



**Banaslys 27. maí 2009**  
Grindavíkurvegur  
Framanákeyrsla  
Látinn 48 ára karlmaður

### Lýsing á slysi

Lítilli sendibifreið var ekið suður Grindavíkurveg snemma morguns. Veður var gott, sól og logn. Jeppabifreið var ekið úr gagnstæðri átt. Skömmu áður en þær mættust sveigði jeppabifreiðin yfir á vegarhelming sendibifreiðarinnar og lentu þær saman í harðri framanákeyrslu. Ekki sáust ummerki þess að ökumenn hefðu hemlað en skriðför í malbikinu bentu til þess að báðir ökumennirnir hefðu reynt að afstýra árekstrinum með því að sveigja til hægri rétt áður en þeir rákust saman. Af ummerkjum á vettvangi að dæma varð áreksturinn á akrein sendibifreiðarinnar, en bifreiðarnar köstuðust yfir á eystri akreinina eftir áreksturinn (sjá mynd).



Mynd tekin af vettvangi slyssins í aksturssátt jeppabifreiðarinnar. Í miðlínu vegarins og við vegaxlir eru fræstar rifflur sem sjást vel á myndinni.

Ökumaður sendibifreiðarinnar lést í slysinu. Hann var spenntur í öryggisbelti og loftpúði í stýri sprakk út. Mikil aflögun varð á bifreiðunum báðum, og náði aflögunin inn í fólksrými þeirra beggja. Þar sem jeppabifreiðin var hærri, stífar og þyngri en sendibifreiðin, varð meiri aflögun inn í fólksrými sendibifreiðarinnar en jeppans. Sökum þessa dugðu öryggisbeltið og loftpúðinn ekki að hindra að ökumaðurinn hlyti banvæna áverka. Ökumaður jeppans var ekki spenntur í öryggisbelti en loftpúði í

### **Veður:**

*Gott, sól og logn.  
Engin ofankoma.*

### **Vegur:**

*ÁDU 2970 bílar á  
sóláhring*

### **Tími sólarhrings:**

*Morgunn.*

### **Ökutæki:**

#### **VW Caddy**

*Ökumaður var einn í  
bifreiðinni. Hann var  
spenntur í  
öryggisbelti og  
loftpúði blés út í  
stýri.*

#### **Rexton**

*Ökumaður var einn í  
bifreiðinni, ekki  
spenntur í  
öryggisbelti.  
Loftpúði í stýri blés  
út.*

stýri sprakk út. Hann hlaut ökkla- og handleggsbrot auk annarra smærri áverka. Líkur eru á að loftþúðinn hafi bjargað honum frá því að hljóta alvarlegri áverka.

Á slysstað er vegurinn beinn og útsýn fram á hann gott. Í honum eru rifflur bæði í miðlínu og við vegaxlirnar. Þegar hjólbarðar ökutækis fara yfir þessar rifflur heyrst talsverður hávaði sem á að vekja athygli ökumanna á því að þeir eru að yfirgefa akrein sína.

Samkvæmt mati sérfræðings var jeppabifreiðinni ekið hraðar en sendibifreiðinni. Líklegasti hraði jeppans var reiknaður 106 km/klst. miðað við að sendibifreiðin hafi verið á 90 km/klst.

Slysið átti sér stað um klukkan hálf sjö að morgni til og var ökumaður jeppans bæði ósofinn og samkvæmt áfengis- og lyfjamælingu, ofurölvi. Hafði hann ítrekað verið sviptur ökuréttindum og var ekki með réttindi til aksturs þegar slysið átti sér stað.

Bifreiðarnar voru teknar til skoðunar eftir slysið. Ekkert kom fram við skoðun á sendibifreiðinni sem skýrir orsök slyssins, en við skoðun á jeppabifreiðinni kom fram að ástand hemla hennar hafi verið bágborið sem og að hjólbarðar hennar voru talsvert stærri en skráðir hjólbarðar. Þvermál hjólbarðanna sem voru undir henni var 16% meira en bifreiðin er skráð fyrir. Samkvæmt ökutækjaskrá þá hafði þessi bifreið ekki farið í breytingaskoðun eins og reglur gera ráð fyrir. Að auki voru hjólbarðarnir að framan misslitnir sem bendir til þess að stilling hjóla hafi verið röng. Röng hjólastilling getur haft þær afleiðingar að bifreiðin verður óstöðug á vegi.

## Orsakagreining

- Ökumaður jeppabifreiðarinnar var ofurölvi og sveigði yfir á rangan vegarhelming í veg fyrir sendibifreiðina

## Tillögur í öryggisátt

RNU hefur alloft rannsakað banaslys í umferðinni sem urðu af völdum ökumanna með langan brotaferil; ölvunaraksturbrot og önnur umferðarlagabrot. Um er að ræða ökumenn sem láta ekki segjast og aka þrátt fyrir boð og bönn. Að mati nefndarinnar duga hefðbundin úrræði ekki til að stöðva þessa ökumenn og ganga þarf lengra með sértækum úrræðum. Telur RNU mikilvægt að nefnd um Umferðaröryggisáætlun ríkisstjórnarinnar skoði kosti og galla þess að innleiða áfengislás sem úrræði vegna ökumanna sem aka undir áhrifum áfengis.

Nýliðar í umferðinni sem eru enn á bráðabirgðarskírteini og fá á sig fjóra punkta í ökuferilsskrá eða fleiri, eru settir í akstursbann og látnir sitja sérstök námskeið og þurfa að taka ökuþrófið aftur. Lög um akstursbann og sérstök námskeið tóku gildi 27. apríl 2007 og hefur umferðarlagabrotum ungra ökumanna fækkað umtalsvert eftir gildistökuna. Sökum þessa góða árangurs leggur RNU til að ökumenn sem eru sviptir ökuréttindum sökum umferðarlagabrota, verði látnir undirgangast sérstök námskeið sambærileg þeim sem ungrir ökumenn, sem fá á sig akstursbann, eru látnir sitja.

## **Ábending**

RNU beinir því til eigenda ökutækja, að skv. 11. gr. reglugerðar um skráningu ökutækja nr. 751/2003, skal ökutæki fært til skoðunar hjá faggiltri skoðunarstofu innan 7 daga, ef búnaður þess er ekki lengur í samræmi við skráðan notkunnarflokk, sbr. 1. gr. reglugerðar um gerð og búnað ökutækja nr. 822/2004. Beinir nefndin því einnig til skoðunarstöðva að vera vel vakandi yfir hvort bifreið sem tekin er til aðalskoðunar, skuli dæmd í breytingaskoðun. Mikilvægt er að ökutækin séu yfirfarin af fagmönnum eftir að þeim hefur verið breytt og öruggt sé, að atriði á borð við að hjólastilling hafi farið fram og hraðamælir hafi verið leiðréttur auk annarra atriða sem farið er yfir í breytingaskoðun.

**26.5.2010**

**Rannsóknarnefnd umferðarslys**