



## Skýrsla um banaslys í umferðinni

Mál nr.: **2019-152U019**

Dagsetning: **12. október 2019**

Staðsetning: **Snæfellsnesvegur við Gröf**

Atvik: **Útafakstur og bílvelta**

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

*Bifreið sem ekið var vestur Snæfellsnesveg var ekið út af veginum hægra megin þar sem hún valt í vegfláanum. Tveir farþegar köstuðust út úr bifreiðinni, báðir hlutu alvarlega áverka og lést annar þeirra á sjúkrahúsi.*

## Staðsetning



## Helstu upplýsingar

### Látinn:

17 ára piltur

### Veður og birta:

Hiti 3°C, N 3 m/s, dagsbirta

### Vegur:

Bundið slitlag. Hámarkshraði 90 km/klst  
Meðaltalsumferð á sólarhring er 1400 ökutæki

### Tími sólarhrings:

Klukkan 13:05

### Ökutæki:

Hyundai i10 nýskráð árið 2015

## Lýsing á slysi

Skömmu eftir hádegi þann 12. október 2019 var Hyundai i10 bifreið ekið vestur Snæfellsnesveg. Í bifreiðinni var ökumaður ásamt fjórum farþegum.

Á mótis við bæinn Gröf liggur vegurinn í mjúkri vinstri beygju þegar ekið er í vesturátt. Ökumaður breytti ekki stefnu bifreiðarinnar til að fylgja beygjunni en ók þess í stað út fyrir veginn í vegfláann. Á vettvangi voru ummerki um að ökumaður hafi reynt að beygja aftur inn á veginn með þeim afleiðingum að bifreiðin snérist í vegfláanum og valt nokkrum sinnum. För eftir bifreiðina í vegfláanum mældust um 60 metrar þar til bifreiðin snérist og valt hún rúma 40 metra.

Tveir farþegar í aftursæti bifreiðarinnar köstuðust út úr bifreiðinni þegar bifreiðin valt. Annar farþeginn lá þegar að var komið um 17 metra frá bifreiðinni. Hann lést af völdum alvarlegra fjörláverka. Hinn farþeginn, sem kastaðist út, varð undir bifreiðinni og lá undir henni þegar vegfarendur komu að slysinu.

Vegfarendur, sem komu að slysinu, náðu að velta bifreiðinni ofan af farþeganum og hófu endurlífgun í kjölfarið. Sennilegt er að þau viðbrögð hafi bjargað lífi farþegans.



Mynd 1: Mynd sem tekin er í vesturátt sem sýnir hvar bifreiðin fór útaf veginum.

## Áverkar

Tveir farþegar köstuðust út úr bifreiðinni í slysinu, báðir voru í aftursæti. Annar þeirra hlaut alvarlega fjörláverka og lést í kjölfar slyssins. Hinn farþeginn hlaut alvarlega áverka eftir að hafa lent undir bifreiðinni. Sennilega voru þeir ekki spenntir í öryggisbelti er slysið varð.

Ökumaður og hinir tveir farþegarnir hlutu einnig talsverða áverka í slysinu.

## Ökutækið

Bifreiðin var bílaleigubifreið af gerðinni Hyundai i10 og var nýskráð árið 2015. Bifreiðin hafði verið færð í skoðun 10 dögum fyrir slysið og fengið fulla skoðun án athugasemda. Ökutækið var tekið til rannsóknar eftir slysið og kom ekkert fram í þeirri skoðun sem varpað gæti ljósi á orsök slyssins. Öll öryggisbelti voru í lagi.

## Ökuhraði

Leyfður hámarkshraði á vettvangi er 90 km/klst við bestu aðstæður. Frá þeim stað þar sem fyrstu ummerki sást um að bifreiðin hafi fyrst farið með hægri hjól út fyrir slitlagið og að þeim stað þar sem hún stöðvaðist voru um 100 metrar. Hraðaútreikningur Rannsóknarnefndar samgönguslysa bendir til þess að hraði hennar hafi verið  $86 \pm 11$  km/klst rétt fyrir slysið.

## Ökumaðurinn

Bæði ökumaður og farþegar höfðu komið með flugi til landsins snemma um morguninn þennan dag. Slysið varð rétt eftir kl. 13. Að sögn ökumannsins höfðu þau hvílst eitthvað en bæði farþegar og ökumaður voru þreytt eftir langt flugferðalag til Íslands og mikinn tímamismun milli landa.

## Vegur og umhverfi

Á slysstað er vegurinn 6 metra breiður auk  $\frac{1}{2}$  metra vegöxl hvoru megin með bundnu slitlagi og liggur í mjúkri vinstri beygju fyrir umferð á vesturleið. Ein akrein er fyrir hvora akstursátt, miðlína var brotin milli akreina og kantlínur voru greinilegar.

## Áfengis- og lyfjaprófanir

Niðurstöður áfengis- og lyfjarannsóknna gáfu ekki til kynna áfengis- eða lyfjaneyslu fyrir slysið.

## Orsakagreining

- Sennilega sofnaði ökumaðurinn og ók út af veginum
- Ökutækið valt utan vegar og tveir farþegar köstuðust út
- Farþegar sem köstuðust út úr bifreiðinni voru sennilega ekki með öryggisbeltin spennt.

## Tillaga í öryggisátt

### Forvarnir um svefn og þreytu

Rannsóknarnefnd samgönguslysa beinir þeirri tillögu til Samgöngustofu að vinna að forvörnum um áhrif svefnleysis og þreytu á farþega sem koma til landsins með morgunflugi.
---

Ökumaður bifreiðarinnar í þessu slysi kom til landsins með flugi morguninn fyrir slysið. Tímamismunur og næturflug gerir það að verkum að margir farþegar eru þreyttir við komuna til landsins. Að mati RNSA er mikilvægt að fræða flugfarþega sem koma úr millilandaflugi um þá áhættu sem þreyttur ökumaður skapar sjálfum sér og öðrum í umferðinni.

## Ábendingar

### Svefn og þreyta

Ökumaður sem finnur fyrir áhrifum þreytu eða syfju á að taka sér hvíld eða hætta akstri. Rannsóknir Rannsóknarnefndar samgönguslysa hafa sýnt að svefn og þreyta eru meðal helstu orsaka banaslysa í umferðinni. Því er brýnt að ökumenn forðist að aka þreyttir. Margar rannsóknir hafa sýnt að þreyta skerðir aksturshæfni sem og að hætta er á að þreyttur ökumaður dotti eða jafnvel sofni undir stýri. 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.

### Notkun öryggisbelta

Tveir farþegar í aftursæti bifreiðarinnar í þessu slysi voru sennilega ekki spenntir í öryggisbelti. Þeir köstuðust báðir út úr bifreiðinni í veltunni, slösuðust lífshættulega og annar þeirra lést af völdum áverka sem af slysinu hlutust. RNSA telur mikilvægt að brýna fyrir ökumönnum og farþegum að nota ávallt bílbelti, hvort sem verið er að fara styttri eða lengri leiðir. Vanhöld á bílbeltanotkun eru ein af helstu orsökum banaslysa í umferðinni.

### Gaumljós fyrir beltanotkun

Í bifreiðinni var gaumljós fyrir beltanotkun ökumanns og farþega. Í öllum beltalásum er rofi sem skynjar hvort belti sé spennt eða ekki. Í farþegasæti fram í er skynjari sem nemur hvort í sætinu sé farþegi en slíkir skynjarar eru yfirleitt ekki til staðar fyrir aftursæti. Hins vegar eru ljós í mælaborði sem sýna hvaða belti í aftursæti eru spennt. Í bifreiðinni sem hér um ræðir eru ljósin lítið áberandi í mælaborðinu milli sætanna. Framleiðendur bifreiða hafa sitt hvorn háttinn á hvernig þessi búnaður er hannaður, en gaumljós getur reynst ökumanni gott hjálpartæki til þess að fylgjast með hvort farþegar séu spenntir í öryggisbelti. Hvetur nefndin ökumenn og eigendur fólksbifreiða til þess að kynna sér hvernig þessi búnaður virkar ef hann er fyrir hendi í þeim bifreiðum sem sérhver hefur til umræða.



Mynd 2: Undir útvarpinu í bifreiðinni eru ljós sem sýna hvaða belti er í notkun.

### Skýrsluna samþykkja:

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

### Fyrir hönd Rannsóknarnefndar samgönguslysa

Sævar Helgi Lárusson  
Stjórnandi rannsókna

Reykjavík 26. október 2020  
Rannsóknarnefnd samgönguslysa