



Skýrsla um banaslys í umferðinni

Mál nr.: **2020-071U008**

Dagsetning: **10. mars 2020**

Staðsetning: **Reykjanesbraut við Dalveg**

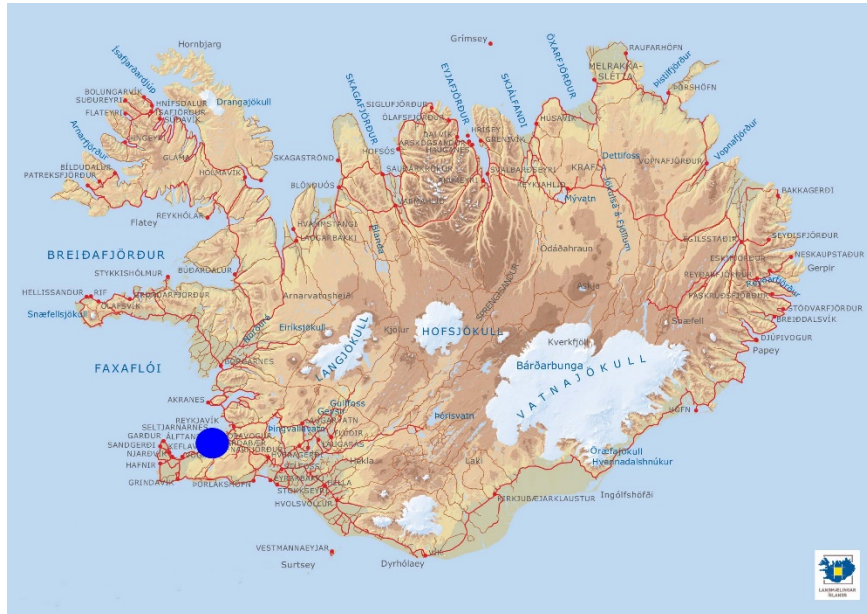
Atvik: **Útafakstur og árekstur**

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 undir áhrifum fíkniefna og sljógvandi lyfja missti stjórn á bifreið sinni á frárein frá Reykjanesbraut að Dalvegi þegar ökumaður sem skipti um akrein ók í veg fyrir hann. Bifreiðin hafnaði með hægri hlið á ljósastaur á mikilli ferð með þeim afleiðingum að farþegi lét lífið af völdum áverka sem af slysinu hlutust.

Staðsetning



Helstu upplýsingar

Látinn:

30 ára karl

Veður og birta:

Hiti 2°C, SSA 10 m/s, skýjað, dagsbirta

Vegur:

Bundið slitlag, þurr. Hámarkshraði 80 km/klst

Meðaltalsumferð á sólarhring er yfir 57400 ökutæki

Tími sólarhrings:

Klukkan 11:08

Ökutæki:

VW Golf fólksbifreið, nýskráð árið 2012

Opel Karl fólksbifreið, nýskráð 2018

Suzuki SX4 fólksbifreið, nýskráð 2007

Lýsing á slysi

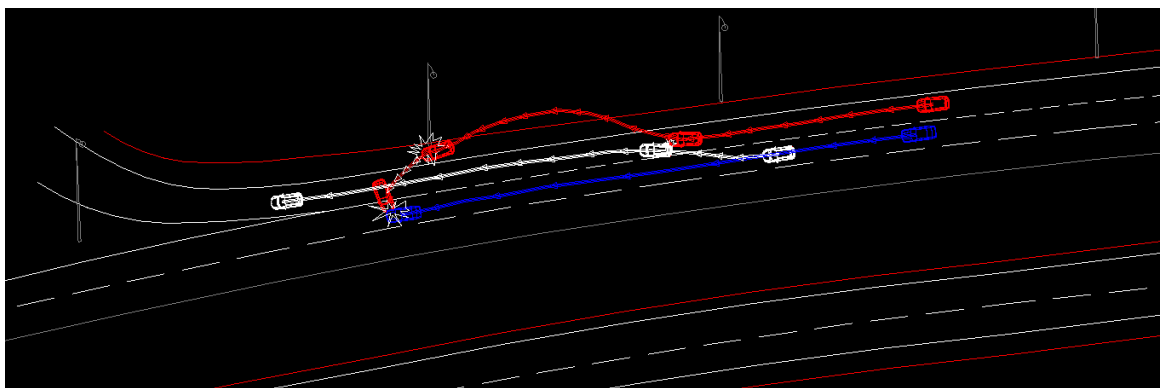
Atvikalýsing

Ökumaður VW bifreiðar ók suður aðrein að Reykjanesbraut við Dalveg að morgni til. Tveir farþegar voru í bifreiðinni auk ökumanns. Bjart var og þurrt. Engin hálka var á veginum. Tvær akreinar eru á Reykjanesbraut á þessum stað auk aðreinar sem verður að frárein að iðnaðarsvæði við Dalveg.



Mynd 1: Mynd tekin í akstursátt bifreiðanna.

Tveimur ökutækjum var jafnframt ekið suður Reykjanesbraut á sama tíma á hægri akrein, Opel Karl fólksbifreið sem ekið var á undan Suzuki SX4 fólksbifreið. Að sögn vitnis þá skipti ökumaður Opel bifreiðarinnar um akrein til hægri, inn á að/fráreinina, í veg fyrir VW bifreiðina. Ökuhraði VW bifreiðarinnar var talsvert meiri en Opel bifreiðarinnar og reyndi ökumaður VW bifreiðarinnar að sveigja frá til hægri en missti þá stjórn á bifreiðinni. Ekki er ljóst hvort ökumaður VW bifreiðarinnar hafi ætlað að aka fram úr Opel bifreiðinni á fráreininni og inn á Reykjanesbraut eða til hægri inn á Dalveg. Lenti VW bifreiðin harkalega með hægri hliðina á ljósastaur og rann aftur inn á Reykjanesbraut inn í hliðina á Suzuki bifreiðinni. Farþegi í aftursæti VW bifreiðarinnar lést á vettvangi af völdum áverka sem af slysinu hlutust.



Mynd 2: Líkleg atburðarrás. Rauða bifreiðin er VW, hvíta er Opel og bláa Suzuki.

Áverkar

Bæði ökumaður og farþegi í framsæti VW bifreiðarinnar voru spenntir í öryggisbelti. Ökumaðurinn hlaut litla áverka en farþeginn slasaðist alvarlega. Farþegi sem sat í aftursæti bifreiðarinnar sat hægra megin og var spenntur í öryggisbelti en hlaut banvæna höfuðáverka þegar hægri hlið bifreiðarinnar rakst harkalega utan í ljósastaurinn. Talsverð aflögun varð inn í farþegarými hægra megin sem skýrir þá alvarlegu áverka sem farþegarnir hlutu.

Ökumenn Opel og Suzuki bifreiðanna hlutu ekki áverka.

Ökutækin

VW Golf bifreiðin var nýskráð 2012. Hún hafði verið færð til skoðunar í september 2018 og var með fulla skoðun þegar slysið varð. Hún var útbúin slitnum ónegldum vetrarhjólborðum. Lágmarksmynstursdýpt samkvæmt reglugerð um gerð og búnað ökutækja er að vetrarlagi 3 mm. Mynstursdýpt mældist 3,5 til 6 mm á öllum hjólborðunum að undanskildum vinstri framhjólbarða. Hann var mikið slitinn að innanverðu sem bendir til þess að hjólastilling hafi verið röng. Röng hjólastilling getur haft áhrif á aksturseiginleika og misslitnir hjólbarðar hafa neikvæð áhrif á hemlun. Að öðru leyti skýrir bíltæknirannsóknin ekki orsök slyssins.

Opel Karl bifreiðin var nýskráð 2018 og var með fulla skoðun þegar slysið átti sér stað. Rispur voru hægra megin að aftan. Bifreiðin var ekki skoðuð sérstaklega eftir slysið.

Suzuki SX4 bifreiðin var nýskráð 2007. Hún hafði verið færð til skoðunar í september 2019 og var með fulla skoðun þegar slysið varð. Hún var útbúin háflslitnum ónegldum vetrarhjólborðum. Bifreiðin skemmdist ekki mikið í slysinu. Bifreiðin var ekki tekin til bíltæknirannsókna eftir slysið.

Ökuhraði

Leyfður hámarkshraði á vettvangi er 80 km/klst við bestu aðstæður. Samkvæmt vitnum var ökuhraði VW bifreiðarinnar meiri en hinna bifreiðanna er slysið varð, en þau mátu ökuhraða VW bifreiðarinnar yfir 70 km/klst.

Vegur og umhverfi

Á slysstað eru tvær akreinar á veginum í hvora átt, aðskildar með vegriði og miðjugeil. Að auki er aðrein frá Breiðholtsbraut sem verður að frárein að bensínstöð og Dalvegi.

Áfengis- og lyfjarannsókn

Áfengis- og lyfjarannsókn á ökumanni VW bifreiðarinnar leiddi í ljós að hann var undir áhrifum fíkniefna og sljóvgandi lyfja.

Ekki var framkvæmd áfengis- eða lyfjarannsókn á ökumönnum Opel og Suzuki bifreiðanna.

Ökuferill ökumanns VW bifreiðarinnar

Við rannsókn á málinu kom í ljós að ökumaður VW bifreiðarinnar var ekki með ökuréttindi þegar slysið varð og hafði ítrekað gerst brotlegur við umferðarlög, m.a. ekið ítrekað undir áhrifum ávana- og fíkniefna og án ökuréttinda.

Orsakagreining

- Ökumaður VW bifreiðarinnar var óhæfur til aksturs sökum fíkniefna- og lyfjaneyslu
- Ökumaður VW bifreiðarinnar ók of hratt miðað við aðra umferð
- Ökumaður Opel bifreiðarinnar ók í veg fyrir VW bifreiðina þegar hann skipti um akrein
- Ökumaður VW bifreiðarinnar hafði ekki ökuréttindi

Ábendingar

Fíkniefni og lyf

Í þessu slysi var ökumaður VW bifreiðarinnar undir áhrifum sljóvgandi lyfja og ólöglegra fíkniefna. Akstur undir áhrifum áfengis, vímuefna og lyfja er verulegt vandamál. Af sjö banaslysum sem urðu á Íslandi árið 2020 voru ökumenn í þremur slysum undir slíkum áhrifum. Eins og alþekkt er hafa vímuefni áhrif á dómgreind ökumanna og skynjun þeirra á umhverfið. Þættir eins og viðbragð, hreyfistjórnun og rökvisi skerðast og líkur á slysi aukast.

Rannsóknarnefnd samgönguslysa ítrekar fyrir ábendingar um að akstur undir áhrifum fíkniefna og sljóvgandi lyfja. Nauðsynlegt er að koma þeim skilaboðum á framfæri við ökumenn að þeir aki ekki undir neinum kringumstæðum eftir neyslu slíkra efna.

Akstur á að- og fráreinum

Þar sem slysið varð er umferð hröð og umferðarskipulag flókið. Mikilvægt er að ökumaður sé ávallt viðbúinn að bregðast við óvæntri hættu. Afar mikilvægt er að gæta vel að umferð annarra ökutækja þegar ekið er um fjölakreina vegi, sérstaklega þegar skipt er um akrein eða ekið fram úr umferð á annarri akrein. Mikill hraðamunur ökutækja á fjölakreina vegum, meðal annars við að- og fráreinar, gerir ökumönnum erfiðara að bregðast við ef óvænt hætta skapast eins og þetta slys sýnir.

Athugasemd

RNSA hefur rannsakað nokkur mál þar sem um var að ræða ökumann sem ítrekað hefur ekið undir áhrifum og eða tekinn fyrir akstur án réttinda. Ökumaður í þessu slysi var bæði réttindalaus og hafði ítrekað gerst brotlegur við umferðarlögin. Í skýrslu RNSA um banaslys sem varð á Öxnadalshéiði þann 24. júní 2016 birti nefndin tillögu í öryggisátt þar sem lagt var til við Samgönguráðuneytið að það hefði forgöngu um ný úrræði gegn ölvunar- og lyfjaakstri ökumanna til þess að takst betur á við þann hóp ökumanna sem ítrekað ekur undir áhrifum áfengis, lyfja eða fíkniefna.

Niðurstöður nefndar sem skipuð var í kjölfar tillögunnar hafa enn ekki verið birtar. Rannsóknarnefnd samgönguslysa hvetur Samgönguráðuneytið til að flýta þessari vinnu eins og kostur er.



Skýrsluna samþykkja:

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

Fyrir hönd Rannsóknarnefndar samgönguslysa

Sævar Helgi Lárusson
Stjórnandi rannsóknar

Reykjavík 20. september 2021
Rannsóknarnefnd samgönguslysa