



### Skýrsla um banaslys í umferðinni

Mál nr.: **2017-002U001**

Dagsetning: **12. janúar 2017**

Staðsetning: **Grindavíkurvegur**

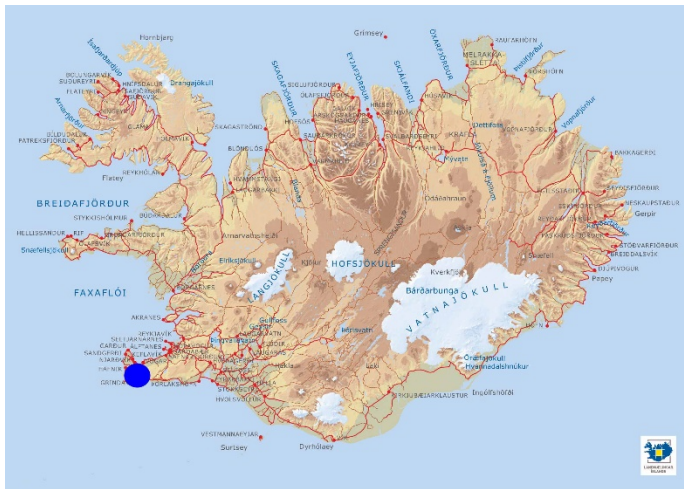
Atvik: **Árekstur**

Rannsókn samkvæmt lögum nr. 18/2013 skal eingöngu miða að því að leiða í ljós orsakir samgönguslysa og samgönguátvika, en ekki að skipta sök eða ábyrgð, með það að markmiði að draga úr hættu á sams konar slysum og atvikum og afleiðingum sambærilegra slysa. Skýrslum rannsóknarnefndar um rannsókn einstakra slysa og atvika skal ekki beitt sem sönnunargögnum í dómsmálum.

## Samantekt

*Ökumaður fólksbifreiðar missti stjórn á bifreið sinni í hálku. Bifreiðin snérist og rann á hlið framan á aðra fólksbifreið sem kom úr gagnstæðri átt. Ökumaður fyrrnefndu bifreiðarinnar lést í slysinu.*

## Staðsetning



## Helstu upplýsingar

**Látin:**

18 ára kona

**Veður og birta:**

Hiti -6°C, 4 m/s austlæg átt og myrkur

**Vegur:**

Bundið slitlag. Hámarkshraði 90 km/klst, hálka  
Meðaltalsumferð á sólarhring er 4106 ökutæki

**Tími sólarhrings:**

Klukkan 8:56 að morgni

**Ökutæki:**

Chevrolet Aveo fólksbifreið, nýskráð árið 2006  
Mazda 3 fólksbifreið, nýskráð árið 2016

## Lýsing á slysi

### Atvikalýsing

Ökumaður Chevrolet fólksbifreiðar ók norður Grindavíkurveg að morgni 12. janúar 2017. Hann var einn í bifreiðinni og spenntur í öryggisbelti. Kalt var úti,  $-6^{\circ}\text{C}$ , myrkur og logn. Stuttu eftir að hann ók framhjá afleggjaranum að Bláa Lóninu missti hann stjórn á bifreiðinni. Samkvæmt vitnum að slysinu fór bifreiðin að rása til á veginum. Af ummerkjum að dæma á vettvangi, af skemmdum á ökutækjunum og að sögn vitna missti ökumaðurinn bifreiðina í hliðarskrið yfir á rangan vegarhelming og rann hann með hægri hlið framan á Mazda fólksbifreið sem kom úr gagnstæðri átt. Í Mazda bifreiðinni var einn farþegi í framsæti auk ökumanns, báðir spenntir í öryggisbelti. Harður árekstur varð á milli bifreiðanna með þeim afleiðingum að mikil aflögun varð inn í fólksrými Chevrolet bifreiðarinnar. Ökumaður hennar lést í slysinu. Samkvæmt ökumanni Mazda bifreiðarinnar var of stuttur tími frá því að hann áttaði sig á aðsteðjandi hættu þar til áreksturinn varð til þess að hann næði að forða árekstri.



Mynd 1: Mynd tekin af slysavettvangi í átt að Grindavík. Árekstrarstaður var neðst á myndinni.

### Áverkar

Ökumaður Chevrolet bifreiðarinnar hlaut banvæna fjöláverka í slysinu og lést á vettvangi. Hann var spenntur í öryggisbelti en mikil aflögun varð inn í fólksrými Chevrolet bifreiðarinnar.

Ökumaður Mazda bifreiðarinnar var með fulla meðvitund eftir slysið og komst af sjálfsdádum út úr bifreiðinni. Hann hlaut ekki mikil meiðsli. Farþeginn í bifreiðinni var spenntur í öryggisbelti. Hann hlaut alvarlega fjöláverka. Þungar farangurstöskur köstuðust aftan á sætisbak farþegasætis í árekstrinum sem olli því að sætisbakið bognaði fram. Sennilegt er að það hafi orsakað alvarlega áverka farþegans í slysinu.

## Ökutækin

Bifreiðarnar voru rannsakaðar eftir slysið. Chevrolet bifreiðin var nýskráð árið 2006. Bifreiðin hafði verið færð til skoðunar í maí 2016 og hlotið endurskoðun en fulla skoðun í júlí 2016, þá ekin um 179 þúsund km. Rannsókn á bifreiðinni leiddi í ljós að hún var útbúin slitnum negldum vetrarhjólbörðum. Hjólbörðarnir voru af gerðinni Kingstar Winter SW framleiddir árið 2012. Um þriðjungur naglanna voru horfnir eða brotnir. Um 60% naglanna í hjólbörðunum vinstra megin að aftan vantaði eða voru brotnir. Ástand hemlabúnaðar var einnig bágborið. Færsla fyrir hemladælu í vinstra framhjól var föst og stimpill stirður í báðum framhjólum. Hemlaborðar í vinstra afturhjól voru mettaðir af hemlavökva og lítill vökvi eftir í forðabúri. Ástand hemlabúnaðar gefur til kynna ójafna hemlakrafta sem eykur líkur á að ökumaður missi stjórn á bifreiðinni við hemlun. Legur í báðum afturhjólum voru í bágbornu ástandi. Framrúðan losnaði úr falsinu í slysinu. Límingu hennar var ábótavant. Talsverð ryðmyndun var komin í undirvagn bifreiðarinnar. Hafði hún misst styrk af þeim sökum og varð aflögun því meiri en ella hefði orðið. Þar sem bifreiðin rann á hlið beint framan á bifreiðina sem á móti kom og vegna alvarlegra ryðskemmda var aflögun á Chevrolet bifreiðina mjög mikil.

Mazda bifreiðin var útbúin negldum vetrarhjólbörðum. Í hjólbörðana að framan voru um þriðjungur naglanna brotnir eða horfnir. Ekkert kom fram við rannsókn á bifreiðinni sem skýrt getur orsök slyssins en rannsóknin leiddi í ljós að læsing fyrir sætisbak aftursætis gaf sig þegar þungur farangur í farangursrými kastaðist fram í árekstrinum á sætisbak farþegans í framsæti sem bognaði fram við höggið.

## Vegur og umhverfi

Ökumaðurinn sem lést var nýbúinn að aka mjúka hægri beygju þegar hann missti stjórn á bifreiðinni. Vegurinn þar sem slysið varð er beinn og með eina akrein í hvora átt, rifflur voru milli akstursátta og sýn fram á veginn góð. Hálka var á veginum. Hálfbrotin miðlína var fyrir akstursstefnu til suðurs en óbrotin fyrir akstur til norðurs. Miðlínan var þakin snjó þegar slysið átti sér stað. Frost var um 6 stig og myrkur, lítill vindur, um 4 m/s austlæg átt og lágt rakastig. Greining á veðri í aðdraganda slyssins leiddi í ljós að ólíklegt sé að staðbundin ísing hafi myndast á slysstað s.s. vegna raka frá Bláa Lóninu.

## Ökuhraði

Niðurstaða hraðaútreiknings sérfræðings bendir til að hraði Chevrolet bifreiðarinnar hafi verið á bilinu 95 til 110 km/klst þegar hún fór að skríða til á veginum rétt fyrir áreksturinn. Hraði Mazda bifreiðarinnar var metinn á bilinu 77 til 83 km/klst. Leyfilegur hámarkshraði er 90 km/klst á veginum.

## Áfengis- og lyfjarannsókn

Niðurstöður áfengis- og lyfjarannsóknar á ökumanni Chevrolet bifreiðarinnar var neikvæð. Niðurstaða áfengisrannsóknar á ökumanni Mazda bifreiðarinnar var neikvæð.

## Orsakagreining

- Ökumaður Chevrolet bifreiðarinnar missti stjórn á bifreið sinni í hálku
- Ökumaður Chevrolet bifreiðarinnar ók of hratt

- Hemlabúnaður Chevrolet bifreiðarinnar var í bágbornu ástandi, hjólbarðar lélegir og bifreiðin hafði misst styrk vegna ryðskemmda

## Ábendingar

### Akstur við vetraraðstæður

Akstursaðstæður að vetrarlagi á Íslandi geta verið varasamar. Þær geta breyst skyndilega og því er nauðsynlegt að vera viðbúinn hálfu og snjó. Afar mikilvægt er að aka hægar ef grunur leikur á hálfu á vegum til að minnka hættu á að missa stjórn á ökutækinu.

### Ástand ökutækja

Reglulega er sett út á ástand hemla og hjólbarða í rannsóknum á ökutækjum eftir slys. Hjólbarðar og hemlakerfi annarrar bifreiðarinnar í þessu slysi voru í bágbornu ástandi. Mikilvægt er að ástand ökutækja í umferð sé gott svo ökumenn geti brugðist við óvæntum hættum og komist hjá slysum. Ráðlegt er að endurnýja hálfslitna hjólbarða frekar en að aka á hjólbörðum með mismörgum nöglum. Það ástand getur valdið því að veggrip hjóllanna undir bifreiðinni er misjafnt sem veldur óstöðugleika í akstri.

### Þungur farangur

Í þessu slysi gáfu læsingar fyrir aftursætisbök sig þegar þungur farangur í farangursrými kastaðist fram á bökin og sætisbak farþegasætis fram í bognaði fram. Sennilegt er að áverkar farþegans hefðu ekki orðið jafn alvarlegir og raunin varð ef sætisbakið hefði ekki bognað. Rannsóknarnefnd samgönguslysa hefur áður rannsakað umferðarslys þar sem þungur farangur olli skaða og bendir nefndin á þá hættu sem stafað getur af þungum farangri í farangursrými fólksbifreiða. Ef til áreksturs kemur getur farangurinn kastast fram af miklu afli og valdið ökumönnum og farþegum skaða. Mikilvægt er að nota búnað til að binda niður farangur — bönd eða net sem eru sérhönnuð fyrir farangursrými fólksbifreiða.

### Skýrsluna samþykkja:

Geirþrúður Alfreðsdóttir  
Ásdís J. Rafnar  
Guðmundur Freyr Úlfarsson  
Guðrún Nína Petersen  
Kristín Sigurðardóttir

### Fyrir hönd Rannsóknarnefndar samgönguslysa

Sævar Helgi Lárusson  
Stjórnandi rannsókna

Reykjavík 23. september 2019  
Rannsóknarnefnd samgönguslysa