



## Skýrsla um banaslys í umferðinni

Mál nr.: **2016-150U27**

Dagsetning: **23. desember 2016**

Staðsetning: **Þjóðvegur 1 við Heiðarenda**

Atvik: **Bílfelta**

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



## Helstu upplýsingar

**Látin:**

61 árs kona

**Veður og birta:**

Hiti 0,5°C, N 10 m/s, rökkur

**Vegur:**

Bundið slitlag. Hámarkshraði 90 km/klst  
Meðaltalsumferð á sólarhring er 710 ökutæki

**Tími sólarhrings:**

Eftirmiðdegi

**Ökutæki:**

Suzuki Grand Vitara fólksbifreið nýskráð árið 2000

## Samantekt

*Síðdegis þann 23. desember 2016 kom vegfarandi um þjóðveg 1 við Heiðarenda að Suzuki Grand Vitara bifreið sem hafði hafnað utan vegar og oltið. Engin vitni voru að slysinu. Vegfarandinn var á bifreið sem útbúin var sterkum ljóskösturum og sá þannig glampa af Suzuki bifreiðinni þar sem hún var á hvolfi fyrir utan veginn.*

*Ökumaður Suzuki bifreiðarinnar lést í slysinu.*

## Lýsing á slysi

Síðdegis 23. desember 2016 ók vegfarandi fram á Suzuki Grand Vitara bifreið sem hafði hafnað utan vegar og oltið. Vegfarandinn tilkynnti atvikið til Neyðarlínunnar. Á þessum tíma var norðanátt með um 10 m/s vindhraða, hiti við frostmark og snjócoma eða slydda. Þegar slysið átti sér stað var veðrið að versna og var vont veður þegar viðbragðsaðilar komu á slysstað.

Ökumaður Suzuki bifreiðarinnar var einn á ferð á leið til Egilsstaða þegar hann missti stjórn á bifreiðinni með þeim afleiðingum að hún fór út af veginum og valt.

Engin vitni voru að slysinu en vegfarandi sem kom að slysinu lýsti því að slydda hafi verið og krapí á veginum. Samkvæmt honum voru hjólför eftir bifreiðina á veginum sem bentu til þess að hún hafi farið yfir á öfugan vegarhelming og útaf veginum vinstra megin miðað við akstursátt til suðurs.

Vegurinn er uppbyggður á þessum stað. Valt bifreiðin niður brattan vegfláa og hafnaði á hvolfi í móa sem er um 11 metrum neðar en yfirborð vegarins.



**Mynd 1:** Mynd fengin frá lögreglu tekin í suðurátt nokkrum dögum eftir slysið. Sjá má brattan fláa frá vegöxl og hæðarmun þar sem bifreiðin fór út af.

Slysið var tilkynnt til lögreglu kl 15:23. Við rannsókn málsins komu fram vitni sem greindu frá því að þau hefðu mætt bifreiðinni skömmu fyrir slysið. Að mati nefndarinnar hefur ekki liðið meira en hálf tími frá því að bifreiðin valt þar til slysið var tilkynnt. Þegar slysið átti sér stað hefur sólin verið sest og byrjað að rökkva.

## Jökulsá á Dal - norður



**Kl. 15:10 - fös. 23. des. 2016**

Mynd 2: Mynd fengin úr veggreini Vegagerðarinnar sem staðsettur er um 5 km norðan við slysstað. Myndin er tekin um það leyti sem slysið átti sér stað og sýnir akstursaðstæður

### Áverkar

Ökumaður var spenntur í öryggisbelti og kastaðist ekki út úr bifreiðinni í veltunni. Þakið yfir ökumanni aflagaðist talsvert. Hlaut ökumaður banvæna höfuðáverka. Að mati nefndarinnar átti þessi aflögun þátt í því hversu alvarlega áverka ökumaður hlaut í slysinu.

### Ökutækið

Bifreiðin, Suzuki Grand Vitara árgerð 2000, var færð í lögbundna skoðun í júlí árið 2016 og fékk fulla skoðun. Bifreiðin var útbúin negldum vetrarhjólbörðum. Við skoðun á bifreiðinni eftir slysið kom fram að framhjólbardar hennar voru af sömu stærð og gerð og afturhjólbardarnir. Afturhjólbardarnir voru hálfslitnir á meðan framhjólbardar voru nýlegir og óslitnir.

Framrúða bifreiðarinnar hafði losnað frá í heilu lagi sem gefur til kynna að ísetningu hennar hafi verið ábótavant og bar sætisfalsið sem rúðan er límd í þess merki að límingin hafi verið laus vegna ryðs. Þetta hefur rýrt styrkleika yfirbyggingarinnar og ekki er hægt að útiloka að þakið yfir ökumannssætinu hafi þess vegna aflagast meira en hugsanlega hefði annars orðið. Við rannsókn kom fram að skipt hefur verið um framrúðu í bifreiðinni að minnsta kosti einu sinni frá nýskráningu.

### Reynsla ökumanns

Ökumaður öðlaðist ökuréttindi rúmlega 5 mánuðum fyrir slysið. Hann hafði því ekki langa reynslu af akstri og alls ekki í svo erfiðri færð sem þarna var. Hann mun hafa ætlað að ná á leiðarenda áður en överðið skylli á.

## Ökuhraði

Leyfður hámarkshraði á vettvangi við bestu aðstæður er 90 km/klst en þar sem veðuraðstæður þennan dag voru slæmar má telja að ökumenn hafi þurft að taka tillit til aðstæðna og aka undir hámarkshraða. Ummerki á vettvangi voru mikið til horfin áður en vettvangsrannsókn fór fram. Sökum þess er ekki hægt að meta hraða ökutækisins með nægilegri vissu.

## Vegur og umhverfi

Á slysstað liggur vegurinn niður halla til suðurs eða í akstursstefnu ökumanns. Vegurinn er með bundið slitlag. Í vegmiðju var óbrotin lína fyrir akrein til norðurs en hálfbrotin fyrir akrein til suðurs en óvíst er hvort miðlínur voru sýnilegar vegna krapa. Vegurinn er uppbyggður og liggur töluvert hærra en nærliggjandi umhverfi.

Áður en slysið átti sér stað hafði veghaldari farið í umbætur á veginum, breikkað hann og styrkt, lagt nýja klæðningu á hann og lagfært vegfláa. Vegflái var byggður í hallann 1:3 15 m út frá vegöxl en brotinn í fláann 1:2 utan við 15 m.

Aðstæður á þessum stað geta breyst hratt á veturna þegar veður eru váland og getur orðið blint og snjór safnast á veginum. Samkvæmt upplýsingum frá veghaldara hafa þær breyst til batnaðar eftir að veginum var breytt.

Samkvæmt upplýsingum frá veghaldara hafa nú þegar verið settar niður hærri vegstikur á ákveðnum svæðum þar sem sjónlengdir eru stytar og er fyrirhugað að bæta merkingar á svæðinu. Veghaldari mun einnig láta gera sértaka skoðun á hættu á skafrenningi og snjósöfnun á veginum og í framhaldi taka ákvörðun um aðrar ráðstafanir ef ástæða þykir til.

## Áfengis- og lyfjaprófanir

Niðurstöður áfengis- og lyfjarannsóknna voru neikvæðar á ökumanni bifreiðarinnar.

## Orsakagreining

- Ökumaður missti stjórn á bifreið sinni í slæmum akstursaðstæðum.
- Ökumaður var reynslulítill, fékk ökuréttindi 5 mánuðum fyrir slysið.

## Tillaga í öryggisátt

### Akstur við erfiðar aðstæður

Á undanförunum árum hefur ökunám tekið miklum breytingum. Ökunámið hefur lengst og ýmsar nýngar verið teknar upp, s.s. æfingarakstur og námskeið í ökuskóla. Alls eru námskeiðin í ökuskóla orðin þrjú. Þriðja námskeiðið í ökuskóla fer fram í ökugerði, helst undir lok námsins. Þar fá nemendur að kynna hættulegum akstursskilyrðum, hvernig aksturseyginleikar breytast þegar veggrip minnkar og hvernig á að forðast að bifreið fari að skríða til.

Í 11. gr. reglugerðar um ökuskírteini nr. 830/2011 er umsækjendum um almenn ökuréttindi (B-flokk) gert skylt að sækja fyrrnefnt námskeið áður en ökuprófi er lokið. Hins vegar hefur uppbygging á ökugerðum tafist fyrir æfingarbrautir á Austurlandi, Vesturlandi og Vestfjörðum. Ökunemar, búsettir á þessum svæðum, fá af þeim sökum undanþágu frá því að taka ökuskóla þrjú áður en þeir fá bráðabirgðaskírteini. Þeir þurfa hins vegar að ljúka námskeiðinu áður en þeir fá fullnaðarskírteini afhent. Ökumaðurinn í því slysi sem hér er fjallað um hafði ekki lokið ökuskóla þrjú.



Rannsóknarnefnd samgönguslysa beinir því til Samgöngu- og sveitastjórnarráðuneytisins að gera ráðstafanir til þess að hægt sé að fella endanlega niður ákvæði til bráðabirgða um undanþágu frá þjálfun í ökugerði í reglugerð um ökuskírteini nr. 830/2011 með síðari breytingum.

## Ábending

### Framrúðuásetningar

Í þessu slysi kom í ljós að límingu framrúðunnar var ábótavant en skipt hefur verið að minnsta kosti einu sinni um framrúðu í bifreiðinni. Gallar í vinnubrögðum við ísetningu framrúða hafa ítrekað komið upp í bifreiðarannsóknum eftir alvarleg umferðarslys hér á landi. Ekki verður önnur ályktun af því dregin en að vinnubrögð við ísetningu á framrúðu þurfi að bæta.

Framrúður eru mikilvægur hluti af burðargrind yfirbygginga bifreiða. Framrúðan gegnir auk þess því hlutverki að styðja við öryggispúða þegar hann springur út við árekstur. Framrúðan ætti jafnframt að varna því að farþegi eða ökumaður kastist út um hana í bílveltu.

### Skýrsluna samþykkja:

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

### Fyrir hönd Rannsóknarnefndar samgönguslysa

Brynjar Stefánsson  
Stjórnandi rannsókna

Reykjavík 28. mars 2018  
Rannsóknarnefnd samgönguslysa