfarendur hinum megin við hann.

Hálfbrotin lína aðgreinir akstursáttir á þessu svæði og óbrotin lína er í vegöxlum. Ofan á varnargarðinum eru upplýst akbrautarmerki á milli akstursátta

Áfengis- og lyfjaprófanir

Niðurstöður áfengis- og lyfjarannsóknar gáfu ekki til kynna áfengis- eða lyfjaneyslu fyrir slysið.

Orsakagreining

- Ökumaður ók yfir hámarkshraða og allt of hratt miðað við aðstæður
- Sterk vindhviða kom á bílinn á sama tíma og honum var ekið upp á blindhæð
- Rásfesta hjólbarða var mögulega mismikil

Ábending

Áhrif hvassviðris á stöðugleika ökutækja

Í þessu slysi telur nefndin að ökuhraði og vindhviður séu meðal orsaka slyssins. Ökumenn geta dregið úr hættu á því að ökutæki þeirra fjúki til í hvassviðri með því að kynna sér veðuraðstæður og haga akstri eftir þeim.

Stöðugleiki ökutækja eykst þegar dregið er úr ökuhraða og getur því verið nauðsynlegt að draga töluvert úr hraða í hvassviðri eða stöðva bifreið ef þörf krefur.

Tillaga í öryggisátt

Rannsóknarnefnd samgönguslysa beinir eftirfarandi tillögu í öryggisátt til Vegagerðarinnar.

Vegagerðin láti framkvæma úttekt á þjóðveginum þar sem hann liggur yfir varnargarð á slysstaðnum í þeim tilgangi að meta hvort hámarkshraði sé að minnsta kosti jafn eða lægri en hönnunarhraði að teknu tilliti til útsýnis fram veginn á þessum stað.

Í framhaldi af úttekt verði gerðar viðeigandi ráðstafanir með merkingum, breytingum á hraða eða leiðbeinandi hraða ef þörf krefur.

Skýrsluna samþykkja:

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

Fyrir hönd Rannsóknarnefndar samgönguslysa

Brynjar Stefánsson
Stjórnandi rannsóknar

Reykjavík 16. desember 2019
Rannsóknarnefnd samgönguslysa