



Skýrsla um banaslys í umferðinni

Mál nr.: **2015-058-U-008**

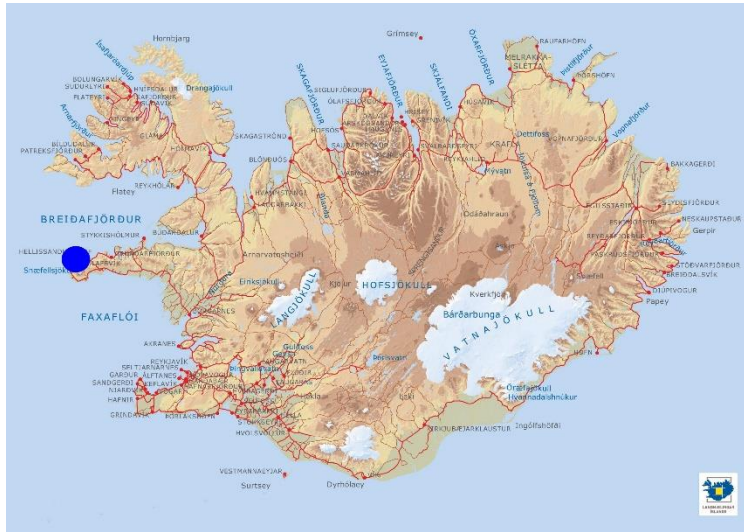
Dagsetning: **28. maí 2015**

Staðsetning: **Útnesvegur við Hellissand**

Atvik: **Velta á vegi**

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.

Staðsetning



Aðstæður

Veður og birta:

Bjart, 3°C, NNA 6 m/s og þurrt.

Vegur:

6,5 metra breitt bundið slitlag. Þurrt yfirborð. Hámarks hraði 50 km/klst. Meðaltalsumferð á sólarhring er 766 ökutæki.

Tími sólarhrings:

09:12

Ökutæki:

Land Rover Defender

Látinn: 32 ára karlmaður, farþegi í framsæti

Samantekt

Að morgni 28. maí missti ökumaður stjórn á bifreið sinni á Útnesvegi við Hellissand með þeim afleiðingum að hún valt. Í bílnum voru fimm farþegar. Farþegi í framsæti lést í slysinu og annar farþegi kastadist út úr bifreiðinni og hlaut lífshættulega fjölværka. Rannsóknarnefnd samgönguslysa gerir tvær tillögur í öryggisátt í skýrslunni varðandi yfirborðsmerkingar og merkingar hámarks hraða.

Lýsing á slysi

Að morgni 28. maí 2015 var Land Rover Defender bifreið ekið vestur Útnesveg. Í bifreiðinni voru fimm farþegar auk ökumanns, allt erlendir ferðamenn. Við gatnamótin við Keflavíkurgötu, missti ökumaður stjórn á bifreiðinni með þeim afleiðingum að hún valt.



Mynd 1: Myndin er tekin á vettvangi slyssins í akstursátt bifreiðarinnar.

Samkvæmt frásögn ökumanns hafði hann mætt tveimur bifreiðum rétt fyrir slysið, vikið til hægri alveg út í kant en misst stjórn á bifreið sinni þegar hann var ný búinn að mæta seinni bifreiðinni. Þá hafi hún farið að rása á veginum með þeim afleiðingum að hann missti hana út af vinstra megin en náð að sveigja aftur upp á veginn. Við það hafi bifreiðin oltið og stöðvast á hjólunum utan vegar hægra megin. Ummerki á vettvangi slyssins sýndu vel að bifreiðin hafði runnið niður í vegfláann vinstra megin og verið sveigt snögg aftur upp á veginn og hún oltið við það. Nokkur vitni voru að slysinu og var frásögn þeirra á sama veg.

Í veltunni kastaðist einn farþegi út úr bifreiðinni og hlaut hann lífshættulega fjölaverka með alvarlegum afleiðingum. Hann var ekki spenntur í öryggisbelti. Farþegi í framsæti var spenntur í öryggisbelti en bifreiðin kom niður á framhorni farþegarýmisins og þakið fyrir ofan hann lagðist saman. Við höggið hlaut hann lífshættulega höfuðáverka og lést í slysinu. Aðrir hlutu minni háttar áverka.

Ökumaðurinn í slysinu fékk ökuréttindi í október 2012 og hafði því haft ökuréttindi í tæp 3 ár. Hann kvaðst ekki vera vanur ökumaður.

Ökutækið

Bifreiðin var af gerðinni Land Rover Defender árgerð 2010 og var skráð bílaleigubifreið. Hún var síðast skoðuð í júní 2014 og hlaut þá eina athugasemd um bilun í raftengi. Samkvæmt frásögn ökumanns og farþega töldu þeir bifreiðina ekki vera í lagi, þéttikantar hefðu verið lélegir, hliðarspegill hafi verið laus og hemlar stúfir. Við bíltækniskoðun á bifreiðinni eftir slysið kom ekkert fram sem skýrir orsök slyssins. Í bifreiðinni var upplýsingamiði um að skylt sé samkvæmt íslenskum

lögum að allir séu spenntir í öryggisbelti. Bifreiðin er jeppabifreið með hærri þyngdarpunkt en flestar fólksbifreiðar og af þeim sökum ekki eins stöðug. Bifreiðin var ekki búin stöðugleikakerfi.

Ökuhraði

Í bifreiðinni var GPS staðsetningartæki sem vistaði ökuleið og hraða. Samkvæmt upplýsingum úr tækinu var ökuhraðinn rétt fyrir slysið 89 km/klst. Hraðaútreikningar nefndarinnar byggðir á grundvelli ummerkja á vettvangi staðfesta hraðann, en niðurstöður útreiknings á hraða rétt fyrir slysið var 84 ± 10 km/klst. Hámarkshraði á þessum stað er 50 km/klst.

Vegur og umhverfi

Á slystað er vegurinn beinn með um 6,5 metra breitt slitlag og malarvegöxl og hallar örlítið niður til vesturs. Engar málaðar kantlínur voru á veginum og miðlína nánast horfin. Rétt austan við slystað er þéttbýlisskilti en engin ábending um lækkaðan hámarkshraða. Nokkrum metrum vestan við slystaðinn er skilti um lækkaðan hámarkshraða.

Áfengis- og lyfjaprófanir

Ekki var gerð áfengis- og lyfjarannsókn á ökumanni bifreiðarinnar.

Orsakagreining

- Ökumaður var óvanur og missti stjórn á bifreiðinni með þeim afleiðingum að hún valt
- Mikil aflögun varð á þaki bifreiðarinnar fyrir ofan farþegann sem lést
- Farþeginn sem kastaðist út notaði ekki bílbelti og hlaut lífshættulega fjörláverka
- Ökumaður ók yfir hámarkshraða, en hámarkshraðamerkingum við veginn var ábótavant

Tillögur í öryggisátt

Hámarkshraðaskilti



Mynd 2: Þéttbýlisskilti er við veginn áður en komið er að vegamótunum við Keflavíkurgötu en ekkert hámarkshraðaskilti.

Í 37. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 með síðari breytingum er kveðið á um að ökuhraði megi ekki vera meiri en 50 km/klst í þéttbýli nema annað sé tekið fram. Ekkert hámarkshraðaskilti er við þéttbýlisskiltið við þjóðveg 574 við eystri mörk Hellissands. Samkvæmt reglugerð um umferðarmerki og notkun þeirra nr. 289/1995 með síðari breytingum, ber að nota þéttbýlisskilti við akstursleiðir inn á svæði þar sem ákvæði umferðarlaganna um þéttbýli gilda. Því gildir 50 km/klst. hámarkshraði þar sem slysið varð þó svo að ekkert hámarkshraðaskilti gefi það til kynna. Að mati

Rannsóknarnefndar samgönguslysa gefur þetta slys tilefni til að yfirfara hraðamerkingar við þéttbýlismörk og samræma því finna má fleiri staði sambærilega þessum á þjóðvegakerfinu.

Rannsóknarnefnd samgönguslysa beinir þessari tillögu til Vegagerðarinnar og Sambands íslenskra sveitarfélaga.

Yfirborðsmerkingar

Í handbók Vegagerðarinnar um yfirborðsmerkingar frá janúar 2006 er þess getið að á vegi með árdagsumferð (ADU) 500 til 1000 ökutæki á sólarhring skal haft til viðmiðunar að miðlína sé sprautumössuð einu sinni á ári eða sjaldnar eftir þörfum og kantlína máluð annað hvert ár. Árdagsumferð á Útnesvegi milli Hellissands og Rifs var skv. umferðartölum 2014 709 ökutæki á sólarhring. Í svari veghaldara við fyrirspurn RNSA um viðhald yfirborðsmerkinga á Útnesvegi kom fram að verið var að mála miðlínur sama dag og slysið átti sér stað en kantlínur hafi ekki verið málaðar á þessum stað. Miðlínur var máluð í september 2014.

Rannsóknir sem nefndin hefur kynnt sér benda til þess að öryggisávinningur þess að vera með kantlínu á mjóum vegum sé jákvæður¹. Kantlínur auðvelda ökumönnum að átta sig á legu vegar og akreina.

Rannsóknarnefnd samgönguslysa beinir því til veghaldara að endurskoða tíðni og framfylgja verklagi yfirborðsmerkinga á Útnesvegi í ljósi sívaxandi umferðar.

Ábending

Stöðugleikabúnaður

Rannsóknarnefnd samgönguslysa ítrekar tillögu sem birtist í skýrslu nefndarinnar um banaslys sem varð á Suðurlandsvegi í Eldhrauni 23. apríl 2012 um stöðugleikabúnað. Allmargar rannsóknir hafa verið gerðar á gagnsemi slíks búnaðar sem benda til að öryggisávinningur hans sé verulegur. Stöðugleikabúnaður vinnur þannig að þegar bifreið fer að skriða til á vegi þá grípur hann sjálfvirkt inn í með því að hemla á því hjóli/hjólum sem geta afstýrt því að ökutækið haldi áfram að skrika til og verði stjórnlaust. Búnaðurinn vinnur án þess að ökumaðurinn þurfi að bregðast sérstaklega við og benda rannsóknir til að hann minnki umtalsvert líkurnar á að ökumaðurinn missi stjórn á bifreiðinni og að banaslysum vegna útafaksturs og veltna megi fækka um 30 til 64% með stöðugleikabúnaði².

Rannsóknarnefnd samgönguslysa hvetur bílaleigur og aðra kaupendur nýrra bifreiða til að velja þennan búnað við kaup á bifreiðum.

Reynsluleysi og röng viðbrögð

Rannsóknarnefnd samgönguslysa rannsakar reglulega alvarleg umferðarslys þar sem ökumaður bregst ranglega við þegar hann missir hjólin út af slitlagi. Hætta er á að hann missi endanlega stjórn á bifreiðinni þegar sveigt er inn á veginn aftur eins og raunin varð í þessu slysi. Mikilvægt er að bregðast rólega við og sveigja hægt inn á veginn aftur sé það hægt. Hættulegt getur verið að beita hemlum og stundum getur verið betri kostur að stýra bifreiðinni út af veginum og eftir fremsta megni komast hjá því að bifreiðin velti.

1 Dougald, Cottrell, Kweon, Lim, 2013: „Investigation of the Safety Effects of Edge and Centerline Markings on Narrow, Low-Volume Roads“ Virginia Center for Transportation, Charlottesville VA, Bandaríkin.

2 Erke, A. (2008). „Effects of electronic stability control (ESC) on accidents: A review of empirical evidence.“ Accident Analysis and Prevention, vol. 40, nr. 1, bls 197 – 173.

Ferguson, S.A. (2007). „The effectiveness of Electronic Stability Control in reducing real-world crashes: A literature review.“ Traffic Injury Prevention, vol. 8, nr. 4, bls. 329 – 338.



Athugasemd

Rannsóknarnefnd samgönguslysa gerir athugasemd við að áfengis- og lyfjamæling var ekki gerð á öikumanninum. Nefndin hefur áður bent á nauðsyn þess að útiloka þann þátt í rannsóknum allra alvarlegra umferðarslysa.

Skýrsluna samþykkja:

Geirþrúður Alfreðsdóttir
Ásdís J. Rafnar
Brynjólfur Mogensen
Guðmundur Freyr Úlfarsson
Inga Hersteinsdóttir

Fyrir hönd Rannsóknarnefndar samgönguslysa

Sævar Helgi Lárusson
Stjórnandi rannsókna

Reykjavík 1. september 2016
Rannsóknarnefnd samgönguslysa