

Skýrsla um banaslys í umferðinni

Mál nr.: **2018-005U002**

Dagsetning: **11. janúar 2018**

Staðsetning: **Suðurlandsvegur við Bitru**

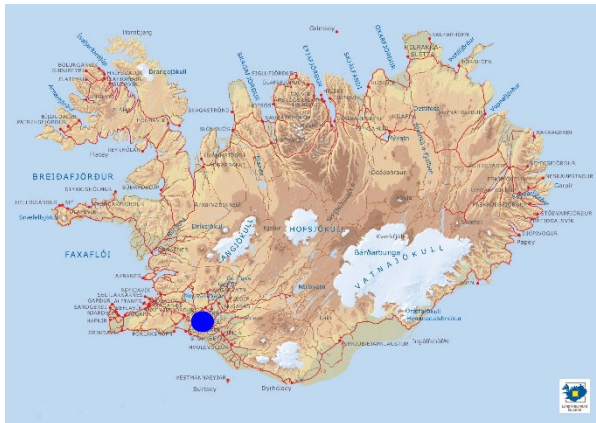
Atvik: **Framanákeyrsla**

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

Ökumaður Subaru bifreiðar missti stjórn á bifreið sinni með þeim afleiðingum að bifreið hans fór yfir á öfugan vegarhelming í veg fyrir Ford bifreið sem ekið var úr gagnstæðri átt. Bifreiðarnar lentu saman í hörðum árekstri og lést ökumaður Subaru bifreiðarinnar vegna fjörláverka.

Staðsetning



Látin:

21 árs karl

Veður og birta:

Hiti 1°C, SA 6 m/s, snjóél og myrkur

Vegur:

Bundið slitlag. Hámarkshraði 90 km/klst
Meðaltalsumferð á sólarhring er 4.900 ökutæki

Tími sólarhrings:

7:38

Ökutæki:

Subaru Legacy nýskráð árið 1996
Ford Ranger nýskráð 2017

Lýsing á slysi

Snemma morguns þann 11. janúar 2018 var Subaru bifreið ekið vestur Suðurlandsveg í mjúkri vinstri beygju og var að koma að beinum vegkafla. Ökumaður bifreiðarinnar var einn í bifreið sinni.

Á sama tíma var Ford bifreið ekið austur Suðurlandsveg skammt frá Bitru. Ökumaður ók á beinum vegkafla en var að koma að mjúkri hægri beygju. Ökumaður var einn í bifreiðinni.

Í þann mund sem bifreiðarnar voru að mætast fór Subaru bifreiðin að rása til á veginum. Snérist hún rangsælis á hlið og rann inn á akrein fyrir umferð úr gagnstæðri átt. Ökumaður Ford bifreiðarinnar náði ekki að hemla eða forða árekstrinum sökum þess hversu hröð atburðarrásin var.

Hægri hlið Subaru bifreiðarinnar lenti á framenda Ford bifreiðarinnar og var áreksturinn mjög harður.



Mynd 1: Ljósmynd tekin í austurátt (akstursátt Ford bifreiðarinnar). Myrkur var þegar slysið átti sér stað en myndin er tekin tveimur og hálfri klukkustund eftir slysið.

Áverkar

Ökumaður Subaru bifreiðarinnar hlaut lífshættulega fjöláverka og lést í slysinu.

Ökumaður Ford bifreiðarinnar slasaðist ekki alvarlega í slysinu.

Báðir ökumenn voru með öryggisbelti spennt.

Ökutækin

Subaru bifreiðin var nýskráð árið 2006. Hún hafði verið færð til aðalskoðunar í september árið 2017 þar sem hún fékk endurskoðun með fresti til loka nóvembermánaðar til að gera úrbætur. Gerðar

voru kröfur um lagfæringu á atriðum tengdum útblásturskerfi, hjólbörðum, öxulhosu og hemlum bifreiðarinnar. Bifreiðin hafði ekki verið færð til endurskoðunar þegar slysið varð.

Bifreiðin var færð til bíltæknirannsóknar í kjölfar slyssins og var niðurstaðan sú að bifreiðin hefði ekki verið í ökuhæfu ástandi þegar slysið varð.

Hjólbörðar bifreiðarinnar voru ósamstæðir og ólíkir að tegundum, gerð og eiginleikum og var einn þeirra sumarhjólbörði. Þrír af fjórum hjólbörðum undir bifreiðinni voru mjög slitnir og á tveimur þeirra var mynstursdýpt undir kröfum um mynstursdýpt á vetrartíma í gr. 16.11 í reglugerð um gerð og búnað ökutækja nr. 822/2004 með síðari breytingum. Tvær tegundir af felgum voru undir bifreiðinni og voru þær misþungar.

Að framanverðu voru tveir stimplar fastir, einn í hvorri hemladælu. Hemladælan vinstra megin að aftan sat föst í efri færslunni. Hemlageta var því verulega skert og ójöfn á milli hjóla, sem hefur haft áhrif á rásfestu við hemlun bifreiðarinnar.

Veruleg ryðtæring var í burðarvirki og yfirbyggingu bifreiðarinnar sem leiddi til styrkleikamissis.

Ford bifreiðin var fyrst skráð árið 2013 og var nýskráð á Íslandi í lok árs 2017. Við skráningarskoðun voru gerðar athugasemdir við vöntun öryggisbelta í aftursæti auk viðvörðunarprihyrnings og átti að færa bifreiðina til skoðunar í þeim mánuði sem slysið varð.

Bifreiðin var tekin til bíltæknirannsóknar eftir slysið og þar kom fram að nokkuð af nöglum á afturhjólbörðum voru brotnir eða þá vantaði. Auk þess var hemlageta í framhjólum líklega skert vegna ryðtæringar í innri hlið hemladiskanna þó hún hafi verið talin standast lágmarkskröfur.

Ökuhraði

Hámarkshraði á vettvangi er 90 km/klst.

Ökumaður Ford bifreiðarinnar taldi sig hafa ekið á um 70-80 km/klst þegar slysið varð en gat ekki sagt til um mögulegan ökuhraða á Subaru bifreiðinni og ekki voru önnur vitni af slysinu.

Vegur og umhverfi

Vegurinn er beinn þar sem slysið átti sér stað og er ein akrein í hvora akstursátt. Engin aðgreining er á milli akstursátta en miðlínur voru til staðar og rifflur voru í vegyfirborðinu á milli akreina.

Hálka var á veginum þegar slysið varð.

Áfengis- og lyfjaprófanir

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

Orsakagreining

- Ökumaður Subaru bifreiðarinnar missti stjórn á bifreiðinni og rann í hliðarskriði í veg fyrir Ford bifreiðina
- Subaru bifreiðin var í óökuhæfu ástandi fyrir slysið vegna hjólbarða, bremsubúnaðar og styrkleikamissis í yfirbyggingu
- Ökumaður Subaru bifreiðarinnar ók of hratt miðað við aðstæður

Tillaga í öryggisátt

Hjólbarðar í vetraraðstæðum

Rannsóknarnefnd samgönguslysa beinir því til Samgöngustofu að leggja til breytingar á reglugerð um gerð og búnað ökutækja með það að markmiði að skerpa á kröfum um hjólbarða við vetraraðstæður þannig að krafa um vetrarhjólbarða í vetrarfærð sé skýr.

Við rannsókn málsins var m.a. farið yfir reglur sem gilda um hjólbarða í vetraraðstæðum og telur nefndin að þörf sé á ákveðnum breytingum á reglugerð um gerð og búnað ökutækja nr. 822/2004 með síðari breytingum.

Hjólbarðar bifreiða eru einu snertifletir þeirra við vegyfirborðið og því mikilvægt að hjólbarðar séu með gott veggrip. Það þarf að gæta þess að tegund hjólbarða hæfi þeim akstursaðstæðum sem eru fyrir hendi hverju sinni og að mynsturdýpt þeirra sé nægileg og loftþrýstingur réttur.

Kröfur vegna hjólbarða á ökutækjum á Íslandi koma fram í reglugerð um gerð og búnað ökutækja. Í ákvæði 16.02 í reglugerðinni segir m.a. „Þegar snjór eða ísing er á vegi skal hafa snjókeðjur á hjólum eða eftir akstursaðstæðum annan búnað t.d. grófmynstraða hjólbarða (vetrarmynstur), með eða án nagla, sem veitt getur viðnám. Óheimilt er að nota keðjur þegar hætta er á að það valdi skemmdum á vegi“.

Ákvæðið gerir kröfur um að hjólbarðar skuli hafa akstursaðstæðum en ákvæðið er mjög opið varðandi hvers kyns búnaður telst ástættanlegur í því samhengi og býður upp á túlkun á því hvað telst til grófmynstraðra hjólbarða (vetrarmynstur).

Óljós skilgreining gerir eftirlitsaðilum erfitt að meta hvort hjólbarðar séu fullnægjandi við mismunandi akstursaðstæður. Gerir hún tölfræðiskráningu slysa einnig erfiðari.

Í reglugerðinni eru einnig ákvæði (16.11) þar sem gerðar eru kröfur um lágmarksmynsturdýpt 3,0 mm frá 15. apríl til 31. október. Nefndin telur þetta ákvæði, sem bætt var við reglugerðina árið 2014, vera jákvætt en telur það nýttast best samhliða skýrari kröfum um vetrarhjólbarða en kemur ekki í staðinn fyrir slíkar kröfur.

Nefndin telur að orðalag í reglugerðinni sem varðar kröfur til hjólbarða í vetraraðstæðum, aðrar en dýpt mynsturflatar, þyrftu að vera skýrari og að skilgreina þurfi hvað teldist til ásættanlegra hjólbarða í vetrarfærð. Nefndin horfir í þeim efnum m.a. til Svíþjóðar þar sem lengi hafa verið

gerðar kröfur um hjólbarða í vetraraðstæðum bæði varðandi mynsturdýpt og merkingar á hjólbörðum.

Þegar þessi skýrsla er rituð er í Svíþjóð heimilt að nota dekk merkt M+S sem hönnuð eru til vetraraksturs, nagladekk og dekk merkt 3PMSF (three peak mountain snowflake) fyrir fólksbifreiðar. Frá og með 1. desember 2024 verða eingöngu leyfð 3PMSF dekk og negld dekk þar í landi fyrir fólksbifreiðar í vetraraðstæðum.



(3PMSF merking)

Í þeim löndum þar sem kröfur eru gerðar um vetrarhjólbarða í vetraraðstæðum eru gerðar kröfur um hjólbarða sem merktir eru M+S (mud and snow) eða er merktir með 3PMSF merki (three peak mountain snowflake) auk þess sem negldir hjólbarðar geta talist fullnægjandi. Hjólbarðar merktir 3PMSF þurfa að standast ákveðnar kröfur um frammistöðu í vetraraðstæðum en ekki eru samsvarandi kröfur um M+S hjólbarða. M+S hjólbarðar geta þó verið hannaðir til vetraraksturs en þá bera þeir oft einnig 3PMSF merkingu.

Hjólbarðar hannaðir fyrir vetrarakstur eru með grófan slitflöt auk þess sem gúmmíblöndur sem notaðar eru þola betur kulda, þ.e. gúmmíð harðnar ekki í kulda en hart gúmmí dregur úr veggripi hjólbarðans.

Þá eru kröfur um vetrardekk merkt 3PMSF eru einnig gerðar í fleiri löndum, svo sem í Þýskalandi og Kanada.

Ábendingar

Akstur við vetraraðstæður

Akstursaðstæður að vetrarlagi á Íslandi geta verið varasamar. Þær geta breyst mjög skyndilega og því er nauðsynlegt að vera viðbúinn hálfu og snjó. Afar mikilvægt er að aka hægar ef grunur leikur á hálfu á vegum til að draga úr hættu á að missa stjórn á ökutæki.

Ástand ökutækja

Reglulega er sett út á ástand hemla og hjólbarða í rannsóknum á ökutækjum eftir slys. Hjólbarðar og hemlakerfi annarrar bifreiðarinnar í þessu slysi voru í mjög bágbornu ástandi. Mikilvægt er að ástand ökutækja í umferð sé gott svo ökumenn geti brugðist við óvæntum hættum og komist hjá slysum. Slæmt ástand hemla og hjólbarða getur valdið því að veggrip hjóla undir bifreið er misjafnt sem veldur óstöðugleika í akstri.



Skýrsluna samþykkja:

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

Fyrir hönd Rannsóknarnefndar samgönguslysa:

Brynjar Stefánsson
Stjórnandi rannsóknar

Reykjavík 5. febrúar 2020
Rannsóknarnefnd samgönguslysa