



Skýrsla um banaslys í umferðinni

Mál nr.: **2018-222U029**

Dagsetning: **27. desember 2018**

Staðsetning: **Þjóðvegur 1 við Núpsvötn**

Atvik: **Útafakstur**

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 ók Toyota bifreið inn á brúna yfir Núpsvötn þar sem hann missti stjórn á bifreiðinni. Ökumaðurinn ók of hratt miðað við aðstæður og hámarkshraða á þessum stað. Bifreiðin fór upp á vegriðið á brúnni hægra megin miðað við akstursátt og losnaði vegriðið frá brúnni með þeim afleiðingum að bifreiðin fór út af henni og lenti í grýttum aur fyrir neðan.

Þrír farþegar í bifreiðinni létust í slysinu og voru þeir ekki í öryggisbeltum eða með annan viðeigandi öryggisbúnað.

Staðsetning



Helstu upplýsingar

Látin:

11 mánaða stúlka

33 ára kona

36 ára kona

Veður og birta:

Hiti 0-2°C, myrkur, hægviðri

Vegur:

Bundið slitlag. Hámarkshraði 90 km/klst

Meðaltalsumferð á sólarhring er 1300 ökutæki

Tími sólarhrings:

Morgunn

Ökutæki:

Toyota Land Cruiser bifreið nýskráð 2006

Lýsing á slysi

Klukkan 9:42 þann 27. desember 2018 barst neyðarlinu tilkynning um að bifreið hefði farið út af brúnni yfir Núpsvötn og voru viðbragðsaðilar sendir á vettvang.

Ummerki á vettvangi bentu til þess að bifreiðinni hefði verið ekið í austurátt á brúnni yfir Núpsvötn. Á miðri brúnni hafði hún rekist utan í vegriðið hægra megin og farið upp á það að hluta til. Við þensluraufar í brúnni er bil í vegriðinu og þar losnaði vegriðið frá brúnni með þeim afleiðingum að bifreiðin fór út af henni hægra megin miðað við akstursstefnu.

Bifreiðin lenti í grýttum aur um 8 metrum fyrir neðan brúargólfið þar sem bifreiðin valt í kjölfarið nokkra metra. Mikil aflögun varð á farþegarými bifreiðarinnar í slysinu.

Farþegi í framsæti bifreiðarinnar lýsti því að bifreiðin hefði farið að rása til á brúnni skömmu eftir að ökumaður ók inn á hana og hafi ökumaður reynt, án árangurs, að ná stjórn á henni. Bifreiðin hafi síðan rekist á vegriðið og í kjölfarið kastast út af brúnni.

Þrír farþegar í bifreiðinni létust í slysinu.



Mynd 1: Mynd frá lögreglu sem sýnir brúna. Gul ör vísar á þann stað þar sem bifreiðin lendir fyrst utan í vegriðinu og rauð ör sýnir hvar bifreiðin fór að endingu út af brúnni.

Áverkar

Sjö manns voru í bifreiðinni. Ökumaður og einn farþegi í framsæti, í næstu sætaröð voru þrír farþegar, þar af tvö börn, og í öftustu röð voru tveir farþegar, þar af eitt ungabarn. Aftasta sætaröðin var í rými sem er annars notað sem farangursrými.

Ökumaður, farþegi í framsæti og tveir farþegar sem sátu í sætaröðinni fyrir aftan ökumanninn slösuðust töluvert í slysinu. Þrír farþegar í bifreiðinni létust í slysinu, farþegi í sæti fyrir aftan ökumann og farþegar í öftustu sætaröð bifreiðarinnar.

Rannsókn á bifreiðinni eftir slysið gaf til kynna að farþegi í framsæti hafi sennilega verið með öryggisbelti spennt og bendir framburður farþegans til þess að börn í sætaröð fyrir aftan ökumann hafi einnig verið spennt í öryggisbelti. Sennilegt er að ökumaður og þeir farþegar sem létust hafi ekki verið með öryggisbeltin spennt. Ungabarnið var ekki fest í barnabílstól eða annan öryggisbúnað þegar slysið varð.

Ökutækið

Bifreiðin var af gerðinni Toyota Land Cruiser og var nýskráð árið 2006. Bifreiðin var með fulla skoðun þegar slysið varð. Bifreiðin var búin nýlegum negldum vetrardekkjum og var dýpt slitflatar á milli 9 og 10 mm en lágmarkskröfur eru 3 mm að vetrarlagi.

Bifreiðin var tekin til bíltæknirannsóknar eftir slysið og kom ekkert fram í þeirri rannsókn sem skýrt getur orsakir slyssins.

Ökuhraði

Leyfður hámarkshraði á vettvangi var 90 km/klst við bestu aðstæður. Hraðaútreikningur gaf til kynna að bifreiðinni hefði verið ekið á um 114 ± 8 km/klst hraða fyrir slysið.

Hámarkshraði á brúnni var lækkaður niður í 50 km/klst eftir að slysið varð.

Vegur og umhverfi

Vegurinn á þessum stað er einbreið 420 metra löng brú með tveimur útskotum í hvora akstursátt. Timburgólf er á brúnni og eru járngrindur lagðar yfir timburgólfið. Ísing var á brúargólfinu þegar lögregla kom á vettvang.

Þjóðvegurinn er með bundnu slitlagi. Þegar komið er að brúnni hækkar vegurinn um nokkra metra þar til komið er upp á brúna og er útsýn inn á brúna því skert þar til rétt áður en að ekið er inn á hana.

Áður en komið er að brúnni eru umferðarmerki beggja megin á veginum þar sem varað er við annarri hættu (A99.11 – önnur hætta) og undirmerkið J41.11 – einbreið brú. Þá er einnig viðvörunarmerki sem varar við vegkafla þar sem hætta getur verið á að vegur sé mjög sleipur eða háll (A27.11 – sleipur vegur). Að auki er gult blikkandi ljós við brúna áður en ekið er inn á hana.

Nefndinni bærust ábendingar eftir slysið um að eitthvað hafi borið á því að járnbitar úr járngrindinni losnuðu úr brúargólfinu og sprengdu hjólbarða ökutækja á ferð um brúna. Þetta var tekið til skoðunar í rannsókn á bifreiðinni í þessu slysi en engar vísbendingar voru um að skemmdir hafi orðið á hjólbörðum bifreiðarinnar af þessum orsökum.

Veður

Léttskýjað var og hægviðri, breytileg átt 0-2 m/s. Snemma morguns var hiti við Lómagnúp rétt undir frostmarki en rétt yfir frostmarki þegar slysið átti sér stað. Rakastig var um eða yfir 90% og veghiti rétt undir frostmarki. Aðstæður gátu því leitt til hálkumyndunar á bæði þjóðveginum og brúnni.

Áfengis- og lyfjaprófanir

Áfengis- og lyfjaprófanir á öikumanni bifreiðarinnar gáfu ekki til kynna notkun lyfja eða vímuefna.

Orsakagreining

- Ökumaður virti ekki hámarkshraða né viðvörðunarkerki við brúna, ók of hratt inn á hana og missti þar stjórn á bifreiðinni
- Vegrið á brúnni gaf undan þar sem bil var í því yfir þenslurauf í brúnni
- Farþegar sem létust voru ekki með öryggisbelti spennt
- Ungabarn sem lést var ekki í barnabílstól
- Sennilega var veggrip á brúnni skert vegna ísingar

Ábendingar

Of hraður akstur

Rannsóknarnefnd samgönguslysa hefur áður fjallað um hraðakstur og afleiðingar hans í skýrslum sínum. Of hraður akstur er ein af algengustu ástæðum banaslysa í umferðinni og ítrekar nefndin mikilvægi þess að öikumenn aki eigi hraðar en hámarkshraði og aðstæður leyfa.

Öryggisbelti og sérstakur öryggisbúnaður

Rannsóknarnefnd samgönguslysa ítrekar mikilvægi þess að öikumenn og farþegar séu ávallt með bílbelti spennt í akstri, hvort sem verið er að fara styttri eða lengri leiðir. Vanhöld á bílbeltanotkun eru ein helsta orsök banaslysa í umferðinni. Ökumaður á að sjá til þess að börn yngri en 15 ára noti öryggisbelti eða sérstakan öryggisbúnað (barnabílstól) ef þau hafa ekki náð 135 cm hæð. Mikilvægt er að sérstakur öryggisbúnaður fyrir börn sé notaður.

Athugasemd

Brúin yfir Núpsvötn var opnuð fyrir umferð árið 1973. Hönnunarstaðlar hafa breyst síðan þá og brúin stenst ekki núverandi staðla. Þann 30. mars s.l. var samþykkt þingsályktun um sérstakt tímabundið fjárfestingaráttak stjórnvalda til að vinna gegn samdrætti í hagkerfinu í kjölfar heimsfaraldurs kórónuveiru. Í þingsályktuninni er m.a. áætlað að veita rúmlega 6500 m.kr. í samgöngumannvirki. Samkvæmt upplýsingum frá Vegagerðinni stendur til að reisa nýja brú yfir Núpsvötn á árinu og hvetur nefndin Vegagerðina og stjórnvöld til að fylgja þessum áætlunum eftir.



Skýrsluna samþykkja:

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

Fyrir hönd rannsóknarnefndar samgönguslysa

Brynjar Stefánsson
Rannsakandi

Reykjavík 30. júní 2020
Rannsóknarnefnd samgönguslysa