



Skýrsla um banaslys í umferðinni

Mál nr.: **2015-U013**

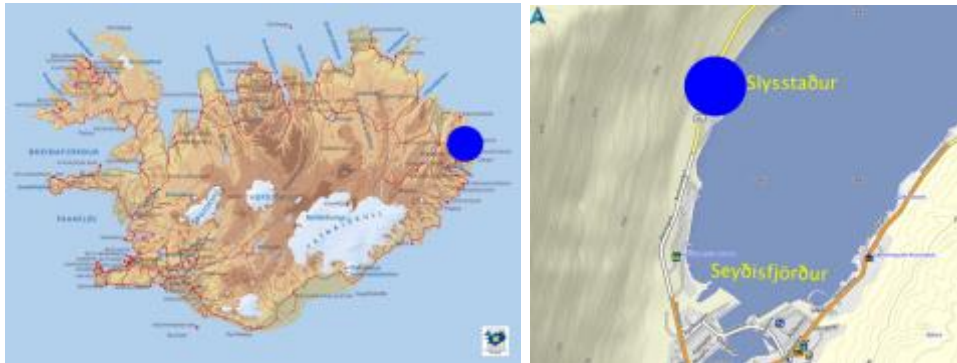
Dagsetning: **23. júní 2015**

Staðsetning: **Vestdalseyrarvegur Seyðisfirði**

Atvik: **Útafakstur**

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 og skal ekki leitast við að skipta sök eða ábyrgð.

Staðsetning



Aðstæður

Veður og birta:

Bjart, 4°C, 2 m/s

Vegur:

Malarvegur. Þurr yfirborð. Hámarkshraði 80 km/klst.
Meðaltalsumferð á sólarhring: Mæling ekki tiltæk

Tími sólarhrings:

22:59

Ökutæki:

Suzuki Swift

Samantekt

Slysið varð á í norðanverðum Seyðisfirði seint um kvöld. Fólksbifreið var ekið suður veginn í átt að bænum þegar ökumaður missti stjórn á bifreiðinni til vinstri, að því er virðist snögglega og fór í hliðarskriði útaf veginum. Bifreiðin valt niður bratta hlíð og hafnaði um 20 metrum fyrir neðan veginn. Farþegi í framsæti bifreiðarinnar kastaðist út úr henni og lést. Hann notaði ekki bílbelti. Ökumaður, 17 ára stúlka slasaðist alvarlega. Telur rannsóknarnefndin að ástand vegarins, ástand höggdeyfa bifreiðarinnar og reynsluleysi ökumanns séu samverkandi orsakapættir slyssins. Gerir nefndin tvær tillögur í öryggisátt í skýrslunni, varðandi dæmingu höggdeyfa í aðalskoðun og ástand og hámarkshraða á malarvegum. Þá beinir nefndin því til ökumanna og farþega að nota ávallt bílbelti.

Lýsing á slysi

Slysið varð á Vestdalseyrarvegi (þjóðvegur 951) í norðanverðum Seyðisfirði seint um kvöld (22.59). Þarna var fólksbifreið af gerðinni Suzuki Swift ekið suður veginn í átt að bænum. Miðað við hjólför á veginum, sem er malarvegur, missti ökumaður stjórn á bifreiðinni til vinstri, að því er virðist snögglega og fór í hliðarskriði útaf veginum. (sjá mynd 1). Ekki var hægt að greina hemlaför á vettvangi en þó er ekki útilokað að ökumaður hafi stigið á hemla þegar bifreiðin rann til. För eftir bifreiðina voru óslitin fram af vegbrúninni og niður í hlíðina þar til hún valt. Bendir það til þess að henni hafi ekki verið ekið á miklum hraða í aðdraganda slyssins. Vitni, stödd á Seyðisfirði sáu rykmökk stíga upp úr hlíðinni þegar bifreiðin valt niður bratta hlíð. Önnur vitni voru ekki að atburðarás slyssins. Ökumaður hlaut alvarlegan höfuðáverka í slysinu sem ollu einnig minnisleysi hans um aðdraganda þess.



Mynd 1. Horft í akstursstefnu ökumanns suður Vestdalseyrarveg. Bifreiðin fór útaf í hliðarskriði vinstra megin miðað við akstursstefnu.

Bifreiðin valt niður bratta hlíð og hafnaði um 20 metrum fyrir neðan veginn. Hlíðin er misbrött (20-30 gráður) á þessum stað en í henni miðri er klettabelti og nokkuð fall þar framan af. Þegar bifreiðin valt kastaðist farþegi í framsæti út úr bifreiðinni og slasaðist mikið við það. Farþeginn, tvítug kona lést vegna lífshættulegra áverka sem hún hlaut í slysinu. Hún notaði ekki bílbelti. Ökumaður bifreiðarinnar, 17 ára stúlka, var fastur í henni þegar að var komið og hlaut mikil meiðsli. Ökumaður hafði fengið ökuréttindi um mánuði áður en slysið varð.



Mynd 2. Horft í akstursstefnu ökumanns. Holur á veginum kunna að hafa valdið því að ökumaður missti stjórn á bifreiðinni.

Vestdalseyrarvegur er malarvegur sem liggur frá Seyðisfjarðarbæ út Seyðisfjörð norðanmegin. Hámarkshraði á veginum er 80 km/klst og eru vegstikur hægra megin í vegkanti miðað við akstursstefnu ökumanns í suður. Vegurinn var þurr þegar slysið varð en víða voru holur og mölin laus á yfirborði. Vegurinn liggur í fjallshlíð og er hátt og bratt fall fram af vegbrún vinstra megin þar sem ökumaður fór útaf. Vegurinn er 5,6 metra breiður.

Bifreiðin var rannsökuð eftir slysið af bifvélavirkjameistara. Hún var mikið dælduð eftir veltuna, yfirbygging úr lagi gengin og merki um nokkrar þungar ákomur, m.a. á vinstri hlið og afturhluta hægra megin. Loftþrýstingur (25-28.psi) var í þremur hjólbörðum af fjórum en hægri framhjólarði hafði affelgast við veltu. Mynsturdýpt hjólarða var mismunandi, frá 2,5 mm - 4 mm að jafnaði með þeirri undantekningu að mynstur á innanverðum vinstri afturhjólarða var 0 mm. Leki var í höggdeyfum bifreiðarinnar að aftan og höfðu verið gerðar athugasemdir við það í skoðun árin 2011, 2013 og 2014. Að mati RNSA kann ástand höggdeyfa að hafa verið samverkandi þáttur í slysinu þegar bifreiðinni var ekið á holóttum malarveginum í aðdraganda slyssins og haft áhrif á rásfestu hennar.

Áfengis- og lyfjamæling ökumanns leiddi í ljós að hann var ekki undir áhrifum áfengis.

Orsakagreining

- Ökumaður missti stjórn á bifreiðinni á holóttum malarvegi
- Farþeginn sem lést notaði ekki bílbelti og kastaðist út úr bifreiðinni
- Ástand hjólbarða og höggdeyfa bifreiðarinnar kann að hafa haft áhrif á rásfestu hennar
- Ökumaður hafði haft ökuréttindi í einn mánuð og var reynslulítill

Ábending - Bílbeltanotkun

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

Tillaga í öryggisátt - Dæming skoðunaratriða og skyldur umráðamanna ökutækja til lagfæringa

Við rannsókn slyssins á Vestdalseyrarvegi kom í ljós að leki var í höggdeyfum bifreiðarinnar. Athugasemdir höfðu verið gerðar við höggdeyfa bifreiðarinnar í aðalskoðun árin 2011, 2013 og 2014 en það ekki verið lagfært. Þegar gerð er svonefnd *Athugasemd 1* við ástand bifreiðar í aðalskoðun er ekki gerð krafa um að komið sé með ökutæki í endurskoðun. Þrátt fyrir það ber eiganda/umráðamanni ökutækis að bæta úr þeim athugasemdum sem gerðar voru við skoðun, innan mánaðar (reglugerð um skoðun ökutækja nr.8/2009)

Rannsóknarnefnd samgönguslysa brýnir fyrir eigendum ökutækja að virða niðurstöður aðalskoðunar og tryggja þannig að ökutæki séu í sem bestu ásigkomulagi. Einnig beinir nefndin því til Samgöngustofu að kanna hvort breyta þurfi reglugerð um skoðun ökutækja með það fyrir augum að umráðamenn fái ekki skoðun, ef þeir trassa ítrekað að lagfæra niðurstöður dæmingar 1.

Tillaga í öryggisátt - Ástand malarvega og hámarkshraði

Þar sem bifreiðin fór út af veginum er mjög bratt fram af og vegurinn holóttur. Vegurinn og umhverfi hans er varasamt og ber að mati nefndarinnar ekki þann hámarkshraða sem heimilaður er á veginum. Rannsóknarnefnd samgönguslysa beinir því til Vegagerðarinnar að skoða aðstæður, hvernig hættumerkingum er háttað og setja viðeigandi leiðbeinandi hámarkshraða. Nefndin bendir einnig á, að mikilvægt er að viðhald á malarvegum sé með þeim hætti að komið sé í veg fyrir að djúpar og stórar holur myndist í hjólförum eins og raunin var á þessum stað.



Rannsóknarnefndin gerði sambærilega tillögu í öryggisátt til Vegagerðarinnar vegna banaslyss sem varð á Mófellsstaðavegi í Borgarfirði 19.5.2012.

Skýrslan var samþykkt af:

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

Fyrir hönd Rannsóknarnefndar samgönguslysa

Ágúst Mogensen
Stjórnandi rannsóknar

Reykjavík 16. Desember 2016
Rannsóknarnefnd samgönguslysa