



Banaslys 29. ágúst 2008

Djúpvegur við Botnsá

Útafakstur

Látinn 33 ára karlmaður

Lýsing á slysi

Slysið varð við brúna yfir Botnsá innst í Mjóafirði á Þjóðvegi 61 (Djúpvegur). Ökumaður og farþegi voru á leið til Reykjavíkur og óku sem leið lá eftir Djúpvegi inn Ísafjarðardjúp. Þar sem slysið varð er Djúpvegur með malarlitlagi og liggur í krappri beygju að brúnni yfir Botnsá. Miðað við hjólför á vettvangi virðist ökumaður hafa misst stjórn á bifreiðinni með þeim afleiðingum að hún rann út í malaröxlina í beygjunni hægra megin. Ökumaður brást við með því að beygja snarlega til vinstri með þeim afleiðingum að bifreiðin rakst á vinstri brúarstólpa og hafnaði á hvolfi ofan í ánni (sjá mynd 1). Ökumaður bifreiðarinnar missti meðvitund við slysið og drukknaði.



Mynd 1. Horft móti akstursstefnu ökumanns. För voru eftir bifreiðina í hægri vegkanti þar sem ökumaður ók næstum útaf.

Farþegi í framsæti bifreiðarinnar náði að komast út úr flakinu og fór eftir hjálp þar sem hann gat ekki losað ökumann án aðstoðar. Bæði ökumaður og farþegi notuðu bílbelti. Meiðsli farþega í slysinu voru minniháttar.

Ökumaður sem fórst í slysinu hafði litla reynslu af akstri. Hann lauk ökuþrófi tæpum 2 mánuðum fyrir slysið og hafði sennilega aldrei áður ekið á malarvegi.

Veður:

Skýjað.

Engin ofankoma.

13 gráðu hiti.

Vegur:

Þurr.

Malarvegur,

grófur.

Hámarkshraði 80

km/klst.

Meðaltals umferð
á sólarhring: 140

ökutæki.

Tími

sólarhrings:

Dagur.

Ökutæki:

Ssangyong

Korando, 35"

dekk.

Ökumaður og
farþegi notuðu
bílbelti.

Hann hafði nýlega fest kaup á bifreiðinni sem var stutt upphækkuð jeppabifreið á 35“ dekkjum af gerðinni Ssangyong Korando. Rannsóknir hafa sýnt að stuttar bifreiðar með háan þyngdarpunkt eru óstöðugri og í meiri hættu að velta samanborið við aðrar bifreiðar¹.

Í skýrslu bíltæknisérfræðings sem skoðaði bifreiðina kom fram að nokkur munur var á loftþrýstingi í hjólbörðum. Var áberandi munur á loftþrýstingi framdekkja en hann var 17 psi í hægri hjólbarða en 13 psi í vinstri hjólbarðanum. Fyrir vikið hefur verið ennþá erfiðara fyrir ökumann að hafa stjórn á bifreiðinni.

Á slysstað var veður ágætt, lítill vindur og engin ofankoma. Áður en komið er að beygjuni við brúna eru viðvörunarmerki, staðsett um 130 metrum framan við slysstað. Merkin eru þrjú og gefa til kynna að (1) hættulegar beygjur séu framundan, sú fyrsta til vinstri, (2) að framundan sé einbreið brú og (3) leiðbeinandi hraði 40 km/klst. (sjá mynd 2). Handrið eru á brúnni sjálfri sem enda í steiptum stólpum. Engin vegrið eru við beygjuna eða brúna og engar stefnuörvar við beygjuna. Þá er malarslitlagið sitt hvoru megin við beygju og brú gróft og holótt.



Mynd 2. Horft í akstursstefnu ökumanns. Viðvörunar- og upplýsingaskilti eru staðsett 130 metra frá brúnni.

Niðurstöður áfengis- og lyfjarannsóknar ökumanns voru neikvæðar. Dánarorsök ökumanns var drukknun.

¹ Sjá t.d. Farmer og félagar, 2002. „Rollover risk of cars and light trucks after accounting for driver and environmental factors“ Accident Analysis & Prevention 34, bls 163 – 173. Bandaríkin.

Orsakagreining

- Ökumaður ók of hratt miðað við aðstæður þrátt fyrir að aðvörunarmerki gæfu til kynna hættulegar aðstæður. Hann sinnti ekki þremur aðvörunarmerkjum sem gáfu til kynna hættulegar/varhugaverðar aðstæður. Merkin eru staðsett u.þ.b. 130 m frá beygjuni.
- Ökumaður bifreiðarinnar var nýkominn með ökuréttindi, hafði litla reynslu af akstri og enga reynslu af akstri á malarvegi. Bifreiðin sem hann ók var stutt upphækkuð bifreið og var loftþrýstingur í dekkjum of lítill.
- Engin vegrið eru við brúna, einungis brúarhandrið.

Tillögur í öryggisátt

Vegrið

Að mati rannsóknarnefndarinnar er lengd brúarhandriða við brúna og frágangur á enda þeirra ekki fullnægjandi. Brúarhandriðin eru of stutt og varna því ekki að ökutæki hafni í ánni ef ökumenn missa stjórn á ökutækjum framan við brúna. Þá eru steyptir stólpar við enda þeirra sem valda miklum skemmdum á ökutækjum verði ekið á þá. Hvað varðar þennan tiltekna vegarkafli er útlit fyrir að nýr vegur leysi hann af hólmi þó einhver umferð verði þar áfram. Ábending þessi varðar aðrar brýr þar sem viðlíka aðstæður eru og ófyrirséð hvenær þeim verður skipt út. Þessi mannvirki þarf að laga í samræmi við nýjustu staðla Vegagerðarinnar.

Þjálfun nýliða í umferðinni

Orsakir slyssins við Botnsá eru dæmigerð mistök nýliða í umferðinni. Ökumaður hafði litla reynslu af akstri og enga reynslu af akstri á malarslitlagi. Ökumaður mat aðstæður rangt, þrátt fyrir merkingar um hættuna framundan. Hann ók of hratt í krappa beygju á malarslitlagi, bifreiðin skrikaði til og hafnaði utan vegar. Að mati RNU er um dæmigerð aksturstæknileg mistök að ræða sem á að vera hægt að fyrirbyggja með þjálfun ökumenn í ökugerði. Rannsóknarnefndin ítrekar fyrri ábendingar sínar um byggingu ökugerða á Íslandi.

Reykjavík 24. febrúar 2009

Rannsóknarnefnd umferðarslysa