



Skýrsla um banaslys í umferðinni

Suðurlandsvegur við Rauðavatn 10.8.2013

Málsnr. 2013-U014



Rannsóknir

Rannsóknarnefndar

Samgönguslysa miða að því að leiða í ljós orsakir slyss til að koma í veg fyrir að sams konar slys verði aftur. Markmið nefndarinnar er ekki að skipta sök eða ábyrgð heldur stuðla að auknu öryggi í samgöngum sbr. lög um Rannsóknarnefnd samgönguslysa nr. 18/2013.

Suðurlandsvegur við Rauðavatn 10.8.2013

Árekstur fólksbifreiðar í drætti og hópbifreiðar.
Látinn, 24 ára karlmaður.

Samantekt

Smart fólksbifreið var dregin af BMW fólksbifreið austur Suðurlandsveg. Smart bifreiðin var ekki í dráttarhæfu ástandi. Dráttartóg var milli bifreiðanna og byrjaði Smart bifreiðin að rása og sveiflast til í drætti. Fór hún yfir á öfugan veghluta og hafnaði framan á vinstra framhorni hópbifreiðar með þeim afleiðingum að 24 ára karlmaður lést í slysinu. Driföxlur Smart bifreiðarinnar voru ekki á sínum stað, en þeir gegna m.a. því hlutverki að halda hjólalegu saman á hjólnafinu. Sökum þessa var hjólabúnaður að aftan ekki fastur undir bifreiðinni og losnuðu báðir hjólbarðarnir undan rétt fyrir slysið. Rannsóknarnefnd samgönguslysa beinir því til allra þeirra sem hafa með flutning ökutækja að gera að gæta vel að ástandi ökutækjanna svo forða megir að viðlíka slys verði aftur.

Aðstæður

Veður og birta: Dagsbirta, vindur 4-6 m/sek, hiti 16°C gráður, sólskin.

Vegur:

Bundið slitlag. Hámarkshraði 80 km/klst.
15.544 ökutæki að meðaltali á dag (ÁDU).

Tími sólahrings:

Kl. 16;57

Ökutæki:

MCC Smart fólksbifreið í togi og Scania K114IB hópbifreið. BMW M5 fólksbifreið dró Smart bifreiðina. Hjólbarði af Smart bifreiðinni fór á Toyota Avensis fólksbifreið.

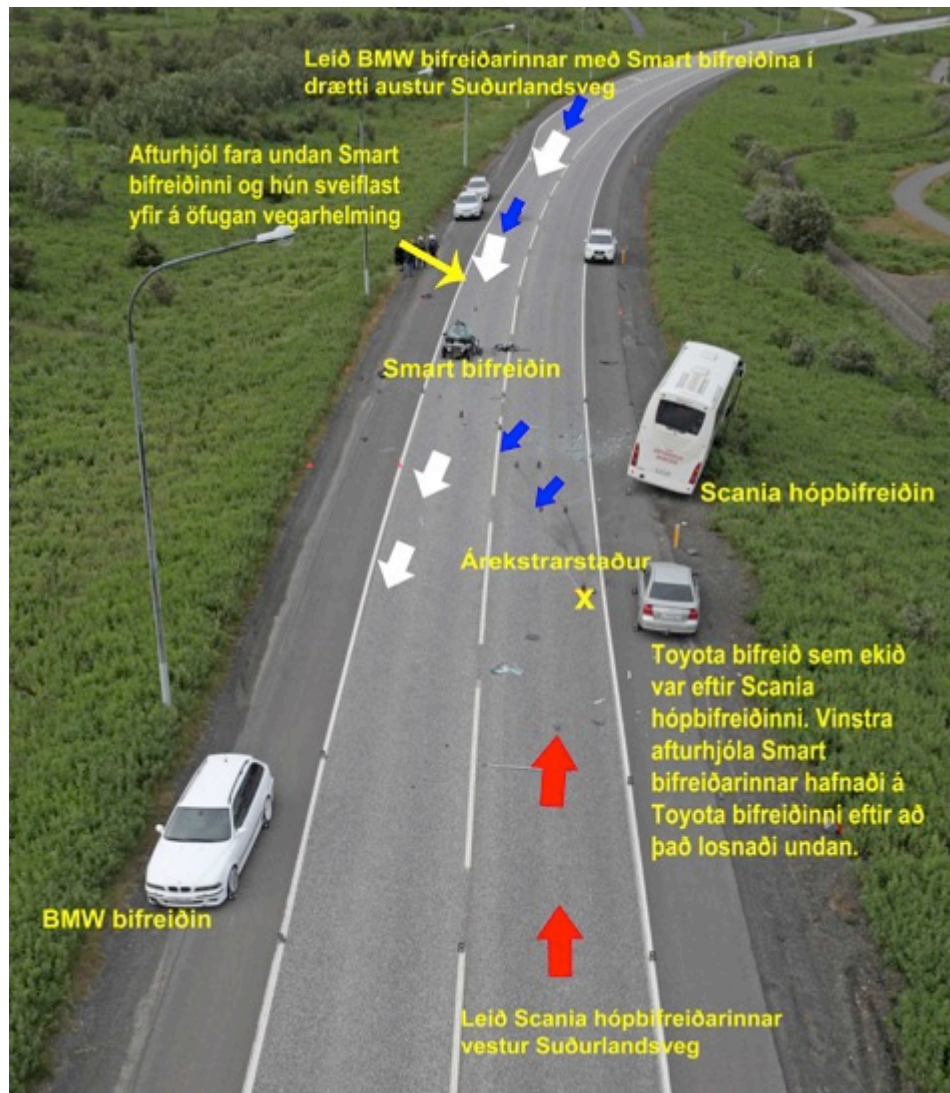
Rannsóknarnefnd umferðarslysa
Húsi Flugbjörgunarveitarinnar
Flugvallarvegi
01 Reykjavík

Heimasíða:
www.rnsa.is

Tölvupóstfang:
rnsa@rnsa.is

Lýsing á slysi

Slysið varð á Suðurlandsvegi við Rauðvatn. BMW fólksbifreið dró Smart fólksbifreið austur Suðurlandsveg. Ökumaður BMW bifreiðarinnar greindi svo frá að hann og félagi hans hafi verið að draga Smart bifreiðina úr Árbæ þar sem þeir höfðu verið að gera við hana. Þeir höfðu stöðvað nokkru fyrir slysið vegna hristings sem þeir fundu og töldu varða Smart bifreiðina. Könnuðu þeir að hvað gæti valdið hristingnum en sáu ekkert athugavert við bifreiðina og héldu áfram för sinni. Óku þeir sem leið lá úr Árbæ og austur aðrein inn á Suðurlandsveg við Rauðavatn. Dráttartóg var milli bifreiðanna og byrjaði Smart bifreiðin að rása og sveiflast til í drætti skömmu eftir að þeir komu inn á Suðurlandsveginn. Vitni að slysinu, sem ók fyrir aftan Smart bifreiðina, sá þegar afturhjólbardar losnuðu undan henni. Smartbifreiðin fór yfir á öfugan veghluta og hafnaði framan á vinstra framhorni hópibifreiðar sem ekið var vestur Suðurlandsveg (sjá mynd til skýringar).



Skýringarmynd af slysavettvangi. Horft vestur Suðurlandsveg.

Ökumaður Smart bifreiðarinnar lést samstundis við áreksturinn vegna fjörláverka. Ökumaður BMW bifreiðarinnar hlaut ekki meiðsli þar sem dráttartaugin milli bifreiðanna slitnaði og varð engin ákoma á BMW bifreiðinni. Ökumaður og 25 farþegar voru í hóp bifreiðinni og hlutu nokkrir minniháttar meiðsli.

Á vettvangi mátti greina ummerki í malbiki sem styðja frásögn vitna um að afturhjólbardar hafi losnað undan Smart bifreiðinni rétt fyrir slysið en þeir fundust sitt hvoru megin við Suðurlandsveg í vegkanti.



Mynd af innanverðri afturfelgu Smart bifreiðarinnar og öxlum. Báðar felgurnar að aftan losnuðu undan með áföstum hemlaskálum og nöfum.

Þar sem slysið varð er hámarkshraði 80 km/klst á Suðurlandsvegi. Vitnum ber saman um að ökumaður BMW bifreiðarinnar hafi ekið hægt í aðdraganda slyssins. Ökumaður BMW bifreiðarinnar ber að hann hafi ekið aðrein til enda og hérumbil staðnæmst þar, vegna umferðar á Suðurlandsvegi. Hafði hann ekið í skamma stund eftir Suðurlandsvegi þegar slysið varð og telur hraða sinn hafa verið um 30 km/klst. Samkvæmt ökuritaskífu var hóp bifreiðinni ekið á 70 km/klst hraða í aðdraganda slyssins en þegar áreksturinn varð var hóp bifreiðin á 59

km/klst. hraða. Aðstæður til aksturs voru góðar þegar slysið varð, 16 gráðu lofthiti og vegurinn þurr og auður.

Smart bifreiðin var rannsökuð af bíltæknisérfræðingi eftir slysið. Bifreiðin hafði síðast farið í aðalskoðun árið 2007 en ástand bifreiðarinnar í aðdraganda slyssins var með þeim hætti að hún var ekki í dráttarhæfu ástandi. Engin gírkassi var í bifreiðinni né drifxöxlar. Driföxlarnir eru á milli gírkassa og hjólnafa. Öxlarnir gegna m.a. því hlutverki að halda hjólalegum föstum saman og þar með hjólabúnaðinum undir bifreiðinni. Að sögn ökumanns BMW bifreiðarinnar höfðu verið smíðaðir boltar sem settir voru á hjólnöf Smart bifreiðarinnar til að halda leggunni saman. Þessir boltar fundust ekki á vettvangi og ekki hægt að segja til um hvort þeir voru áfastir daginn sem slysið varð.

Ökumannssæti bifreiðarinnar var laust á gólfi bifreiðarinnar. Þriggja punkta öryggisbelti hafa þrjár festur. Í umræddu ökutæki átti einn endi öryggisbeltisins að vera festur við sætið. Einnig er beltalásinn festur við sætið hinum megin. Öryggisbeltið var hvorki boltað í sætið né var sætið boltað fast við gólf bifreiðarinnar. Ökumaðurinn var því ekki spenntur í öryggisbelti enda var það ekki hægt. Loftpúðar blésu ekki út þar sem högg í árekstrinum var ekki á framanvert ökutækið.

Niðurstöður áfengis og lyfjamælinga leiddu í ljós að ökumenn voru ekki undir áhrifum er slysið varð.

Orsakagreining

- Smart bifreiðin var ekki í dráttarhæfu ástandi. Hjólabúnaður að aftan var ekki tryggilega festur saman sem varð þess valdandi að hann losnaði undan bifreiðinni.

Fluttningur ökutækja

Rannsóknarnefnd samgönguslysa beinir því til Bílgreinasambandsins að efla fræðslu um drátt ökutækja. Rannsókn á slysinu á Suðurlandsvegi leiddi í ljós að Smart bifreiðin var ekki í dráttarhæfu ástandi og hefði átt að flytja á palli bifreiðar. Mikilvægt er að draga lærdóm af slysinu og forða því að viðlíka mistök séu gerð aftur. Hjólabúnaður Smart bifreiðarinnar var ekki tryggur auk þess sem ökumannssæti bifreiðarinnar var laust og bílbeltið ónothæft. Ef sætið færist skyndilega til getur ökumaður misst vald á stjórnstækjum og misst sjónar á veginum.

Um drátt ökutækja gildir reglugerð nr. 394/1992. Þar kemur m.a. fram að ekki megi draga ökutæki á meiri hraða en 30 km/klst. og að stöðuljós þurfi að vera kveikt á ökutæki sem dregið er. Það er leyfilegt að draga ökutæki með tóg en það er vandasamt verk. Báðir ökumenn þurfa að stilla saman strengi þegar kemur að inngjöf, hemlun og blöndun í umferð. Ganga þarf rétt frá tóginni og gæta þess að hún slitni ekki eða valdi skemmdum á ökutækjunum.

Að mati RNSA þarf að endurskoða reglugerð nr.394/1992 um drátt ökutækja og tilgreina hvað telst til dráttarhæfs ástands ökutækis. Horfir nefndin hér sérstaklega til öryggisbúnaðar ökutækja eins og bílbelta, hemla-, hjóla og stýrisbúnaðar. Beinir nefndin því til Innanríkisráðuneytisins að útfæra þessar reglur nánar.

Skýrsla samþykkt af:

**Geirprúður Alfreðsdóttir
Ásdís J. Rafnar
Brynjólfur Mogensen**

**Reykjavík 24.3. 2015
f.h. Rannsóknarnefndar samgönguslysa**

Ágúst Mogensen, rannsóknarstjóri.