



## Skýrsla um banaslys í umferðinni

Mál nr.: **2016-U006**

Dagsetning: **9. apríl 2016**

Staðsetning: **Þjóðvegur 1 Holtavörðuheidi**

Atvik: **Útafakstur**

Látin: **17 ára karlmaður**

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

### Birta og veður:

Bjart og 6-8 m/sek vindur. Hiti -3°C.

### Vegur:

Bundið slitlag, þurrt yfirborð, 90 km/klst. hámarkshraði

### Tími sólarhrings:

04:40

### Ökutæki:

Citroen C4

## Samantekt

Ökumaður fólksbifreiðar ók norður Holtavörðuheidi seint að nóttu en með honum í bifreiðinni voru tveir farþegar, í framsæti og aftursæti. Ökumaður missti stjórn á bifreiðinni eftir vinstri beygju og ók út af veginum. Bifreiðin valt utan vegar og kastaðist farþegi í aftursæti út úr bifreiðinni. Hann notaði ekki bílbelti, hlaut banvæna fjöláverka og lést á slystað. Við rannsókn slyssins kom í ljós að ökumaður var undir áhrifum áfengis- og vímuefna og var óhæfur til aksturs. Hann var ennfremur ökuréttindalaus. Bíltækniþjálfun leiddi í ljós að spindilkúla við vinstra framhjól var brotin. Að mati bíltækniérfræðinga hafði kúlan verið brotin í nokkurn tíma. Mögulegt er að kúlan hafi hrokkið úr sæti og bifreiðin orðið stjórnlaus við það. Hraðaútreikingar RNSA benda til þess að ökutækinu hafi verið ekið langt yfir hámarkshraða eða á 132 km/klst +/- 9 km/klst.

## Lýsing á slysi

Slysið varð á Þjóðvegi 1 við Tangavatn á Holtavörðuheidi klukkan 04.40 á laugardegi. Ökumaður fólksbifreiðar ók norður heiðina en með honum í bifreiðinni voru tveir farþegar, í framsæti og aftursæti. Ökumaður missti stjórn á bifreiðinni eftir vinstri beygju og ók út af veginum. Bifreiðin valt utan vegar og kastaðist farþegi í aftursæti út úr bifreiðinni. Hann notaði ekki bílbelti, hlaut banvæna fjörláverka og lést á slysstað. Ökumaður og farþegi í framsæti notuðu bílbelti og hlutu litla áverka. Við rannsókn slyssins kom í ljós að ökumaður var undir áhrifum áfengis- og vímuefna og var óhæfur til aksturs. Hann hafði enn fremur ekki öðlast ökuréttindi.



Mynd 1. Horft á móti akstursstefnu. Ökutækið fór út af veginum í hliðarskriði.

Á vettvangi mátti merkja hemlaför á um 60 metra kafla en eftir það 35 metra sveigför (mynd 1). Bifreiðin fór yfir á öfugan veghluta en síðan í hliðarskriði út af. Bifreiðin valt síðan 70 metra leið utan vegar. Hurð og afturhleri opnuðust í veltunum og voru munir úr bifreiðinni á víð og dreif um vettvang (mynd 2). Miðað við ummerki á vettvangi benda hraðaútreikningar RNSA til þess að ökutækinu hafi verið ekið langt yfir hámarks hraða eða á 132 km/klst +/- 9 km/klst.

Í framburði ökumanns kom fram að hann hafi þurft að víkja fyrir annarri bifreið sem stefndi á hans bifreið. Sagðist hann hafa séð bílljós koma á móti sér á sinni akrein og því hafi hann sveigt yfir á öfugan vegarhelming. Farþegi í framsæti sagðist hafa verið að nota síma í umrætt sinn og vissi ekki fyrr en bifreiðin var oltin. Athugað var með umferð á Holtavörðuheidi í nálægum umferðargreinum. Slysið var tilkynnt lögreglu 04.40 en engin önnur umferð sást í gögnum umferðargreina frá klukkan 03.50-05.10.

Þegar slysið varð var vegurinn auður og þurr. Kalt var í veðri og norðaustan átt. Þarna er Þjóðvegurinn með bundnu slitlagi og yfirborðsmerkingar sýnilegar, brotin miðlína og

kantlínur. Vegöxlin er mjó og slitin en vegstikur í köntum. Vegurinn er uppbyggður og er hæðarmismunur um 3 metrar á vegi og landi þar sem bifreiðin fór út af.



**Mynd 2. Bifreiðin valt utan vegar en endaði á hjólunum.**

## Ökutæki og ákoma

Ökutækið er fólksbifreið af tegundinni Citroen C4 árgerð 2006. Bifreiðin afmyndaðist á farþegahlið, framenda og toppi við veltur utan vegar en farþegarýmið var þó nokkuð heillegt. Bifreiðin var búin hjólbörðum með vetrarmynstri og voru tveir þeirra slitnir. Loftpúðar í hliðum (gardínur) blésu út en loftpúðar að framan gerðu það ekki.

Við bíltækniskoðun eftir slysið kom í ljós að spindilkúla við vinstra framhjól var brotin. Að mati bíltæknisérfræðinga hafði kúlan verið brotin í nokkurn tíma. Mögulegt er að kúlan hafi hrokkið úr sæti og bifreiðin orðið stjórnlaus vegna þess. Þó sáust engin ummerki á yfirborði vegar sem styðja þá tilgátu, hvorki ójöfnur á veginum né óvenjuleg skriðför. Að mati RNSA er hvorki hægt að útiloka né sanna að spindilkúlan hafi hrokkið úr sæti sínu áður en slysið varð. Mikið álag hefur verið á hjólabúnað þegar bifreiðin valt utan vegar og kúlan gæti hafa hrokkið úr sæti þá.

## Áfengis- og lyfjaprófanir

Áfengis- og lyfjaprófun ökumanns leiddi í ljós að hann var undir áhrifum áfengis og vímuefna þegar slysið varð.

## Orsakagreining

- Ökumaður var óhæfur til aksturs vegna áfengis og vímuefna
- Farþegi sem lést notaði ekki bílbelti og kastaðist út úr bifreiðinni
- Ökumaður ók of hratt
- Ökumaður hafði ekki öðlast ökuréttindi

## Ábending - Bílbeltanotkun

Farþegi sem lést sat í aftursæti bifreiðarinnar, notaði ekki bílbelti og kastaðist út úr bifreiðinni í veltunni. Rannsóknarnefnd samgönguslysa telur mikilvægt að brýna fyrir öikumönnum og farþegum að nota ávallt bílbelti, hvort sem verið er að fara styttri eða lengri leiðir. Vanhöld á bílbeltanotkun eru ein helsta orsök banaslysa í umferðinni.

## Áfengis- og vímuefnanotkun

Undanfarin ár hefur ölvunar- og vímuefnaakstur verið algeng orsök banaslysa í umferðinni. Eins og alþekkt er hafa vímuefni áhrif á dómgreind neytenda og skynjun umhverfis. Áfengismagn í blóði þarf ekki að verða mikið til að áhrifin skerði einbeitingu hins ölvada, sjónsvið minnkar og fjarlægðarskyn versnar. Eftir því sem ölvun eykst, lengist viðbragðstími, hreyfistjórnun og rökvisi skerðast.

Að mati Rannsóknarnefndar samgönguslysa er nauðsynlegt að halda áfram að koma þeim skilaboðum á framfæri við öikumenn að þeir aki ekki undir neinum kringumstæðum eftir að hafa neytt áfengis og/eða annarra vímuefna.

## Skýrslan var samþykkt af:

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

## Fyrir hönd Rannsóknarnefndar samgönguslysa

Ágúst Mogensen  
Stjórnandi rannsóknar

Reykjavík 30.5. 2017  
Rannsóknarnefnd samgönguslysa