



Banaslys 26.10.2007

Holtavörðuheidi

Framanákeyrsla

Látin 56 ára kona

Tími sólarhrings: Kvöld

Lýsing á slysi

Opel fólksbifreið var ekið norður Holtavörðuheidi að kvöldi til. Snjór þakti veginn og gekk á með snörpum éljum, hiti var rétt undir frostmarki og myrkur. Í bifreiðinni voru auk ökumans tveir farþegar, annar farþeginn sat í framsæti en hinn í vinstra aftursæti. Ökumaðurinn var óvanur akstri við vetraraðstæður og hafði einu sinni áður á ökuferli sínum ekið á hálum vegi. Allir í bifreiðinni notuðu öryggisbelti. Á sama tíma var Ford pallbíl ekið suður yfir heidina. Í honum var ásamt ökumanni einn farþegi í framsæti.

Ökumaður Opel bifreiðarinnar missti stjórn á bíl sínum og lenti framan á Ford bifreiðinni með þeim afleiðingum að farþegi í Opel bifreiðinni fórst.

Samkvæmt vitnum virðist ökumaður Opel bifreiðarinnar hafa misst stjórn á henni og stefnt yfir á rangan vegarhelming. Brást ökumaður pallbílsins við með því að sveigja til vinstri en honum tókst ekki að afstýra hörðum árekstri. Ummerki á vettvangi, hemlaför og árekstrarstaður hurfu fljótt í fönn og því var ekki hægt með óyggjandi hætti að staðfesta þennan vitnisburð. Lokastaða bifreiðanna og að ákomustaður var hægra megin við miðju á báðum ökutækjunum rennir stoðum undir þessa frásögn. Vitni sem óku heidina á sama tíma greindu frá að umferðarhraði á heidinni hafi almennt verið á bilinu 70 til 90 km/klst.



Mynd tekin í norður af slysavettvangi.

Í Opel fólksbifreiðinni var mikill farangur. Þungar töskur voru í farangursrými og við áreksturinn hentust þær fram á sætisbak aftursætis bifreiðarinnar. Við þetta högg bognaði

sætisbakið inn í farþegarýmið og var aflögunin mest í miðjunni að ofan, milli 30 og 40 cm, sjá mynd.



Mynd tekin inn í farangursrými Opel bifreiðarinnar. Aftursætisbökin bognuðu mikið fram vegna þungs farangurs sem var í farmrými bifreiðarinnar.

Farþeginn sem sat fyrir aftan ökumann Opel bifreiðarinnar lést í slysinu. Áverkar og aflögun sætisbaksins benda til að hann hafi klemmst milli öryggisbeltis og sætisbaks. Farþeginn hlaut fjölmörg rifbeinsbrot og einnig brjóstbeinsbrot. Áverkar á höfði og hálsbrot benda auk þess til að hann hafi rekið höfuðið í sætisbak bílstjórásætisins. Líkur eru á að áverkar farþegans hefðu ekki verið svona alvarlegir ef þungur laus farangur hefði ekki kastast til og aflagað sætisbak farþegans.

Talsverður hæðar- og stífnimunur er á bifreiðunum. Þetta leiddi til þess að álagið í árekstrinum kom ofarlega á framhlið Opel bifreiðarinnar. Aflögun framenda náði inn í farþegarými hennar. Farþeginn frammi í klemmdist fastur og varð að klippa hann lausan.

Ökumaður Opel bifreiðarinnar hlaut áverka á andliti, hann nefbrotnaði m.a., rif- og bringubeinsbrotnaði og hnéskel brotnaði. Farþeginn í framsæti hlaut talsvert meiri áverka. Hann fékk slæmt upphandleggsbrot, spjaldhryggbrot, sköflungsbrot og rifbeinsbrot. Að auki hlutu þeir báðir mar og sár víða. Ástæða þess að farþeginn hlaut meiri áverka en ökumaður er rakin til þess að höggið kom mest hægra megin og aflögun inn í farþegarýmið var meira þeim megin. Mælaborðið gekk inn um 5 til 10 cm.

Hvorki ökumaður né farþegi í pallbílnum hlutu lífshættuleg meiðsli í slysinu. Þeir voru spenntir í öryggisbelti og öryggispúðar fyrir framan þá sprungu út. Meiðsli þeirra voru beinbrot, mar og samfall hryggjaliðar. Engin aflögun var inn í farþegarými pallbílsins.

Við skoðun á Opel bifreiðinni komu nokkur athyglisverð atriði í ljós. Bifreiðin hafði verið búin öryggispúðum, en þeir höfðu sprungið út í árekstri sem átti sér stað í október 2003. Eftir slysið var bifreiðin keypt af tryggingarfélagi hennar og hún svo endurseld 12 dögum síðar. Ekki hafði verið gert við öryggisbúnaðinn eftir slysið og voru sprungnir púðarnir enn í bílnum. Nutu ökumaður og farþegi í framsæti þeirra ekki í þessum árekstri. Búnaður sem strekkir á öryggisbeltunum við árekstur hafði sprungið út í þeim árekstri einnig. Báðir beltastrekkjararnir voru sprungnir og nýttust því ekki ökumanni og farþega í slysinu. Beltastrekkjarar hafa þann tilgang að strekkja á öryggisbeltinu til þess að manneskjan í sætinu

kastist minna til við árekstur og minnka þannig líkur á að höfðuð eða búkur lendi á innra byrði farþegarýmisisins, svo sem stýrishjóli eða framrúðu. Samkvæmt fyrirmælum framleiðenda öryggisbeltanna þá ber að skipta beltunum út fyrir ný þegar þau hafa orðið fyrir miklu álagi eða strekkjararnir sprungið út. Ekki er gerð sú krafa í reglugerð um gerð og búnað ökutækja að bifreið sé búin öryggispúðum, en séu þeir fyrir hendi þá skulu þeir vera virkir. Samkvæmt reglugerðinni er óheimilt að fjarlægja eða aftengja slíkan búnað nema afmá allar merkingar um hann. Því hafði ekki verið fylgt eftir en ummerki voru eftir tilraunir til að fjarlægja tvær af fjórum merkingum öryggispúðanna. Í fyrstu aðalskoðun eftir áreksturinn 2003 sem gerð var í janúar 2006 var gerð athugasemd við öryggispúða. Bifreiðin fékk svo fulla skoðun rúmum mánuði síðar. Bifreiðin var einnig skoðuð í ágúst 2007 en ekki var gerð athugasemd við öryggispúða í þeirri skoðun. Talsverðar líkur eru á að ökumaður og farþegi í framsæti bifreiðarinnar hefðu ekki hlotið eins slæma áverka ef loftpúðar og beltastrekkjarar hefðu verið í lagi í slysinu.

Loftþrýstingur í hjólbarða Opel bifreiðarinnar vinstra megin að framan var 17 pund en 27 til 30 pund í hinum hjólbörðunum. Naglar þess hjólbarða voru einungis 11. Mögulega hafði þetta áhrif á veggrip og stöðuleika bifreiðarinnar. Límingu á framrúðunni var ábótavant. Pallbillinn var í ágætu ásigkomulagi utan slits í hemlabúnaði. Vegna aðstæðna á vettvangi eru hins vegar litlar líkur á að slit hemlabúnaðarins hafi haft áhrif á atburðarásina.

Strax eftir áreksturinn stöðvaði vegfarandi bifreið sína út í vegkanti og ætlaði ökumaðurinn að fara að huga að hinum slösuðu. Er hann ætlaði að stíga út úr bifreið sinni var hann næstum orðinn fyrir bifreiðum sem ekið var rakleiðis í gegnum slysstaðinn. Hann brá því á það ráð að leggja bifreið sinni vinstra megin miðað við sína akstursstefnu svo hann þyrfti ekki að ganga í veg fyrir umferðina. Víkur nefndin að þessu atriði í ábendingum.

Niðurstöður áfengis- og lyfjarannsóknar ökumanna voru neikvæðar.

Orsakagreining

- Of hraður akstur miðað við aðstæður
- Þungur farangur var laus í farangursrými Opel bifreiðarinnar
- Reynsluleysi ökumanns í akstri við erfiðar aðstæður
- Óvirkur öryggisbúnaður
- Lítil loftþrýstingur og fáir naglar voru í hjólbarðanum v/m að framan

Tillögur í öryggisátt

- Rannsóknarnefnd umferðarslysa beinir því til Umferðarstofu að skoða með hvaða hætti hægt sé að tryggja að öryggisbelti með strekkingarbúnaði eða álagshamlara og loftpúða ökutækja sem lent hafa í slysi sé endurnýjaður þegar þörf er á.

Ábendingar

RNU beinir því til Umferðarstofu að auka fræðslu til ökumanna um hættu sem skapast getur af völdum farangurs og annarra lausra hluta í farþega- eða farmrými bifreiða. Að mati nefndarinnar átti þungur laus farangur mikinn þátt í að hversu alvarlega áverka hin látna hlaut í þessu slysi.

Rannsóknarnefndin bendir einnig á að öryggisbúnaður eins og öryggispúðar og beltastrekkjarar eru mikilvæg öryggistæki. Fyrir liggja fjölmargar rannsóknir sem sýna fram á að slíkur búnaður hefur mildandi áhrif á áverka í árekstrum og mikilvægt að sem flestar bifreiðar séu búnar þessum öryggisbúnaði og að hann sé í lagi. Rannsóknarnefnd umferðarslysa sendi umræddu tryggingarfélagi fyrirspurn vegna þessa máls. Var félagið spurt um hverjar vinnureglur félagsins væru við afgreiðslu tjónabifreiða þar sem öryggispúðar og/eða beltastrekkjarar hafa sprungið út. Var því til svarað að félagið greiddi ávalt fyrir viðgerð á þessum búnaði í þeim tilfellum þar sem félagið greiddi fyrir viðgerð á bifreiðinni. En í sumum tilfellum keypti félagið bifreiðina og hún væri svo endurseld án viðgerðar. Í þeim tilfellum gæti tryggingarfélagið ekki fylgst með hvort viðgerð færi fram á fullnægjandi máta. Bifreið sem lent hefur í tjóni skráist sem tjónabifreið ef eftirfarandi atriði eiga við:

1. Hvort tjón sé á burðarvirki bifreiðar (yfirbyggingu)
2. Hvort tjón sé á burðargrind bifreiðar
3. Hvort tjón sé á hjólabúnaði

Þegar bifreið hefur verið skráð sem tjónabifreið er ekki hægt að afmá skráninguna nema með því að sýna fram á að hún hafi fengið fullnægjandi viðgerð frá viðurkenndum aðila. Kom tryggingarfélagið með þá tillögu hvort bæta mætti við þessi þrjú atriði því hvort öryggispúði eða beltastrekkjari hafi sprungið út.

Mikilvægt er að ökumenn aki ekki hugsunarlaust í gegn um slysavettvang strax eftir að alvarlegur árekstur hefur átt sér stað. Slíkt háttarlag skapar slyshættu, sýnir tillitleysi og veldur því að mikilvæg sönnunargögn geta tapast.

29.5.2008

Rannsóknarnefnd umferðarslysa