



Skýrsla um banaslys í umferðinni

Mál nr.: **2018-187U025**

Dagsetning: **28. október 2018**

Staðsetning: **Reykjanesbraut við Tjarnarvelli**

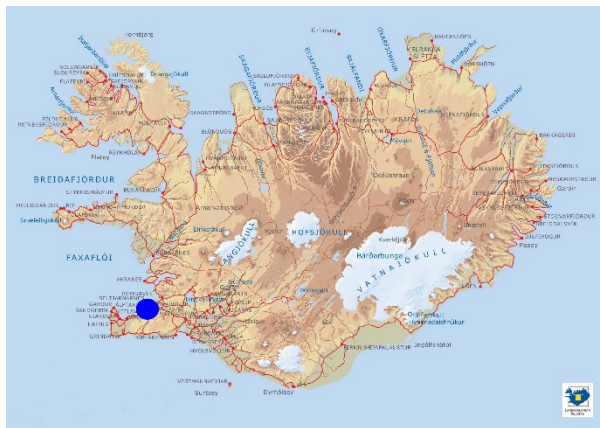
Atvik: **Framanákeyrsla**

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 ók yfir á rangan vegarhelming á Reykjanesbraut við Tjarnarvelli í veg fyrir fólksbifreið sem ekið var úr gagnstæðri átt. Sennilega sofnaði ökumaðurinn við aksturinn. Farþegi í sömu bifreið, var ekki spenntur í öryggisbelti og lést af áverkum sem af slysinu hlutust.

Staðsetning



Látinn:

34 ára karl

Veður og birta:

Sunnan 7 m/s, 4°C og myrkur

Vegur:

Bundið slitlag. Blautt yfirborð. Hámarkshraði 80 km/klst. Meðaltalsumferð á sólarhring er rúmlega 19.000 ökutæki.

Tími sólarhrings:

05:44

Ökutæki:

Peugeot 307 fólksbifreið, nýskráð 2004
Kia Sportage fólksbifreið, nýskráð 2018

Lýsing á slysi

Undir morgun þann 28. október 2018 var Peugeot fólksbifreið ekið í vestur eftir Reykjanesbraut. Auk ökumanns var einn farþegi í framsæti. Við Tjarnarvelli var bifreiðinni ekið yfir á rangan vegarhelming. Lenti bifreiðin í harðri framanákeyrslu við Kia bifreið sem ekið var úr gagnstæðri átt. Engin farþegi var í Kia bifreiðinni. Farþeginn í Peugeot bifreiðinni var ekki spenntur í öryggisbelti og lést hann í slysinu. Kvaðst ökumannur Peugeot bifreiðarinnar ekki muna eftir að hafa ekið yfir á rangan vegarhelming. Hafði hann vakað alla nóttina.



Mynd 1: Mynd tekin í vestur af slysavettvanginum.

Ökumaður Kia bifreiðarinnar kvaðst ekki hafa náð að bregðast við aðstæðum með því að hemla. Engin hemla- né skriðför sáust á veginum. Árekstrarstaður var vel greinilegur á miðri akrein fyrir umferð til austurs.

Áverkar

Farþeginn í Peugeot bifreiðinni var ekki spenntur í öryggisbelti en loftpúði í mælaborði blés út. Kastaðist farþeginn fram á mælaborðið og hlaut af því banvæna höfuðáverka. Að mati nefndarinnar hefði farþeginn sennilega lifað slysið af hefði hann verið spenntur í öryggisbelti. Ökumaðurinn var spenntur í öryggisbelti og loftpúði í stýri blés út. Hann hlaut áverka á hné og brjóstkassa.

Ökumaðurinn í Kia bifreiðinni var spenntur í öryggisbelti og loftpúði í stýri blés út. Hann hlaut talsverða áverka.

Ökutækin

Peugeot bifreiðin var nýskráð 2004 og var útbúin lítið slitnum ónegldum vetrarhjólborðum. Hún var síðast færð til skoðunar 25. september 2018 og hlaut fulla skoðun. Ekkert fannst við skoðun á bifreiðinni eftir slysið sem skýrt getur orsök þess.

Kia bifreiðin var nýskráð í lok maí 2018. Hún var útbúin miðlungs slitnum sumarhjólborðum. Ekkert fannst við skoðun á bifreiðinni eftir slysið sem skýrt getur orsök slyssins.

Ökuhraði

Ummerki á vettvangi og frásagnir ökumannanna benda til þess að ökuhraði hafi verið um 80 km/klst, sem er hámarkshraði á þessum stað.

Vegur og umhverfi

Á slysstað liggur vegurinn beinn og er ein akrein í hvora átt með malbikaðri vegöxl. Miðlína var óbrotin. Breidd akreina var mæld 3,7 metrar. Myrkur var en vegurinn var upplýstur með götulýsingu. Hámarkshraði á veginum er 80 km/klst. Vegyfirborðið var blautt en hálkulaust.

Áfengis- og lyfjaprófanir

Niðurstaða áfengisrannsóknar á ökumönnum var neikvæð.

Orsakagreining

- Ökumaður Peugeot bifreiðarinnar ók yfir á rangan vegarhelming í veg fyrir Kia bifreiðina
- Sennilegt er að ökumaður Peugeot bifreiðarinnar hafi sofnað við aksturinn
- Farþeginn sem lést var ekki spenntur í öryggisbelti

Ábendingar

Notkun öryggisbelta

Farþeginn, sem lést, var ekki spenntur í öryggisbelti. Nefndin telur sennilegt að hann hefði lifað slysið af hefði hann verið spenntur í öryggisbelti. Rannsóknarnefnd samgönguslysa telur mikilvægt að brýna fyrir ökumönnum og farþegum að nota ávallt öryggisbelti, hvort sem verið er að fara styttri eða lengri leiðir. Vanhöld á notkun öryggisbelta eru ein helsta orsök banaslysa og annarra alvarlegra slysa í umferðinni.

Svefn og þreyta

Rannsóknir Rannsóknarnefndar samgönguslysa hafa sýnt að svefn og þreyta eru algengar orsakir banaslysa í umferðinni. Í fimm af 15 banaslysum árið 2018 var orsök eða meðorsök rakin til svefns eða þreytu. Brýnt er að ökumenn forðist að aka þreyttir. Margar rannsóknir hafa sýnt fram á að þreyta skerðir aksturshæfni sem og að hætta er á að þreyttur ökumaður dotti eða jafnvel sofni undir stýri. Rannsóknarnefnd samgönguslysa brýnir fyrir ökumönnum að gæta vel að þessari hættu. Eins ættu allir að vera á verði og gera athugasemdir við ferðaáætlanir vana og ættingja ef sýnt er að þær geri ekki ráð fyrir nægjanlegri hvíld ökumanns.



Athugasemdir

Lyfjamæling eftir alvarleg umferðarslys

Rannsóknarnefnd samgönguslysa gerir athugasemd við að ekki var framkvæmd lyfjamæling á öikumönnum bifreiðanna. Nefndin hefur áður bent á nauðsyn þess að útiloka þann þátt í rannsóknum allra alvarlegra umferðarslysa.

Aðgreining akstursátta

Umferð á Reykjanesbraut á þessum stað er mikil, að meðaltali um 19 þúsund ökutæki á sólarhring. Nú standa yfir framkvæmdir á þessum kafla vegarins þar sem verið er að tvöfalda veginn og aðgreina akstursáttir. Fyrirhuguð verklok eru í nóvember 2020. Rannsóknarnefnd samgönguslysa fagnar þessum framkvæmdum og hvetur stjórnvöld til að flýta aðgreiningu umferðar á þjóðvegum þar sem umferðarþungi er mikill.

Skýrsluna samþykkja:

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

Fyrir hönd Rannsóknarnefndar samgönguslysa

Sævar Helgi Lárusson
Stjórnandi rannsókna

Reykjavík 3. september 2020
Rannsóknarnefnd samgönguslysa