



Banaslys 17.9.2007

Vestfjarðavegur við Klukkufell
Útafakstur og velta
Látinn 20. ára karlmaður
Tími sólarhrings: Dagur

Lýsing á slysi

Ökumaður Opel fólksbifreiðar ók norður Vestfjarðaveg seinnipart dags. Veður var bjart og vindur var lítill. Vegyfirborðið var blautt og gekk á með rigningu á köflum. Þar sem slysið átti sér stað liggur vegurinn yfir hæð og í mjúkri beygju. Vegsýn fram á veginn er takmörkuð og var Opel bifreiðinni ekið niður brekku þegar hún fór útaf veginum, sjá mynd.



Mynd tekin í akstursátt Opel bifreiðarinnar af slysavettvangi.

Bifreiðinni var ekið hratt og rétt áður en hún kom að afleggjaranum að bænum Klukkufelli kom bifreið úr gagnstæðri átt. Vegna takmarkaðrar vegsýnar voru ekki nema nokkrir tugir metrar á milli bifreiðanna þegar ökumennirnir verða varir við hvorn annan. Svo virðist sem ökumanni Opel bifreiðarinnar hafi brugðið við að sjá bifreið koma úr gagnstæðri átt og fór hann að rása til á veginum rétt áður en bifreiðarnar mætast. Hann var á öfugum vegarhelmingi. Hann náði þó að forða árekstri en bifreiðin fór út af veginum vinstra megin miðað við sína akstursstefnu rétt eftir að bifreiðarnar tvær mættust. Vegfláinn þar sem útafaksturinn varð er brattur og var bifreiðin á lofti eina 30 metra þar til að hún rakst á heimkeyrsluna að bænum Klukkufelli. Bifreiðin valt við áreksturinn og stöðvaðist á hjólunum rúma 40 metra frá árekstrarstaðnum. Leið bifreiðarinnar utanvegar var því alls um 70 metrar.

Ökumaðurinn var ekki spenntur í öryggisbelti og kastaðist hann út úr bifreiðinni í veltunni. Hann var fluttur með þyrli á spítala en áverkarnir sem hann hlaut í slysinu voru það alvarlegir að hann dó tæpum tveimur sólahringum eftir slysið, þann 19. september. Áverkarnir sem leiddu hann til dauða voru höfuðáverkar og innvortis blæðing.



Mynd tekin í hina áttina.

Ekki er vitað nákvæmlega hversu hratt bifreiðinni var ekið þegar slysið átti sér stað. Við rannsókn málsins kom fram nákvæm tímasetning á ökumanninum í Borgarnesi og ef hún er borin saman við tilkynningartíma slyssins sem og fjarlægð á milli þessara tveggja staða þá er ljóst að meðalhraðinn var vel yfir 110 km/klst. Slíkur meðalhraði á þessari leið bendir eindregið til þess að hraðinn hafi oft verið langt yfir hámarkshraða, jafnvel á ofsahraða á köflum.

Í bíltækniskoðun sem framkvæmd var á ökutækinu fannst ekkert sem skýrt gæti slysið. Í skýrslu um skoðunina var gerð athugasemd við límingu framrúðu og ástand hemla að aftan.

Meðaltalsumferð á sólarring á Vestfjarðavegi er um 200 bílar á þeim kafla sem slysið átti sér stað.

Niðurstöður áfengis- og lyfjarannsóknar ökumannsins voru neikvæðar.



Mynd af bifreiðinni á slysavettvangi

Orsakagreining

- Of hraður akstur
- Ekið á röngum vegarhelmingi
- Ökumaður var ekki spenntur í öryggisbelti

Ábendingar

Rannsóknarnefnd umferðarslysa ítrekar fyrri ábendingar sínar um hættu sem skapast af völdum of mikils ökuhraða. Of hraður akstur er ein algengasta orsök alvarlegra umferðarslysa og brýnt fyrir ökumenn að átta sig á því, að hraðakstur er hættulegur þeim sem hann stunda jafnt sem þeim sem hann er stundaður í kring um. Nefndin ítrekar einnig mikilvægi bílbeltanotkunar.

Rannsóknarnefnd umferðarslysa beinir því til þeirra sem stunda framrúðu ísetningar að vanda vel til verka. Líming framrúðunnar er mikilvægur öryggisþáttur. Rúðan gegnir meðal annars því hlutverki að halda ökumönnum og farþegum inni í farþegarýminu í slysum. Framrúðan

vinnur einnig með öryggispúða spryngi hann út, því púðinn styður sig við rúðuna og fær frá henni stuðning þegar farþegar ýtast fram á púðann. Framrúðan gegnir einnig mikilvægu hlutverki í stífleika þaksins.

29.5.2008

Rannsóknarnefnd umferðarslysa