



Skýrsla um banaslys í umferðinni
Norðurlandsvegur við Gröf 5.7.2011
Málsnr. 2011 – 011

Rannsóknir RNU miða að því að leiða í ljós orsakir umferðarslyss til að koma í veg fyrir að sams konar umferðarslys verði aftur. Markmið nefndarinnar er ekki að skipta sök eða ábyrgð heldur stuðla að auknu öryggi í umferðinni sbr. lög um Rannsóknarnefnd umferðarslysa nr. 24/2005 með síðari breytingum.

Norðurlandsvegur við Gröf 5. júlí 2011

Árekstur

Látinn 64 ára karlmaður

*Rannsóknarnefnd umferðarslysa
Húsi Flugbjörgunarsveitarinnar
Flugvallavegi
101 Reykjavík*

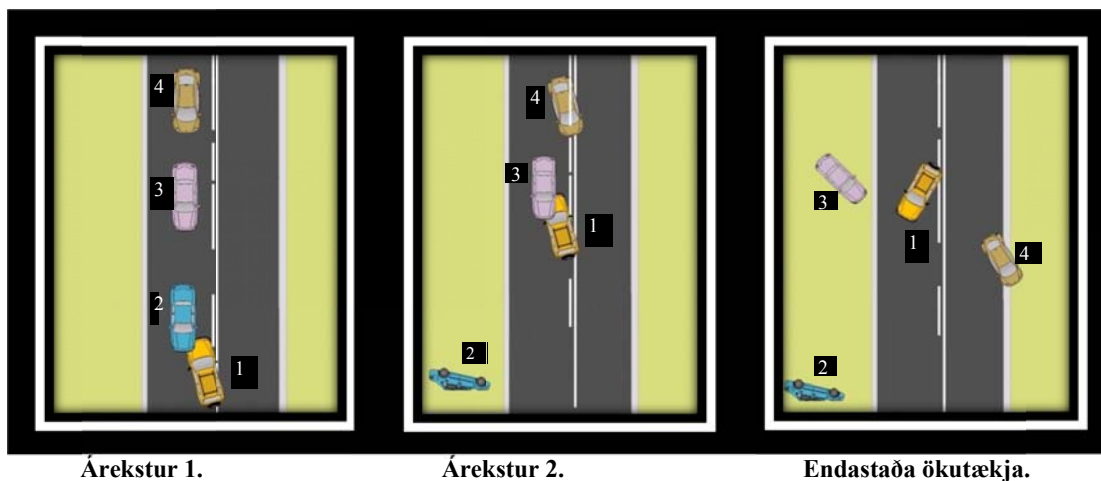
*Heimasíða:
www.rnu.is*

*Tölvupóstfang:
rnu@rnu.is*

Lýsing á slysi

Slysið varð á Norðurlandsvegi við bæinn Gröf. Ökumaður Honda fólksbifreiðar ók þjóðveg 1 skömmu eftir hádegi á norðurleið. Í bifreið hans voru tveir farþegar, einn í framsæti og einn í aftursæti. Aðdragandi slyssins var sá að ökumaðurinn ók yfir á rangan vegarhelming í framhaldi af vinstri beygju á veginum. Á sama tíma var þremur bifreiðum ekið úr gagnstæðri átt á suðurleið, tveimur Ford Kuga bifreiðum sem voru í samfloti og Volkswagen Golf bifreið. Hafnaði Honda fólksbifreiðin (merkt 1 á skýringarmynd) á framhorni fremri Ford (merkt 2 á skýringarmynd) bifreiðarinnar með þeim afleiðingum að hún snérist á veginum, lenti utan vegar og valt.

Mynd. 1. Afstöðumyndir af árekstrunum og endastaða ökutækja.



Eftir árekstur við þá bifreið hafnaði Honda bifreiðin á framhorni hinnar Ford bifreiðarinnar (merk 3 á skýringarmynd) og snérist hún á veginum. Ökumaður Volkswagen bifreiðarinnar (merkt 4 á skýringarmynd) náði að sveigja frá Honda bifreiðinni og hafnaði við það utan vegar.



Mynd 2. Slysavettvangur. Horft í akstursstefnu ökutækja á suðurleið.

Í Honda fólksbifreiðinni sem ekið var yfir á rangan vegarhelming, voru auk ökumanns tveir farþegar. Ökumaður bifreiðarinnar hlaut mjög alvarlega höfuðáverka við áreksturinn sem leiddu hann til dauða 12 dögum eftir slysið. Farþegi í aftursæti hlaut jafnframt alvarleg meiðsli en farþegi í framsæti slasaðist minna. Öll notuðu þau öryggisbelti.

Í Ford bifreiðunum, voru samtals átta manns, fjórir í hvorri bifreið. Notuðu allir bílbelti og barn var í barnabílstól. Hlutu ökumenn og farþegar áverka á baki, skurði og rispur en enginn slasaðist alvarlega. Ökumaður og farþegi Volkswagen bifreiðarinnar hlutu áverka á baki og hálsi eftir að hafa ekið út af til að koma í veg fyrir árekstur.

Nokkur umferð var um þjóðveginn þegar slysið varð og þess vegna mörg vitni. Ber þeim öllum saman um að ökumaður Honda bifreiðarinnar hafi ekið yfir á rangan vegarhelming. Ekkert kom fram við rannsókn málsins sem benti til þess að ökumaður hafi ekið of hratt.

Þar sem slysið varð er þjóðvegur 1 með bundnu slitlagi og er hálfbrotin miðlína fyrir umferð í suðurátt. Heil lína er fyrir umferð í norðurátt þar sem blindhæð er nálæg. Breidd vegar er 6.80 metrar auk vegaxla. Á norðurleið liggur hann um mjúka vinstri beygju sem endar um 200 metrum frá slystaðnum en þar sem áreksturinn varð er vegurinn beinn. Hæðarlega hans er þannig að vegsýn á umferð úr gagnstæðri átt er takmörkuð. (sjá mynd 3).



Mynd 3. Horft í akstursátt ökumanns Honda bifreiðarinnar á norðurleið.
Blindhæð er skammt frá árekstursstað.

Honda fólksbifreiðin var búin ónegldum vetrardekkjum og var loft í öllum hjólbörðum nema vinstri hjólbarða að framan sem varð loftlaus við áreksturinn. Loftpúðar höfðu sprungið út við framrúðu og við allar hliðarrúður bifreiðarinnar. Einnig höfðu loftpúðar sprungið út framan við ökumann og farþega. Bílbelti báru þess merki að hafa verið í notkun er slysið varð. Talsverð aflögun var á bifreiðinni ökumannsmegin eftir áreksturinn.

Ford bifreiðarnar voru báðar nýjar og búnar óslitnum hjólbörðum. Loftpúðar ökumanns- og farþegamegin sprangu út í þeim báðum og bílbelti báru þess merki að hafa verið í notkun er slysið varð.

Áfengis- og lyfjapróf sem gerð voru á ökumönnum voru neikvæð.

Orsakagreining

- Ökumaðurinn sem lést ók yfir á rangan vegarhelming, í veg fyrir bifreiðar úr gagnstæðri átt.

Tillaga í öryggisátt

Breidd vega og rifflur

Á slysstað er þjóðvegur 1 6,80 metra breiður en til viðbótar eru vegaxlir 0,5-0,7 metrar. Ökumenn verða að hafa fulla athygli við akstur því lítið má útaf bregða svo verði slys. Erlendar rannsóknir hafa sýnt að vel hefur gefist að setja svonefndar rifflur í vegaxlir og miðju, en þær gegna því hlutverki að vara ökumenn við með óvæntum hávaða/dekkjahvin ef þeir fara út fyrir sína akrein. Í skýrslu verkfræðistofunnar Hnit (Rifflur í vegi, 2007) kemur fram að rifflur í vegi séu ódýr kostur sem fækkað geti slysum sem má rekja til þess að ökumenn aki yfir á vegöxl eða öfugan veghluta. Forsenda þess að hægt sé að setja slíkar rifflur er að vegur og vegaxlir séu malbikaðar.

Reykjavík 17.október 2012
Rannsóknarnefnd umferðarslysa