



Skýrsla um banaslys í umferðinni

Mál nr.: **2016-003U003**

Dagsetning: **21. janúar 2016**

Staðsetning: **Njarðarbraut Reykjanesbæ**

Atvik: **Framanákeyrsla**

Rannsókn samkvæmt lögum nr. 18/2013 skal eingöngu miða að því að leiða í ljós orsakir samgönguslysa og samgönguatvika, 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

**Látin:**

83 ára gömul kona

Veður og birta:

4°C, A 12 m/s og rökkur

Vegur:

Bundið slitlag. Upplýst gatnamót með ljósastaurum. Blautt yfirborð og rigning. Hámarks hraði 50 km/klst.

Tími sólarhrings:

16:54

Ökutæki:

Ford Fiesta, nýskráð 2006

MMC Outlander, nýskráð 2006

Samantekt

Síðdegis 21. janúar 2016 varð hardur árekstur á Njarðarbraut við gatnamótin að Tjarnarbraut í Reykjanesbæ. Ökumaður bifreiðar tók vinstri beygju í veg fyrir aðra bifreið sem kom úr gagnstæðri átt. Hann var ekki spenntur í öryggisbelti og lést í slysinu. Rannsóknarnefnd samgönguslysa birtir tvær tillögur í öryggisátt vegna slyssins hér í skýrslunni. Önnur varðandi yfirborðsmerkingar á Njarðarbraut og hin um skoðun ökutækja.

Lýsing á slysi

Síðdegis 21. janúar 2016 ók ökumaður Ford Fiesta fólksbifreið sinni austur Njarðarbraut og var einn í bifreiðinni. Aðstæður voru með þeim hætti að byrjað var að rökkva og vegurinn var blautur enda rigning. Talsverður vindur var að austan. Á sama tíma var MMC Outlander bifreið ekið vestur Njarðarbraut, sjá mynd að neðan. Einn farþegi var í aftursæti bifreiðarinnar. Samkvæmt ökumanni MMC bifreiðarinnar gaf ökumaður Ford bifreiðarinnar stefnumerki til vinstri við gatnamótin að Tjarnarbraut.



Mynd 1: Afstaða bifreiðanna rétt fyrir áreksturinn. Ford Fiesta bifreiðin er grá en MMC Outlander bifreiðin svört.

Við gatnamótin beygði ökumaður Ford bifreiðarinnar í veg fyrir MMC bifreiðina og lentu þær saman í hörðum árekstri. Ummerki á vettvangi bentu til að áreksturinn hafi orðið á akrein MMC bifreiðarinnar við gatnamótin og að Ford bifreiðinni hefði verið beygt til vinstri. Engin ummerki sáust á vettvangi um að bifreiðunum hafi verið hemlað fyrir árekstur. Ökumaður Ford bifreiðarinnar lést í slysinu.

Ökuskírteini

Ökumaður MMC bifreiðarinnar var með bráðabirgðaökuskírteini sem var útrunnið og var því réttindalaus þegar slysið átti sér stað. Ökumaðurinn sem lést var með gild ökuréttindi.



Mynd 2: Mynd tekin í akstursátt Ford bifreiðarinnar. Blá ör sýnir vinstri beygju sem ökumaðurinn var að taka þegar slysið átti sér stað. Rökkur var þegar slysið varð og ekki komið myrkur.

Áverkar

Ökumaður Ford bifreiðarinnar var ekki spenntur í öryggisbelti. Kastaðist hann fram á stýrið og lést af völdum brjóstholsáverka. Loftpúði í stýri blés út í árekstrinum. Líkur eru á að ökumaðurinn hefði lífað slysið af ef hann hefði verið með öryggisbeltið spennt.

Bæði ökumaður og farþegi í MMC bifreiðinni voru spenntir í öryggisbelti og loftpúði í stýri blés út. Þeir hlutu ekki mikla áverka.

Ökutækin

Ford bifreiðin var tekin til skoðunar eftir slysið. Bifreiðin var búin lítið slitnum ónegldum vetrarhjólborðum. Bifreiðin hafði verið tekin til skoðunar í nóvember 2015 og var með gilda skoðun. Útsýn ökumanns var óhindruð út um rúður bifreiðarinnar. Stimpill í hemladælu hægra megin að aftan var fastur og hemlabúnaður að framan talsvert slitinn. Aðalljósarofinn var stilltur á dagljós og perur voru í lagi.

MMC Outlander bifreiðin var tekin til skoðunar eftir slysið. Bifreiðin var búin lítið slitnum negldum vetrarhjólborðum. Bifreiðin hafði verið færð til skoðunar í nóvember 2015 og var með gilda skoðun þegar slysið átti sér stað. Stilling ljósarofa bendir til að aðalljósinn hafi verið kveikt. Hemlabúnaður bifreiðarinnar að aftan var mikið slitinn og ummerki um að lítil virkni hafi verið í hemlum vinstra megin að aftan. Hemladiskur í því hjóli var ryðgaður vegna þess að hemlarnir voru fastir og líkur á að ástand hemlanna í því hjóli hafi verið slæmt í einhvern tíma fyrir slysið. Aðalljósarofinn var stilltur á dagljós og ummerki voru eftir að glóðaþráður hægra megin hafi brotnað heitur en ekki var hægt að skoða ljósinn vinstra megin sökum skemmda.

Ökuhraði

Niðurstaða hraðaútreiknings bendir til þess að hraði MMC bifreiðarinnar hafi verið um 75 km/klst (metin útmörk 63 km/klst – 90 km/klst) og að hraði Ford bifreiðarinnar hafi verið lítill. Hámarkshraði á Njarðarbraut er 50 km/klst.

Vegur og umhverfi

Á slysstað liggur Njarðarbraut í beinni stefnu og voru stefnuörvar málaðar á vegyfirborðið. Engar miðlínur eða deililínur voru sjáanlegar á vegyfirborðinu til að afmarka akreinar. Njarðarbraut er upplýst með ljósastaurum sem staðsettir eru norðan megin.

Sólsetur var á milli 16:33 og 16:41 og byrjað var að rökkva þegar slysið átti sér stað.

Áfengis- og lyfjaprófanir

Niðurstöður áfengis- og lyfjarannsóknna voru neikvæðar á ökumanni Ford bifreiðarinnar. Ekki voru framkvæmdar áfengis- og lyfjaprófanir á ökumanni MMC bifreiðarinnar.

Orsakagreining

- Ökumaður Ford bifreiðarinnar tók vinstri beygju í veg fyrir bifreið sem kom úr gagnstæðri átt
- Ökumaðurinn sem lést var ekki spenntur í öryggisbelti
- Ökumaður MMC bifreiðarinnar ók of hratt og var réttindalaus
- Engar miðlínur eða deililínur voru á yfirborði Njarðarbrautar

Tillögur í öryggisátt

Viðhald yfirborðsmerkinga

Þegar slysið átti sér stað voru engar miðlínur eða deililínur sjáanlegar á veginum. Samkvæmt upplýsingum frá veghaldara hefur ekki verið gerð umferðartalning á veginum í grennd við slysstað en þó er ljóst að talsverð umferð er um gatnamótin.

Mikilvægt er fyrir ökumenn að þeir geti auðveldlega áttað sig á legu akreina og leggur nefndin til við veghaldara að yfirfara verklag og viðhald yfirborðsmerkinga á Njarðarbraut.



Mynd 3: Loftmynd af gatnamótunum. Akreinar voru einungis merktar með stefnuörvum. Mynd fengin af vefsíðu Reykjanesbæjar.

Skoðun ökutækja

Niðurstaða rannsóknar á ökutækjunum var m.a. sú að líkur eru á að hemlakerfi beggja bifreiða hafi verið í bágbornu ástandi þegar aðalskoðun var framkvæmd skömmu áður en slysið átti sér stað. Ástand hemlakerfanna bendir því til þess að vafi leiki á því hvort bifreiðarnar hefðu átt að fá fulla skoðun.

Í 34 gr. reglugerðar um skoðun ökutækja nr. 8/2009 með síðari breytingum er Samgöngustofu gert að hafa eftirlit með því að skoðun á skoðunarstofu og endurskoðunarverkstæði fari fram í samræmi við skoðunarhandbók. Í 3. mgr. sömu greinar er Samgöngustofu gert skylt að setja nánari verklagsreglur um eftirlitið. Við rannsókn málsins kom í ljós að slíkar verklagsreglur hafa ekki verið settar.

Beinir nefndin því til Samgöngustofu að vinna þessar verklagsreglur. Beinir nefndin því einnig til Samgöngustofu að ítreka við skoðunarstofur mikilvægi þess að öryggisbúnaður bifreiða sé skoðaður á fullnægjandi hátt.

Ábendingar

Notkun öryggisbelta

Ökumaðurinn sem lést í slysinu notaði ekki öryggisbelti og kastaðist fram á stýrið af miklu afli. Rannsóknarnefnd samgönguslysa 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 helsta orsök banaslysa í umferðinni.

Vinstri beygjur og eldri ökumenn

Rannsóknir sýna að með aldrinum eiga ökumenn erfiðara með að meta hraða umferðar sem kemur úr gagnstæðri átt og meta fjarlægð í komandi bifreið. Eldri ökumenn eru almennt í marktækt meiri hættu við að taka vinstri beygjur á gatnamótum en miðaldra ökumenn. Þetta á sérstaklega við um óvarðar vinstri beygjur sem eru án vinstribeygju ljósa. Útreikningar á hraða benda til að ökumaður MMC bifreiðarinnar hafi ekið á um 75 km/klst hraða sem er 50% yfir leyfðum hámarkshraða. Það gerir eldri ökumönnum erfiðara að meta fjarlægð í bifreið sem kemur úr gagnstæðri átt ef henni er ekið yfir hámarkshraða. Þegar rökkva tekur verður enn erfiðara fyrir eldri ökumenn að sjá ökutæki koma langt að úr gagnstæðri átt og meta hraða þess. Mikilvægt er að eldri ökumenn séu meðvitaðir um að ökufærni skerðist á efri árum.

Eins bendir nefndin á að mikilvægt er að allir ökumenn gæti að sér, hagi akstri eftir aðstæðum og virði reglur um hámarkshraða.

Viðhald ökutækja

Reglulega er sett út á ástand hemla í rannsóknnum á ökutækjum eftir slys. Hemlakerfi bifreiðanna í þessu slysi voru í bágbornu ástandi. Mikilvægt er að hemlar séu í góðu ástandi svo ökumaður geti brugðist við óvæntum hættum og komist hjá slysum. Rannsóknarnefnd samgönguslysa bendir á að samkvæmt 59. gr. umferðarlaga ber eigandi eða umráðamaður ábyrgð á að ökutæki sé í lögmætu ástandi og skv. 3. mgr. skal ökumaður gæta þess, að ökutæki sé í góðu ástandi. Sérstaklega skal þess gætt, að stýrisbúnaður, hemlar, merkjatæki og ljósabúnaður séu í lögmætu ástandi og virki örugglega.



Athugasemd

Rannsóknarnefnd samgönguslysa gerir athugasemd við að áfengis- og lyfjamæling var ekki gerð á báðum öikumönnum. 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 18. apríl 2018
Rannsóknarnefnd samgönguslysa