



## Skýrsla um banaslys í umferðinni

Mál nr.: **2020-001U001**

Dagsetning: **12. janúar 2020**

Staðsetning: **Reykjanesbraut við álverið í Straumsvík**

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

Fólksbifreið sem ekið var vestur Reykjanesbraut við Álverið í Straumsvík rann í veg fyrir vörubifreið með snjótönn sem ekið var úr gagnstæðri átt. Ökumaður fólksbifreiðarinnar lést í slysinu.

## Staðsetning



### Látinn:

43 ára karl

### Veður og birta:

Norðaustan 12 m/s, -2°C, snjókoma, skafrenningur og myrkur

### Vegur:

Bundið slitlag. Snjór og hálka. Þungfært. Hámarkshraði 90 km/klst  
Meðaltalsumferð á sólarhring er 18.000 ökutæki

### Tími sólarhrings:

21:22

### Ökutæki:

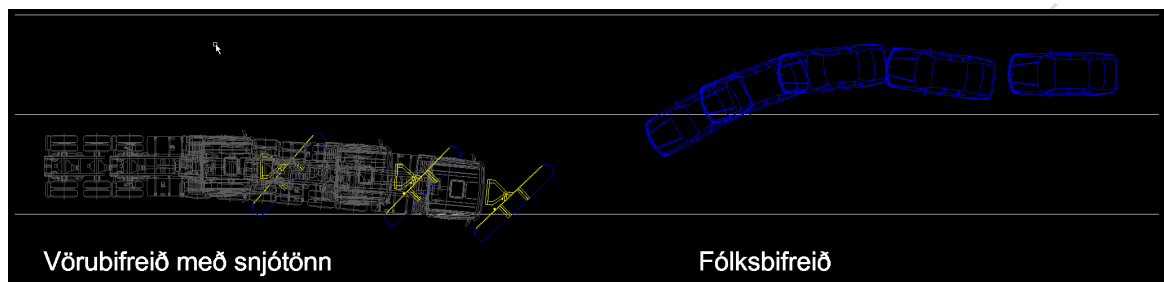
Toyota Avensis, fólksbifreið árgerð 2000

Scania R500, vörubifreið með snjótönn, árgerð 2015

## Lýsing á slysi

Að kvöldi sunnudagsins 12. janúar 2020 var fólksbifreið ekið vestur Reykjanesbraut á mótis við álverið í Straumsvík. Á sama tíma var vörubifreið með snjótönn að framan ekið austur Reykjanesbraut. Akstursaðstæður voru erfiðar, snjókoma, skafrenningur, þæfingssnjór á vegi, mikil hálka og myrkur.

Ökumaður vörubifreiðarinnar kvaðst hafa séð fólksbifreiðina koma á mótí sér í nokkurri fjarlægð á réttum vegarhelmingi. Örstuttu seinna hafi ökumaður fólksbifreiðarinnar misst stjórn á bifreiðinni, sem rann yfir á rangan vegarhelming og í veg fyrir vörubifreiðina. Fólksbifreiðin rann í hliðarskriði framan á snjótönnina. Að sögn ökumanns vörubifreiðarinnar byrjaði hann að hemla rétt áður en bifreiðarnar lentu saman. Ummerki á vettvangi styðja þessa frásögn.

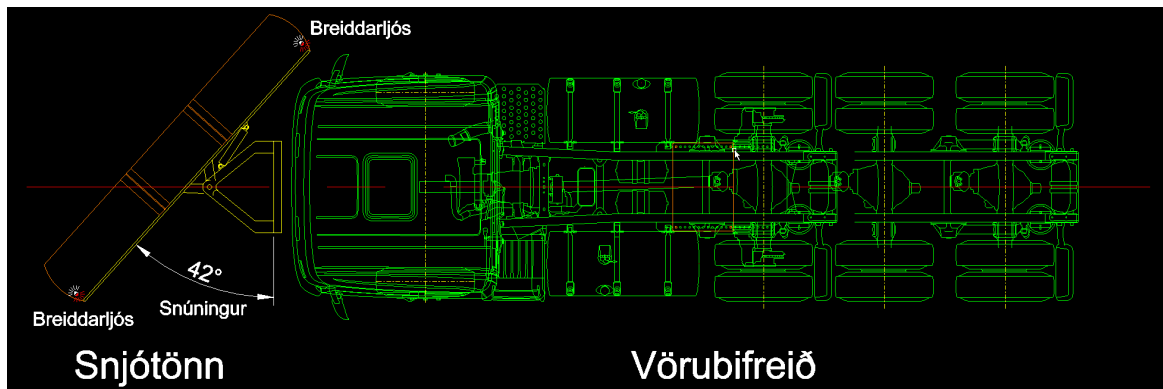


**Mynd 1: Líklegur akstursferill bifreiðanna rétt fyrir slysið.**

Áreksturinn var harður og mikil aflögun varð inn í fólksrými fólksbifreiðarinnar. Þegar fólksbifreiðin hafnaði á snjótönninni hefur tönnin sennilega snúist við átakið til vinstri og jafnvel hallast fram. Efri hluti snjótannarinnar gekk inn í fólksrými fólksbifreiðarinnar. Ökumaður bifreiðarinnar hlaut alvarlega höfuðáverka og lést af völdum þeirra.



**Mynd 2: Bifreiðarnar eftir slysið.**



Mynd 3: Skýringarmynd af vörubifreið með snjótönn.

Á vörubifreið með snjótönn eru breiddarljós báðum megin á tönninni sem gefa breidd hennar til kynna. Hægt er að snúa tönninni til hægri og vinstri við snjómoksturinn. Vökvatjakkur sem stýrir snúningnum getur gefið eftir ef það er mikið álag í aðra hvora áttina. Ef það kemur högg á annan enda tannarinnar getur tönnin snúist yfir á hina hliðina. Hefur það sennilega gerst þegar fólksbifreiðin lenti framan á tönninni.

#### Áverkar

Ökumaður fólksbifreiðarinnar var spenntur í öryggisbelti. Efri hluti snjótannarinnar olli mikilli aflögun inn í ökumannsrými bifreiðarinnar og hlaut ökumaður banvæna höfuðáverka í slysinu.

Ökumaður vörubifreiðarinnar var ekki spenntur í öryggisbelti. Hann hlaut áverka í slysinu.

#### Ökutæki

Fólksbifreiðin var af gerðinni Toyota Avensis nýskráð í ágúst árið 2000. Hún hafði verið færð til skoðunar rúmum mánuði fyrir slysið og var með fulla skoðun þegar slysið varð. Bifreiðin var tekin til bíltæknirannsóknar eftir slysið. Hún var búin hálfslitnum negldum vetrarhjólbörðum að framan en ónegldum að aftan. Samkvæmt 16. gr. reglugerðar um gerð og búnað ökutækja er mælt fyrir um að ef bifreið sem vegur 3500 kg eða minna að heildarþyngd er útbúin negldum hjólbörðum skulu öll hjól vera negld. Ekki liggja upplýsingar fyrir um hvort bifreiðin hafi verið á þessum dekkjum við síðustu aðalskoðun sem fór fram í lok nóvember 2019.

Yfirbygging bifreiðarinnar var skemmd af tæringu þar sem A-póstur (póstur fyrir framan framhurð) og toppur mætast. Einnig voru ryðgöt í toppi vinstra megin. Mikil aflögun var á toppi bifreiðarinnar og er hugsanlegt að styrkleikamissir vegna ryðs hafi aukið aflögun inn í fólksrými hennar við áreksturinn. Að öðru leyti skýrir bíltæknirannsóknin ekki orsök slyssins.

Vörubifreiðin var einnig rannsökuð eftir slysið. Vörubifreiðin var í eigu verktaka sem starfaði á vegum Vegagerðarinnar. Snjómokstursbúnaðurinn hafði ekki verið skráður á þessa bifreið. Breiddarljósinn á snjótönninni virkuðu ekki. Hjólbarðar, útsýn og annað við bifreiðina stóðst skoðun. Vegagerðin skoðar búnað verktaka sem starfa á hennar vegum að hausti og svo mánaðarlega. Í haustúttekt 2019 var búnaður og bifreið í lagi og dreifari var stilltur. Í mánaðarlegri skoðun fyrir desember 2019 sem var framkvæmd 18. desember vantaði afturljós, en búið var að lagfæra það atriði þegar slysið varð.

Efri hluti snjótannarinnar skagar fram í gluggahæð fólksbifreiða þar sem þær eru veikar fyrir og getur því verið mjög hættulegur. Snjótönnin var með stálstyrkingum að ofan. Stálið gefur lítið eftir

við ákomu á fólksbifreiðar og þá sérstaklega ef það rekst inn í fólksrými þeirra. Á myndinni hér að neðan sjást styrkingarnar fyrir miðri tönninni.



**Mynd 4: Snjótönnin eftir slysið.**

### **Ökuhraði**

Vörubifreiðin var útbúin ökurita. Samkvæmt honum var ökuhraði hennar um 50 km/klst rétt fyrir slysið. Vegna veðurs og umferðar á slysstað voru ummerki á veginum eftir fólksbifreiðina illgreinanleg og því var ekki mögulegt að reikna ökuhraða fólksbifreiðarinnar fyrir áreksturinn. Ökumaður vörubifreiðarinnar greindi svo frá að honum hafi fundist bifreiðin koma hratt á móti sér. Engin vitni voru að árekstrinum.

### **Vegur og umhverfi**

Þar sem slysið varð var vegurinn beinn og breiður með bundnu slitlagi og lýsingu. Snjóþekjan var 5-10 cm og var vegurinn mjög háll. Akstursaðstæður voru erfiðar. Vindur var af norðaustan, 12 m/s, -2°C, snjókoma, skafrenningur og myrkur.

### **Áfengis- og lyfjaprófanir**

Samkvæmt niðurstöðum áfengis- og lyfjarannsóknna á ökumanni fólksbifreiðarinnar var umtalsvert alkóhól í blóði hans.

Niðurstöður áfengis- og lyfjarannsóknna á ökumanni vörubifreiðarinnar voru neikvæðar.

## **Orsakagreining slyss**

- Ökumaður fólksbifreiðarinnar var ofurölvi
- Ökumaður fólksbifreiðarinnar missti stjórn á bifreið sinni sem rann yfir á öfugan vegarhelming í veg fyrir vörubifreið með snjótönn
- Ástandi fólksbifreiðarinnar var ábótavant
- Snjótönn vörubifreiðarinnar er sérstaklega hættuleg gagnvart ákomum á hlið fólksbifreiðar



## Tillaga í öryggisátt

### Skráning og eftirlit með snjómokstursbúnaði á ökutækjum

Rannsóknarnefnd samgönguslysa leggur til að Samgöngustofa og Vinnueftirlitið taki til skoðunar öryggismál varðandi snjómokstursbúnað á ökutækjum.

Eftirfylgni og skoðanir á snjómokstursbúnaði eru hvorki á vegum Samgöngustofu né Vinnueftirlitsins eins og öðrum búnaði ökutækja.

Vörubifreiðar og vinnuvélar með snjómokstursbúnað geta verið hættulegar öðrum ökutækjum og vegfarendum í umferðinni. Almenn er þessi búnaður ekki hannaður með árekstrarkröfur í huga. Hættan eykst við aukinn ökuhraða og mikla umferð og ber að fara sérstaklega gætilega þar sem verið er að nota snjóruðningstæki af hvaða gerð sem er.

Samkvæmt upplýsingum frá Samgöngustofu er nauðsynlegt að skrá snjómokstursbúnað og snjótennur á vörubifreiðar en það hafði ekki verið gert. Við skráningu er lítið til þess að framás og hjólbarðar hafi nægan burð fyrir búnaðinn. Þá er heimilt að hafa auka ljósabúnað á slíkum ökutækjum. Fyrir skráningu þarf að skoða bifreiðina og búnaðinn í skoðunarstöð. Þetta birtist í skráningarskríteini sem aukabúnaður. Snjómokstursbúnaðurinn sjálfur er ekki hluti af þessari skoðun, og er einungis ljósabúnaður snjótannarbúnaðarins tekinn út við skráningarskoðunina en ekki ástand eða útfærsla búnaðarins.

## Ábendingar

### Akstur undir áhrifum áfengis

Undanfarin ár hefur akstur undir áhrifum áfengis verið algeng orsök banaslysa í umferðinni. Eins og alþekkt er hafa vímuefni áhrif á dómgreind neytenda og skynjun umhverfis. Áfengismagn í blóði þarf ekki að vera mikið til að áhrifin skerði einbeitingu hins ölvaða, sjónsvið minnkar og fjarlægðarskyn versnar. Eftir því sem ölvun eykst, lengist viðbragðstími og hreyfistjórnun og rökvisi skerðast.

Rannsóknarnefnd samgönguslysa ítrekar fyrri ábendingar um akstur undir áhrifum áfengis. Að mati nefndarinnar er nauðsynlegt að koma þeim skilaboðum áfram á framfæri við ökumenn að þeir aki ekki undir neinum kringumstæðum eftir að hafa neytt áfengis.

### Hjólbarðar

Bifreiðar sem eru ekki með samskonar hjólbarða á báðum ásum geta verið óstöðugar í akstri þegar grip er lítið. Rannsóknarnefnd samgönguslysa beinir því til eigenda ökutækja að huga reglulega að ástandi hjólbarðanna.

### Skoðun ökutækja

Niðurstaða bíltæknirannsóknar sýndi að hjólbarðar fólksbifreiðarinnar voru ekki eins á báðum ásum. Bifreiðin var tekin til aðalskoðunar rúmlega mánuði fyrir slysið og ekki gerðar athugasemdir við dekkjabúnað þá. Ekki liggja fyrir upplýsingar um hvort sömu hjólbarðar hafi verið á bifreiðinni



Þegar hún var skoðuð. RNSA ítrekar nauðsyn þess að mikilvægur búnaður ökutækja sé skoðaður af gaumgæfni og athugasemdir gerðar standist hann ekki kröfur skoðunarhandbókar ökutækja.

### **Tæki til hreinsunar vega**

Rannsóknarnefnd samgönguslysa beinir því til veghaldara og rekstraraðila tækja að gæta þess að skrá snjómokstursbúnað á ökutæki og að hann sé í viðunandi ástandi.

### **Athugasemdir**

#### **Aðgreining akstursátta**

Umferð á Reykjanesbraut á þessum stað er mikil, að meðaltali um 18 þúsund ökutæki á sólarhring. Nú er í undirbúningi tvöföldun á þeim vegkafla þar sem slysið varð. Áætluð verklok eru 2024. Rannsóknarnefnd samgönguslysa 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**

Hinrik Jóhannsson  
Stjórnandi rannsóknar

**Reykjavík 18. mars 2021**

**Rannsóknarnefnd samgönguslysa**