



Skýrsla um banaslys í umferðinni

Mál nr.: **18-136U021**

Dagsetning: **21. júlí 2018**

Staðsetning: **Þingvallavegur við Æsustaði**

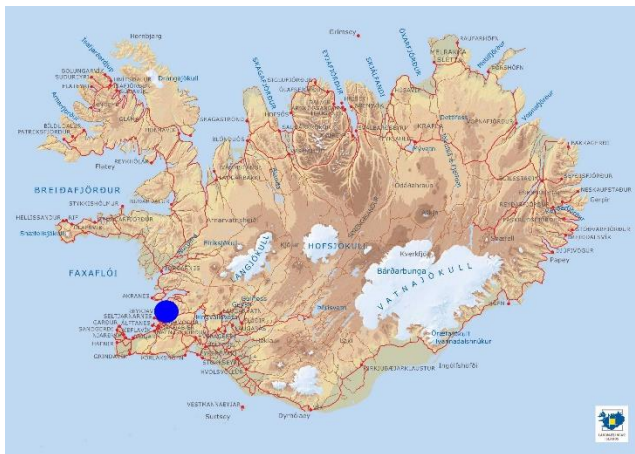
Atvik: **Aftanákeyrsla**

Rannsókn samkvæmt lögum nr. 18/2013 skal eingöngu miða að því að leiða í ljós or sakir 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 Mitsubishi bifreiðar ók fram úr nokkrum bifreiðum á Þingvallavegi á akrein fyrir umferð úr gagnstæðri átt og ók hann aftan á Suzuki bifreið. Ökumaður Suzuki bifreiðarinnar var að taka vinstri beygju út af veginum. Farþegi í Suzuki bifreiðinni lést í slysinu.

Staðsetning



Látinn:

81 árs kona

Veður og birta:

Þjart, þurr, hiti 10°C og hægviðri

Vegur:

Bundið slitlag. Hámarkshraði 70 km/klst. Þurr yfirborð. Meðaltalsumferð á sólarhring 2907 ökutæki

Tími sólarhrings:

Kl. 15:52

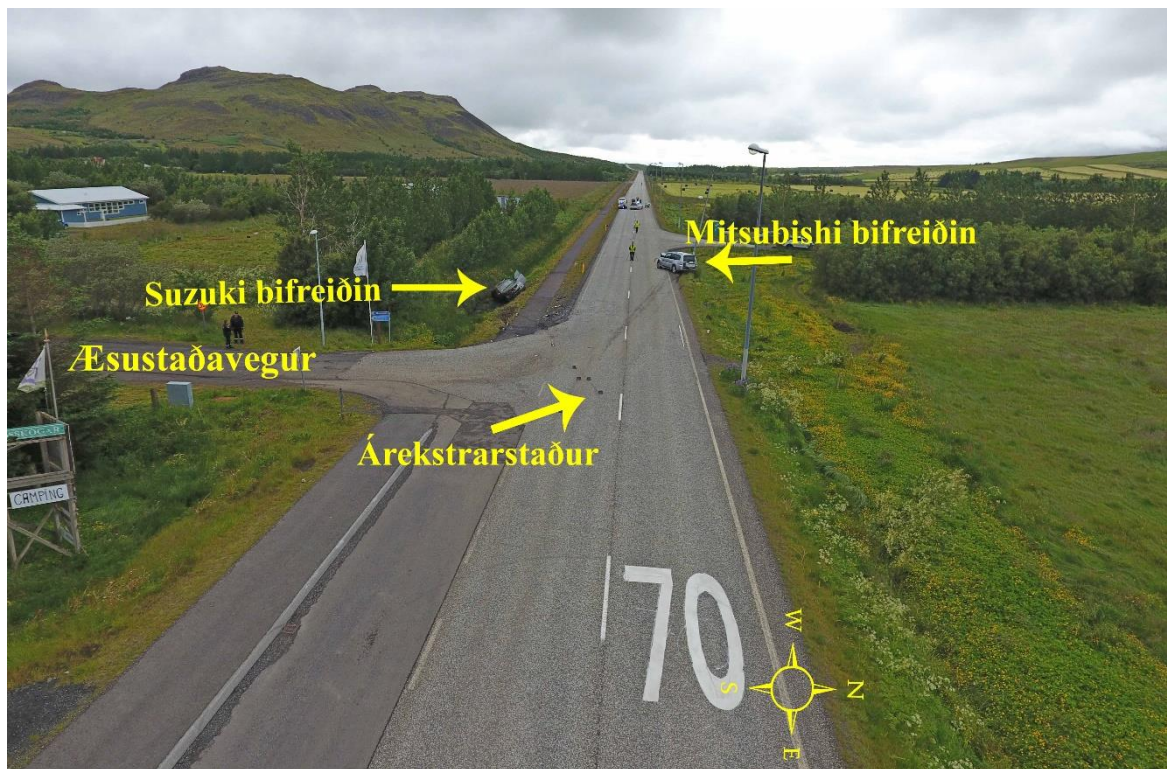
Ökutæki:

Suzuki Grand Vitara, nýskráð 2.6.2010

MMC Pajero, nýskráð 13.6.2014

Lýsing á slysi

Síðdegis 21. júlí 2018 var Suzuki Grand Vitara bifreið ekið vestur Þingvallaveg. Auk ökumanns var einn farþegi í framsæti. Við vegamótin við Æsustaðaveg hugðist ökumaður taka vinstri beygju og hægði hann ferðina og gaf stefnuljós til vinstri. Nokkrar bifreiðar voru fyrir aftan Suzuki bifreiðina. Á sama tíma var Mitsubishi Pajero bifreið ekið í sömu átt á talsverðri ferð fyrir aftan fyrrnefnda bílaröð. Samkvæmt vitnum hafði Mitsubishi bifreiðinni verið ekið á eftir annarri jeppabifreið og var þeim báðum ekið af töluvert meiri hraða en annarri umferð á veginum. Vitni greina frá glæfralegum framúrakstri beggja bifreiða áður en slysið varð. Rétt fyrir slysið var báðum bifreiðunum ekið fram úr nokkrum bifreiðum en ökumaður fremri jeppabifreiðarinnar hægði á sér og fór yfir á réttan vegarhelming. Ökumaður Mitsubishi bifreiðarinnar hélt framúrakstrinum áfram og ók harkalega á Suzuki bifreiðina sem var að taka vinstri beygju.



Mynd 1: Mynd af slysavettvangi tekin í akstursátt bifreiðanna (í vestur).

Suzuki bifreiðin kastaðist áfram og endaði ofan í skurði vinstra megin vegarins. Mitsubishi bifreiðin rann áfram og endaði á ljósastaur hægra megin vegarins. Farþegi í framsæti Suzuki bifreiðarinnar, sem var með öryggisbeltið spennt, kastaðist í aftursæti bifreiðarinnar og lést af völdum áverka sem hann hlaut í slysinu.

Áverkar

Sætisbak farþegans í Suzuki bifreiðinni bognaði aftur, m.a. vegna þess að gólfið undir sætinu aflagaðist. Höggið frá árekstrinum kom á vinstra afturhorn bifreiðarinnar. Kastaðist farþeginn við það aftur í sæti sínu og inn að miðju, rann út úr öryggisbeltinu og hafnaði í aftursætinu. Hlaut hann banvæna höfuðáverka. Ökumaður Suzuki bifreiðarinnar var spenntur í öryggisbelti og hlaut mikil meiðsli.

Ökumaður Mitsubishi bifreiðarinnar var spenntur í öryggisbelti og hlaut áverka í slysinu.

Ökutækin

Bifreiðarnar voru rannsakaðar eftir slysið. Suzuki bifreiðin var nýskráð 2010. Hún hafði verið færð til skoðunar í apríl 2018 og var með fulla skoðun þegar slysið átti sér stað. Suzuki bifreiðin var útbúin miðlungsslitnum ónegldum vetrarhjólborðum. Ekkert kom fram við rannsókn á bifreiðinni sem skýrt getur orsök slyssins.

Mitsubishi bifreiðin var nýskráð 2014 og hefði átt að færa hana til skoðunar í febrúar 2018. Hún var því ekki með gilda skoðun þegar slysið átti sér stað. Hún var útbúin lítið slitnum ónegldum vetrarhjólborðum. Ekkert kom fram við rannsókn á bifreiðinni sem skýrt getur orsök slyssins.

Ökuhraði

Niðurstaða hraðaútreiknings sérfræðings bendir til að hraði Mitsubishi bifreiðarinnar hafi verið á bilinu 102 til 124 km/klst rétt áður en hún lenti aftan á Suzuki bifreiðinni. Hraði Suzuki bifreiðarinnar var metinn á bilinu 30 til 50 km/klst. Leyfilegur hámarkshraði á veginum er 70 km/klst.

Vegur og umhverfi

Vegurinn þar sem slysið varð er beinn en nokkur vegamót eru þarna með stuttu millibili. Fullbrotin miðlína var á veginum og hámarkshraði 70 km/klst. Eftir slysið voru gerðar breytingar á yfirborðsmerkingum og óbrotin miðlína máluð á veginn.

Áfengis- og lyfjaprófanir

Áfengis- og lyfjamælingar á öikumönnunum voru neikvæðar.

Orsakagreining

- Ökumaður Mitsubishi bifreiðarinnar ók fram úr röð bifreiða án þess að ganga úr skugga um að það hafi verið unnt án hættu gagnvart umferð út af veginum
- Ökumaður Mitsubishi bifreiðarinnar ók töluvert yfir hámarkshraða

Ábending

Aðgæsla við framúrakstur

Brýnt er að öikumenn sýni fyllstu aðgæslu við framúrakstur. Bendir nefndin á að í 23. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 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. Sambærilegt ákvæði var í umferðarlögum nr. 50/1987.

Hraðakstur

Rannsóknarnefnd samgönguslysa hefur áður fjallað um hraðakstur og afleiðingar hans í skýrslum sínum. Of hraður akstur er ein af algengustu orsökum banaslysa í umferðinni og ítrekar nefndin mikilvægi þess að öikumenn virði lögboðinn hámarkshraða og aðstæður hverju sinni.



Athugasemd

Eftir slysið voru gerðar endurbætur á yfirborðsmerkingum á veginum þar sem slysið varð. Framúrakstur var bannaður og óbrotin miðlína máluð á veginn. Þar sem umferð á veginum er talsverð og vegamót mörg þá telur Rannsóknarnefnd samgönguslysa að breytingin sé til mikilla bóta fyrir umferðaröryggi á þessum vegarkafla. Eins er fyrirhugað að setja niður tvö hringtorg, við Æsustaðaveg og Helgadalsveg ásamt nokkrum öðrum breytingum. Rannsóknarnefnd samgönguslysa fagnar þessum áformum og hvetur veghaldara til þess að flýta þessum framkvæmdum eins og kostur er.

Skýrsluna samþykkja:

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

Fyrir hönd Rannsóknarnefndar samgönguslysa

Sævar Helgi Lárusson
Stjórnandi rannsóknar

Reykjavík 20. nóvember 2020
Rannsóknarnefnd samgönguslysa