



## Skýrsla um banaslys í umferðinni

Mál nr.: **2021-110U013**

Dagsetning: **3. nóvember 2021**

Staðsetning: **Hvalfjarðarvegur í Kjós**

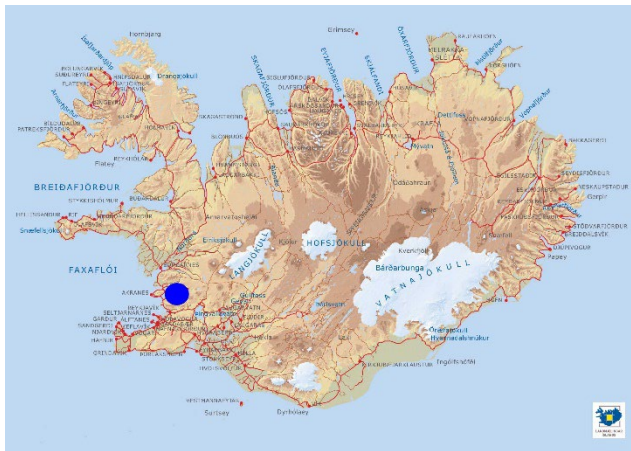
Atvik: **Útafakstur í hálfku**

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 pallbifreiðar ók suður Hvalfjarðarveg. Við félagsheimilið Félagsgarð missti hann stjórn á bifreiðinni í hálfu með þeim afleiðingum að hún fór út fyrir veginn og valt. Einn farþegi var í bifreiðinni og köstuðust bæði ökumaður og farþegi út úr bifreiðinni í veltunni. Þeir voru ekki spenntir í öryggisbelti og lést farþeginn í slysinu.

## Staðsetning



## Helstu upplýsingar

### Látinn:

32 ára karl

### Veður og birta:

Hiti 0-3°C, hlýnandi, hæg suðaustlæg átt, skýjað og dálítill rigning með köflum

### Vegur:

Bundið slitlag, hált vegyfirborð. Hámarkshraði 90 km/klst  
Meðaltalsumferð á sólarhring er 690 ökutæki

### Tími sólarhrings:

Klukkan 16:36

### Ökutæki:

Ford F250 nýskráð árið 2001

## Lýsing á slysi

### Atvikalýsing

Síðdegis 3. nóvember 2021 var Ford pallbifreið ekið suður Hvalfjarðarveg. Auk ökumanns var einn farþegi í bifreiðinni. Rétt sunnan við brú yfir Laxá í Kjós missti ökumaðurinn stjórn á bifreiðinni með þeim afleiðingum að bifreiðin rann yfir á rangan vegarhelming og fór út af veginum vinstra megin, lenti á stórum steini og valt, sennilega eina veltu. Eldur kviknaði í bifreiðinni sem gjöreyðilagðist. Ökumaður og farþegi köstuðust báðir út úr bifreiðinni og lést farþeginn í slysinu.



**Mynd 1: Mynd af slysavettvangi. Hjólför eru eftir bifreiðina í vegfláanum sem sjá má á myndinni og hvar bifreiðin stöðvaðist utan vegar.**

Engin vitni voru að slysinu en fljótlega komu að vegfarendur. Greindu þeir frá því að við aðkomu voru bæði ökumaður og farþegi utan við bifreiðina og bifreiðin í ljósum logum. Þegar lögregla kom á staðinn var rigning en bjart og skyggni gott en hálka á veginum. Samkvæmt ökumanninum hafði hann ekið eftir veginum í 10 – 15 mínútur við ágætis aðstæður. Byrjað hafi að rigna rétt eftir að hann lagði af stað og vegurinn verið hálkulaus. Hann hafi hægt vel ferðina áður en hann ók yfir brúna yfir Laxá í Kjós og var að auka hraðann aftur þegar hann skyndilega missti stjórn á bifreiðinni sem fór út af veginum. Ökumaðurinn hafði ekki orðið var við hálku á veginum fyrir en slysið varð. Samkvæmt honum kviknaði ekki í bifreiðinni fyrir en eftir að hann og farþeginn köstuðust út úr henni.

### Áverkar

Hvorki ökumaður né farþegi bifreiðarinnar voru spenntir í öryggisbelti og köstuðust báðir út úr bifreiðinni í veltunni. Farþeginn hlaut banvæna áverka og lést. Lítil sem engin aflögun varð inn í fólksrými bifreiðarinnar í slysinu. Að mati nefndarinnar hefði farþeginn sennilega lifað slysið af hefði hann verið spenntur í öryggisbelti. Ökumaður bifreiðarinnar hlaut alvarlega áverka.

### Ökutækið

Bifreiðin var pallbifreið af gerðinni Ford F250 nýskráð 2001. Bifreiðin hafði síðast verið færð til skoðunar í ágúst 2019 og var því ekki með gilda skoðun þegar slysið varð.

Bifreiðin var skoðuð eftir slysið. Hún skemmdist mikið við brunann, m.a. brann allt inn í fólks- og vélarhúsi sem brunnið gat. Talsverð aflögun varð inn í vélarhús hægra megin við áreksturinn við steininn. Sennilegt er að skemmdir í vélarrými bifreiðarinnar hafi valdið því að eldur kviknaði. Bifreiðin var útbúin slitnum ónegldum heilsárshjólborðum, lítið var eftir af hjólbörðunum að framan eftir brunann en þó var hægt að mæla mynstursdýpt. Mæld mynstursdýpt hægra afturhjólarða var 2,5 til 3 mm og vinstra afturhjólarða 3 mm til 3,5 mm, en lágmarksmynstursdýpt samkvæmt reglugerð um gerð og búnað nr. 822/2004 með síðari breytingum er 3 mm á tímabilinu 1. nóvember til 14. apríl. Mynsturdýpt mældist 4 mm á hjólbörðunum að framan. Hjólbarðarnir voru því slitnir en að mestu innan lögbundinna marka. Sennilega voru þeir með takmarkað veggrip í bleytu og hálfu. Bifreiðin var ekki í fjórhjóladrifinu þegar slysið átti sér stað. Ástand hemlabúnaðar benti til þess að það hafi verið bágborið. Hemlaklossar voru misslitnir sem bendir til þess að færslur hemladælanna hafi verið orðnar stífar eða fastar.

### Ökuhraði

Rétt fyrir slysið ók ökumaðurinn yfir einbreiða brú þar sem leyfður hámarkshraði er 50 km/klst. Slysið varð þar sem hámarkshraði er á ný heimilaður 90 km/klst. Þaðan sem ummerki voru um að bifreiðin hafi fyrst farið út af veginum og að þeim stað þar sem hún stöðvaðist voru um 29 metrar. Á þeirri vegalengd valt bifreiðin um 15 metra. Hraðaútreikningur RNSA bendir til þess að ökuhraði hennar hafi verið 57 til 74 km/klst rétt fyrir slysið. Samkvæmt ökumanni var hann á um 60 km/klst hraða þegar hann missti stjórn á bifreiðinni.

### Vegur og umhverfi

Slysið varð á Hvalfjarðarvegi við félagsheimilið Dreng í Kjós. Vegurinn var um 6 metra breiður með bundnu slitlagi þar sem slysið varð auk 0,5 metra vegaxla sitt hvoru megin og beinn. Ein akrein var fyrir hvora akstursátt, miðlína var hálfbrotin og brotin kantlína. Vegfláinn var hvorki hár né brattur, en rétt fyrir utan veginn var trjágróður sem bifreiðin braut niður áður en hún lenti á steini og valt.



**Mynd 2: Mynd tekin í akstursátt bifreiðarinnar þar sem hún fór út af veginum. Bifreiðin valt þegar hún rakst á stein.**

Frost hafði verið um morguninn en næstu veðurstöðvar sýndu að það hlýnaði þegar leið á daginn, þegar skil nálgudust landið úr vestri, og byrjaði að rigna um þrjú leytið. Þekkt er að kuldablettur myndast stundum þar sem slysið varð og er þar staðbundið skjól í þeirri vindátt sem var þegar slysið



varð. Líklegt er að frostrigning hafi verið þarna, til dæmis að rignt hafi á frosið vegyfirborð, og valdið hálfu. Skógarlundur var við veginn sem dregur einnig úr vindi sem eykur líkur á að hálfu vegna frostrigningar myndist.

Vegurinn var í þjónustuflokki 3 hjá veghaldara. Vegir í þeim þjónustuflokki eru hálfuvarðir á varasömum stöðum eða við varasamar veðuraðstæður. Krappar beygjur og brekkur eru hálfuvarðar í hálfu, sérstaklega í hvassviðri og samkvæmt handbók um vetrarþjónustu skal einnig hálfuverja vegi í þessum þjónustuflokki í flughálfu<sup>1</sup>. Það hálfuástand sem þarna skapaðist var bæði staðbundið og erfitt að sjá fyrir.

### Áfengis- og lyfjarannsókn

Niðurstaða áfengis- og lyfjarannsóknar á öikumanninum var jákvæð. Fíkniefni greindist í blóði hans.

## Orsakagreining

- Ökumaðurinn missti stjórn á bifreið sinni í hálfu
- Ökumaðurinn og farþegi voru ekki spenntir í öryggisbelti
- Fíkniefni greindist í blóði ökumansins
- Bifreiðin var útbúin slitnum heilsársdekkjum

## Ábendingar

### Hálka og flughálka

Hálka getur myndast á vegi á nokkra mismunandi máta. Daginn sem þetta slys varð hafði verið frost um morguninn en hiti hækkaði þegar líða tók á daginn. Staðbundið skjól er á þeim stað sem slysið varð og líkur á að enn hafi verið frostpollur yfir veginum þegar fór að rigna. Ef rigning eða súld fellur niður í kalt loft geta droparnir haldist fljótandi þar til þeir lenda en frjósa þá samstundis. Sömuleiðis getur rigning og súld frosið við snertingu við frosið yfirborð. Í báðum tilvikum getur myndast mikil hálfu á vegyfirborði vegna íslags sem oft líkist blautum vegi og því erfitt fyrir ökumenn að átta sig á aðstæðum. Rannsóknarnefnd samgönguslysa hvetur ökumenn til þess að vera vakandi fyrir hálfu og við hvaða aðstæður hún myndast helst. Hægt er að lesa sér til um hálfu á heimasíðu Samgöngustofu<sup>2</sup> og horfa á myndband um ísingu og hálfu<sup>3</sup>.

### Notkun öryggisbelta

Hvorki farþeginn sem lést í slysinu né ökumaðurinn voru spenntir í öryggisbelti. Köstuðust þeir báðir út úr bifreiðinni í veltunni. RNSA telur mikilvægt að brýna fyrir ökumönnum og farþegum að nota ávallt öryggisbelti, hvort sem verið er að fara styttri eða lengri leiðir. Vanhöld á notkun öryggisbelta eru ein af helstu orsökum alvarlegra áverka og banaslysa í umferðinni.

### Akstur undir áhrifum ólöglegra fíkniefna

Akstur undir áhrifum áfengis, vímuefna og lyfja er alvarlegt vandamál í umferðinni. Í sjö banaslysum í umferðinni árið 2020 voru ökumenn í fjórum slysum undir áhrifum ólöglegra

<sup>1</sup> Handbók um vetrarþjónustu (2012). Vegagerðin

<sup>2</sup> <https://www.samgongustofa.is/umferd/fraedsla-og-oryggi/fraedsla/bifreidar-og-almenn-fraedsla/ising-og-halka>

<sup>3</sup> <https://youtu.be/E6BS9tYWRa4>



fíkniefna eða áfengis. Vímuefni hafa áhrif á dómgreind ökumanna og skynjun þeirra á umhverfið. Viðbragð, hreyfistjórnun og rökvísi skerðast og líkur á alvarlegu slysi aukast.

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

### **Hættur í umhverfi vega**

Þar sem slysið varð var stór steinn rétt við mörk öryggissvæðis vegarins, eða í um sjö metra fjarlægð frá vegbrún. Einnig var trjálundur við veginn og voru tré farin að vaxa innan öryggissvæðisins. Með tíð og tíma munu þessi tré skapa árekstrarhættu við útafakstur og skerða útsýn frá heimreiðinni að félagsheimilinu sem þarna stendur fyrir ofan veginn. Bendir nefndin á, að mikilvægt sé að huga að þeim stöðum þar sem trjágróður er farinn að vaxa nálægt vegum og grípa inn í áður en hann skapar hættu. Bendir nefndin jafnframt á mikilvægi þess að trjágróður sé ekki settur of nærri þjóðvegum þar sem ökuhraði er mikill.

### **Skýrsluna samþykkja:**

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

### **Fyrir hönd Rannsóknarnefndar samgönguslysa**

Sævar Helgi Lárusson  
Stjórnandi rannsóknar

**Reykjavík 16 febrúar 2023**  
**Rannsóknarnefnd samgönguslysa**