



Skýrsla um banaslys í umferðinni

Mál nr.: **2019-135U016**

Dagsetning: **15. september 2019**

Staðsetning: **Borgarfjarðarbraut við Grjóteyri**

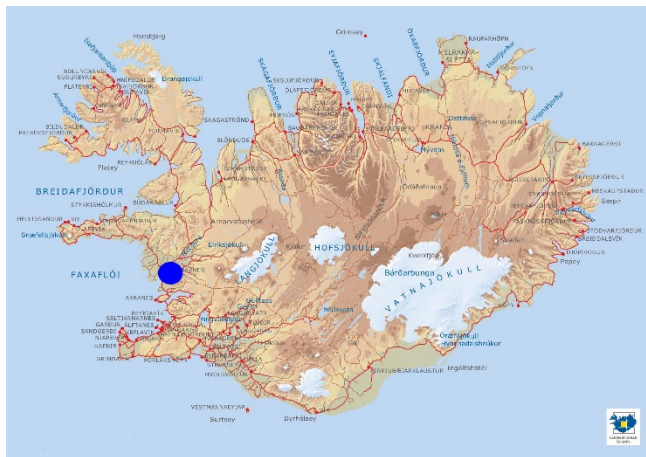
Atvik: **Framanákeyrsla**

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 í veg fyrir bifreið sem ekið var úr gagnstæðri átt. Farþegi í bifreiðinni sem ekið var yfir á rangan vegarhelming lést af völdum áverka sem af slysinu hlutust. Að sögn beggja ökumannanna kom kröftug vindhviða á bifreiðarnar rétt fyrir slysið.

Staðsetning



Látinn:

57 ára kona

Veður og birta:

SA 11 m/s, hvíður 20-26 m/s, 6°C, rigning á köflum og bjart

Vegur:

Bundið slitlag. Blautt yfirborð. Hámarkshraði 90 km/klst.
Meðaltalsumferð á sólarhring er 1456 ökutæki.

Tími sólarhrings:

Um kl. 10:55

Ökutæki:

Nissan X-Trail fólksbifreið, nýskráð 2018, skráð eiginþyngd 1762 kg
Hyundai i10 fólksbifreið, nýskráð 2016, skráð eiginþyngd 971 kg

Lýsing á slysi

Ökumaður Nissan X-Trail bifreiðar ók austur Borgarfjarðarbraut að morgni dags. Auk ökumanns voru tveir farþegar í aftursæti. Rigning var og bjart, talsverður vindur og gekk á með hviðum. Á sama tíma var Hyundai i10 fólksbifreið ekið úr gagnstæðri átt og var ökumaður hennar einn á ferð.

Rétt austan við Seleyrará ók ökumaður Nissan bifreiðarinnar yfir á rangan vegarhelming í veg fyrir Hyundai bifreiðina. Að sögn ökumanns Nissan bifreiðarinnar kom kröftug vindhviða á bifreiðina sem varð þess valdandi að hann missti bifreiðina yfir á rangan vegarhelming. Að sögn ökumanns og farþega Nissan bifreiðarinnar hemlaði ökumaður rétt áður en harður árekstur varð milli bifreiðanna. Við áreksturinn kastaðist Hyundai bifreiðin aftur um rúma 10 metra og snérist í hálfhring. Nissan bifreiðin snérist og rann áfram um 5 metra. Engin ummerki sáust á veginum eftir hemlun en vegyfirborðið var blautt og þá myndast oft ekki hemlaför. Farþegi í aftursæti Nissan bifreiðarinnar lést af völdum áverka sem af slysinu hlutust.



Mynd 1: Mynd tekin í akstursátt Hyundai bifreiðarinnar af slysavettvangi.

Áverkar

Farþegi sem sat vinstra megin aftur í Nissan bifreiðinni var með öryggisbeltið ranglega spennt. Farþeginn hafði sett axlarbeltið undir handarkrikann og hlaut banvæna brjóst- og kviðarholsáverka í slysinu. Að mati nefndarinnar eru líkur á að farþeginn hefði lifað slysið af hefði öryggisbeltið verið spennt með réttum hætti. Farþeginn, sem sat hægra megin aftur í, var ekki með bílbeltið spennt. Hann kastaðist fram á sætisbakið fyrir framan og hlaut áverka á efri hluta líkamans. Ökumaður Nissan bifreiðarinnar var spenntur í öryggisbelti og loftpúði í stýri blés út. Hann hlaut ekki mikla áverka.

Ökumaður Hyundai bifreiðarinnar var spenntur í öryggisbelti og loftpúði í stýri blés út. Hann hlaut mikla áverka í slysinu. Talsverð aflögun varð inn í ökumannsrými bifreiðarinnar sem skýrir að hluta áverka ökumannsins.

Ökutækin

Bifreiðarnar voru teknar til rannsóknar eftir slysið. Nissan bifreiðin var útbúin slitnum sumarhjólborðum. Talsverð tjara hafði safnast upp í mynstri hjólbarðanna sem getur skert veggrip. Ekki er hægt að útiloka að ástand hjólbarðanna hafi skert möguleika ökumannsins á að bregðast við vindhviðu á blautu vegyfirborði.



Mynd 2: Hjólarði Nissan bifreiðarinnar. Sjá má uppsafnaða tjöru í raufunum.

Hyundai bifreiðin var útbúin miðlungs slitnum vetrarhjólbörðum. Ekkert kom fram við rannsókn á bifreiðinni sem skýrt getur orsök slyssins.

Ökuhraði

Að sögn ökumanns og farþega í Nissan bifreiðinni var ökuhraði bifreiðarinnar 75 – 85 km/klst. Ökumaður Hyundai bifreiðarinnar kvaðst hafa ekið á 80 – 90 km/klst.

Vegur og umhverfi

Á slysstað liggur vegurinn í mjúkri hægri beygju upp hæð fyrir umferð til austurs. Breidd akreina mældist um 3,4 metrar og var hálfbrotin miðlína á veginum. Fláinn fram af veginum sjávarmegin er hár og brattur.

Veður

Þegar slysið varð voru skil að ganga yfir svæðið með tilheyrandi vindhviðum og úrkomu. Vegyfirborðið var blautt. Á þremur nærliggjandi veðurstöðvum mældist suðaustanátt og var vindhraði 10–12 m/s á Hafnarmelum og undir Hafnarfjalli en 5–6 m/s á Hvanneyri. Á slysstað liggur vegurinn við fjall og eru líkur á að vindstyrkur hafi verið talsvert meiri en við Hvanneyri. Mestu hviðurnar undir Hafnarfjalli mældust rúmlega 26 m/s og ekki ólíklega að hviður á slysstað hafi verið af svipuðum styrk.

Reynsla ökumannanna

Ökumaður Nissan bifreiðarinnar hafði litla reynslu af akstri á Íslandi. Að hans sögn fannst honum erfitt að aka við þessar aðstæður. Ökumaður Hyundai bifreiðarinnar var ekki reynslumikill.

Áfengis- og lyfjaprófanir

Niðurstöður áfengis- og lyfjarannsóknna á ökumönnunum voru neikvæðar.

Orsakagreining

- Ökumaður Nissan bifreiðarinnar ók yfir á rangan vegarhelming í veg fyrir Hyundai bifreiðina
- Farþeginn sem lést var með bílbeltið ranglega spennt um líkamann
- Ökumaður Nissan bifreiðarinnar missti stjórn á bifreiðinni þegar vindhviða kom á bifreiðina
- Hjólarðarnir undir Nissan bifreiðinni voru slitnir og tjara í mynstri
- Ekið var of hratt miðað við aðstæður

Ábendingar

Mikilvægt að vera með öryggisbelti rétt spennt

Farþeginn sem lést var með axlarbeltið undir handarkrikanum þegar slysið varð. Afar mikilvægt er að axlarbeltið liggja yfir brjóstakassa og viðbeini því annars er hættu á að álagið frá beltinu sem myndast við árekstur lendi á kviðarholinu sem getur valdið miklum og lífshættulegum innvortis áverkum eins og í þessu slysi.

Akstur í miklum vindi

Rannsóknarnefnd samgönguslysa hefur rannsakað 11 banaslys í umferðinni frá árinu 1998 þar sem vindhviða er talin orsakapáttur. Ökumenn geta dregið úr hættu á því að ökutæki þeirra fjúki til í hvassviðri með því að kynna sér veðuraðstæður og haga akstri eftir þeim. Veggrip skiptir miklu máli þegar vindasamt er og eitt besta ráðið til þess að varna því að missa stjórn á ökutæki í hvassviðri er að draga úr ökuhraða. Stöðugleiki ökutækja eykst þegar dregið er úr ökuhraða og auðveldara er fyrir ökumenn að bregðast við hviðum. Færð, vindhraði, hviður og vindátt á veg skipta miklu máli en einnig stærð, lögum og þyngd ökutækjanna. Létt ökutæki með háan þyngdarpunkt þola minni vindstyrk en þung ökutæki með lægri þyngdarpunkt. Á vef Vegagerðarinnar og á vefnum www.safetravel.is er að finna rauntímaupplýsingar um veður, færð og vindhraða á völdum stöðum og hvetur rannsóknarnefndin ökumenn til að kynna sér þær sem og veðurspár.

Ástand hjólbarða, viðnám á vegi

Hjólbarðar gegna mikilvægu hlutverki og þurfa að uppfylla kröfur, sem kveðið er á um í lögum og reglum, sem og í leiðbeiningum framleiðenda. Mikilvægt er að hjólbarðar ökutækja séu í góðu lagi, því gæði þeirra og ástand skipta miklu máli fyrir aksturseyginleika bifreiða. Kraftar myndast á snertifleti hjólbarðanna við veginn þegar hraðinn er aukinn, þegar hemlað er og þegar ökutækjum er ekið í beygjum. Þessa krafta þarf vegviðnámið að yfirvinna. Lélegir hjólbarðar geta valdið því að bifreið verður óstöðug á vegi og auknar líkur verða á að ökumaður missi stjórn á ökutækinu vegna lélegs vegviðnáms. Viðnámið minnkar eftir því sem slit hjólbarðanna er meira. Minna vegviðnám leiðir af sér lengri hemlunarvegalengd og eykur líkur á að bifreið fari í hliðarskrið. Tjara hafði safnast í raufar hjólbarða Nissan bifreiðarinnar. Mikilvægt er að halda hjólbörðum hreinum og þrifa þá ef tjara er farinn að safnast upp á þeim. Uppsöfnuð tjara á hjólbörðum minnkar veggrip.

Skýrsluna samþykkja:

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

Fyrir hönd Rannsóknarnefndar samgönguslysa

Sævar Helgi Lárusson
Stjórnandi rannsókna

Reykjavík 17. september 2020
Rannsóknarnefnd samgönguslysa