



## Skýrsla um banaslys í umferðinni

Mál nr.: **2021-005U002**

Dagsetning: **12. nóvember 2021**

Staðsetning: **Örlygshafnarvegur við Látravík**

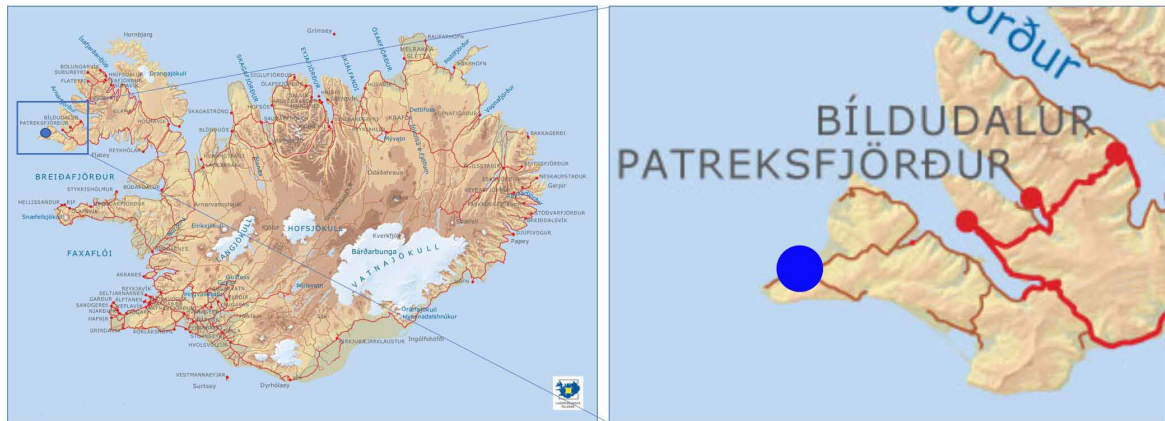
Atvik: **Útafkeyrsla og velta**

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 var ekið niður brattan veg í átt að Látravík. Ökumaðurinn missti stjórn á bifreiðinni þannig að hún fór út af veginum úr miðri beygju og niður fyrir hann þar sem hún valt. Ökumaðurinn var einn í bílnum og lést hann í slysinu.*

## Staðsetning



### Látin:

73 ára karl

### Veður og birta:

Hiti 3°C, vestsuðvestan 6-8 m/s, háskýjað og úrkomulaust, myrkur

### Vegur:

Malarvegur. Hámarkshraði 80 km/klst (leiðbeinandi hámarkshraði 30 km/klst) við slysstað  
Meðaltalsumferð á sólarhring er 120 ökutæki (220 yfir sumarið og 57 yfir veturinn).

### Tími sólarhrings:

Að kvöldi til

### Ökutæki:

Toyota Land Cruiser fólksbifreið (breyttur jeppi), nýskráð 1997

## Lýsing á slysi

### Atvikalýsing

Sunnudaginn 14. nóvember fannst bifreið sem oltið hafði utan vegar á Örlygshafnarvegi, í brekku niður í Látravík. Afar lítil umferð er á slysstað á þessum tíma árs. Í bifreiðinni var ökumaðurinn og var hann látinn þegar að var komið. Var hann einn á ferð að kvöldi föstudagsins 12. nóvember. Sennilegt er að slysið hafi orðið þetta kvöld.

Vegurinn liggur niður á við inn eftir fjallshlíð. Neðarlega í hlíðinni er tæplega 180 gráðu beygja og liggur vegurinn síðan út hlíðina. Bifreiðin hafnaði fyrir neðan veginn. Af ummerkjum að dæma fór bifreiðin út af veginum í beygjunni í stefnu beint niður fjallshlíðina, yfir grjót og valt. Sennilega hefur hún oltið fyrst á vinstri hlið, yfir á toppinn og endað á hægri hlið.



**Mynd 1: Mynd af slysavettvangi. Bifreiðin sést fyrir neðan veginn hægra megin á myndinni (mynd frá lögreglunni).**



**Mynd 2: Mynd af slysavettvangi. Séð frá veginum, af þeim stað sem bifreiðin fór út af. Búið var að klippa toppinn af (mynd frá lögreglunni).**

### Áverkar

Ökumaðurinn var einn í bifreiðinni. Hann hlaut höfuð- og brjóstholsáverka. Dánarorsök var ofkæling. Þegar hann fannst var hann ekki spenntur í öryggisbelti. Rannsókn á bifreiðinni leiddi í ljós að öryggisbelti ökumanns var klemmt fast upp við hliðarpóstinn (B póstin) og miðað við stöðu beltisins var það inndregið og því ekki í notkun þegar slysið varð.

## Ökutækið

Bifreiðin var af gerðinni Toyota Land Cruiser, nýskráð 1997. Hún var skráð torfærubifreið eftir að henni hafði verið breytt. Hún var útbúin 37 tommu grófum negldum vetrarhjólborðum. Hún hafði síðast verið skoðuð í ágúst 2020, þá ekin um 370 þúsund km. Færa átti bifreiðina til skoðunar fyrir júnílok 2021 og var hún því án skoðunar þegar slysið átti sér stað. Yfirbyggingin var mikið skemmd eftir veltuna en ekki var mikil aflögun inn í farþegarýmið.

Bifreiðin var tekin til bíltæknirannsóknar eftir slysið. Ummerki voru eftir nýlega viðgerð á hendlum bifreiðarinnar en skipt hafði verið um alla diska, klossa og þrjár hemladælur af fjórum. Gúmmí vantaði á færslupinna fyrir hemladælu hægra megin að aftan og var sætisopið fyrir pinnan orðið slitnið, dælan skrölti því í festum sínum. Samkvæmt viðgerðaraðila átti að kalla bifreiðina aftur inn á verkstæði þegar varahlutir bærust, til þess að laga þetta atriði. Merki voru um að hemladiskur hægra megin að aftan hefði komið við bæði hemladæluna og dæluhaldarann. Þegar bifreiðinni var breytt á sínum tíma þurfti að færa hemlabúnaðinn til svo hægt væri að koma fyrir nýjum felgum. Þessi færsla kallaði á að renna þurfti 3 mm af þvermáli diskanna. Líkur eru á að færsla dællunnar hægra megin hafi verið of mikil og því hafi diskarnir sorfið dæluna og dælufestinguna. Einnig voru ummerki um að hemladiskurinn hafi ofhitnað, sennilega vegna þess að búnaðurinn passaði ekki saman. Hitaummerkin voru ekki mikil og engin á klossunum. Samkvæmt niðurstöðum bíltæknirannsóknar var hemlageta bifreiðarinnar fullnægjandi og ósennilegt að þessi atriði hafi orsakað slysið.



**Mynd 3: Hemladælan hægra megin að aftan. Ummerki eru um að hemladiskurinn hafi sorfið hemladæluna.**

## Ökuhraði

Bifreiðin var í þriðja gír og í fjórhjóladrifinu þegar að slysinu var komið. Vegna stöðu gírstangar og gírhlutfalla bifreiðarinnar má áætla mögulegan ökuhraða bifreiðarinnar í brekkunni. Lægsti hraði sem hægt er að ná í þriðja gír er um 16 km/klst miðað við að kúplingin hafi verið tengd, þ.e. bifreiðin hafi ekki fríhjólað. Líklegri ökuhraði er þó milli 25 og 35 km/klst. Beygjan er mjög kröpp og þarf að hægja vel á ferðinni áður en hún er tekin.

## Vegur og umhverfi

Vegurinn á slystað er malarvegur sem liggur niður fjallshlíð í tæplega 180 gráðu beygju með aukinni vegbreidd í beygjunni. Hámarks hraði á veginum er 80 km/klst en leiðbeinandi hraði í beygjunni er 30 km/klst. Vegurinn er ekki hálfkuvarinn en samkvæmt staðkunnugum mun vera sjaldgæft að hann verði mjög háll. Ekki er útilokað að snjór hafi verið á veginum þegar slysið varð.

## Ökumaðurinn

Við rannsókn málsins kom í ljós að ökumaðurinn átti við ýmis heilsufarsvandamál að stríða og var ökuhæfi hans sennilega skert sökum þess. Hann var með gild ökuréttindi og staðkunnugur. Hann hafði átt umrædda bifreið til margra ára og þekkti hana vel.

## Áfengis- og lyfjaprófanir

Niðurstaða áfengis- og lyfjarannsóknar á ökumanni bifreiðarinnar var neikvæð.

## Orsakagreining

- Ökumaðurinn missti stjórn á bifreiðinni í krappri beygju með þeim afleiðingum að hún fór út af veginum
- Ökumaðurinn var ekki í spenntur í öryggisbelti
- Ekki er hægt að útiloka að heilsufar ökumanns hafi skert getu hans til þess að stjórna ökutækinu örugglega

## Ábendingar

### Notkun öryggisbelta

Ökumaðurinn sem lést var ekki spenntur í öryggisbelti. Nefndin telur mögulegt að hann hefði lifað slysið af hefði hann verið spenntur í öryggisbelti. Rannsóknarnefnd samgönguslysa telur mikilvægt að brýna fyrir öikumönnum og farþegum að nota ávallt öryggisbelti, hvort sem verið er að fara styttri eða lengri vegalengdir. Vanhöld á notkun öryggisbelta eru ein helsta orsök banaslysa í umferðinni.

### Ástand ökutækja

Mikilvægt er að ástand ökutækja í umferð sé gott svo öikumenn geti brugðist við óvæntum hættum og stýrt þeim örugglega um vegi landsins og komist hjá slysum. Viðgerð sem hafði farið fram á hemlabúnaði bifreiðarinnar var ófullnægjandi. Beinir nefndin því til eigenda ökutækja og þeirra sem sjá um viðhald þeirra að ökutæki sem er með ófullnægjandi hemla eða annan mikilvægan stjórnþúnað séu ekki í umferð fyrr en fullnægjandi viðgerð hefur farið fram.

### Skýrsluna samþykkja:

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

### Fyrir hönd Rannsóknarnefndar samgönguslysa

Sævar Helgi Lárusson  
Stjórnandi rannsókna

Reykjavík 19. september 2022  
Rannsóknarnefnd samgönguslysa