



**Skýrsla um banaslys í umferðinni
Geirsgata 12. ágúst 2011**

Málsnr. 2011 – 010

Rannsóknir RNU miða að því að leiða í ljós orsakir umferðarslyss til að koma í veg fyrir að sams konar umferðarslys verði aftur. Markmið nefndarinnar er ekki að skipta sök eða ábyrgð heldur stuðla að auknu öryggi í umferðinni sbr. lög um Rannsóknarnefnd umferðarslysa nr. 24/2005 með síðari breytingum.

Geirsgata 12. ágúst 2011

Útafakstur og ákeyrsla á hús

Látinn 17 ára karlmaður

Samantekt

Slysið varð á Geirsgötu við gatnamót Tryggvagötu og Mýrargötu. Aðdragandi slyssins var sá að ökumenn tveggja BMW bifreiða óku Geirsgötu, í kappakstri, til vesturs. Missti annar ökumanna stjórn á bifreið sinni vegna reynsluleysis og of mikils hraða og hafnaði hún á grjóti og húsvegg. Farþegi í aftursæti bifreiðarinnar lést í slysinu.

Aðstæður

Veður og birta:

Logn, bjart, þurr.

Vegur:

Ljósastýrð gatnamót. Góð færð, gatan auð og þurr.
Hámarks hraði: 50 km/klst. Umferð á sólarhring: U.þ.b.
21.000 ökutæki.

Tími sólarhrings:

Kl. 21.30.

Ökutæki:

BMW 3.

*Rannsóknarnefnd umferðarslysa
Húsi Flugbjörgunarsveitarinnar
Flugvallavegi
101 Reykjavík*

*Heimasíða:
www.rnu.is*

*Tölvupóstfang:
rnu@rnu.is*

Lýsing á slysi

Slysið varð á Geirsgötu við gatnamót Tryggvagötu og Mýrargötu. Aðdragandi slyssins var sá að ökumenn tveggja BMW bifreiða óku Geirsgötu til vesturs. Í annarri bifreiðinni, af gerðinni BMW-3 voru þrír ungir menn. Ökumaður þeirrar bifreiðar hafði ekki öðlast ökuréttindi. Í hinni bifreiðinni, sem var af gerðinni BMW 318, voru þrjár ungar konur. Í lögregluskýrslu kom fram að á gatnamótum Geirsgötu og Lækjargötu hafi báðir ökumenn ákveðið að gefa bílunum „hressilega“ inn. BMW bifreið stúlkanna var á vinstri akrein en hin bifreiðin á hægri akrein. Á milli gatnamótanna eru rúmlega 400 metrar. Ljósastaða á gatnamótum Geirsgötu og Tryggvagötu var þannig að grænt ljós var að koma þegar BMW bifreiðarnar nálguðust. Tvær aðrar bifreiðar voru kyrrstæðar á ljósunum og voru ökumenn þeirra við það að taka af stað. Önnur þeirra var á beygjuakrein vinstra megin en hin á beygjuakrein hægra megin. Ökumanni BMW bifreiðar stúlkanna tókst að hægja á bifreið sinni áður en að gatnamótunum kom. Til þess að forðast ákeyrslu reyndi ökumaður BMW bifreiðar piltanna, sem þá var á hægri akrein, að sveigja yfir til vinstri á miðakreinina og aka vestur Geirsgötu. Hann reyndist á alltof miklum hraða, ofstýrði bifreiðinni til vinstri en reyndi síðan að beygja til hægri aftur en við það rann bifreiðin stjórnlaust á stóran stein (um 500 kg) og húsvegg Geirsgötu nr. 9 (mynd 1). Við ákeyrsluna hlaut farþegi í hægri aftursæti mikla áverka og lést hann, vegna höfuðáverka, tveimur dögum eftir slysið. Ökumaður og farþegi í framsæti hlutu minni háttar meiðslí í árekstrinum. Allir í bifreiðinni notuðu bílbelti.



Mynd 1. Slysavettvangur. Horft í akstursátt ökumanns til vesturs. Bifreiðin hafnaði á grjóti og húsvegg Geirsgötu 9.

Daglega fara u.þ.b 21.000 ökutæki um Geirsgötu auk mikillar umferðar gangandi og annarra óvarinna vegfarenda. Hámarkshraði á Geirsgötu er 50 km/klst. Ökumaður BMW bifreiðarinnar, sem piltarnir voru í, sagðist hafa ekið á 70 km/klst. hraða eftir Geirsgötu, eða a.m.k. undir 100 km/klst. hraða. Ökumaður BMW bifreiðarinnar, sem stúlkurnar voru í,



sagðist ekki hafa ekið yfir hámarkshraða. Sérfræðingur sem reiknaði hraða BMW bifreiðarinnar sem piltarnir voru í taldi líklegasta hraða hennar hafa verið 119 km/klst.

Ökumaður BMW-3 bifreiðarinnar, sem piltarnir voru í, hafði ekki öðlast ökuréttindi.

BMW-3 bifreiðin var rannsökuð af bíltæknisérfræðingi. Hjólbarðar að framan voru ekki sömu gerðar og hemladiskar voru verulega slitnir. Þá var stöðuhemill bifreiðarinnar óvirkur. Yfirbygging bifreiðarinnar aflagaðist mikið við ákeyrsluna á húsvegginn og steininn sem var þar fyrir framan. Mikil aflögun var við aftanverða farþegahurð vinstra megin sem olli áverkum farþega í aftursæti. Við áreksturinn sprungu út hliðar- og stýrisloftþúði ökumanns og loftþúði hjá farþega í framsæti.

Niðurstöður áfengis- og lyfjaprófs ökumanns BMW-3 bifreiðarinnar voru neikvæðar.

Orsakagreining

- Ökumaður BMW-3 bifreiðarinnar ók alltof hratt miðað við aðstæður.
- Hann hafði ekki öðlast ökuréttindi og var reynslulaus í akstri bifreiða.
- Ökumennirnir tveir voru í kappakstri í almennri umferð sem er óforsvaranleg háttsemi.

Kappakstur í almennri umferð er óábyrgur og óforsvaranlegur.

Um Geirsgötu, í miðbæ Reykjavíkur, aka daglega yfir 21.000 ökutæki auk umferðar óvarinna vegafaranda til og frá aðliggjandi götum. Að mati Rannsóknarnefndar umferðarslysa ber það vott um mikið dómgreindarleysi að ökumenn skuli stunda kappakstur á götum, sér í lagi í þéttbýli, og leggja þannig líf og limi annarra vegfarenda í hættu. Mikilvægt er að hörð viðurlög gildi um þá sem gera sér slíkt að leik. Kappakstur á vegum og götum ætluðum almennri umferð er ólíðandi.

Ökumaður með leyfi til æfingaaksturs hefur ekki öðlast ökuréttindi.

Ökumaður BMW-3 bifreiðarinnar hafði ekki öðlast ökuréttindi er slysið varð og var því ökuréttindalaus. Hann stundaði ökunám sem m.a. fól í sér æfingaakstur. Þegar slysið varð var enginn leiðbeinandi bifreiðarinnar með í för. Hver ökunemi hefur ákveðna leiðbeinendur, einn eða fleiri, sem bera ábyrgð á akstri bifreiðarinnar. Þessir leiðbeinendur þurfa að uppfylla tiltekin skilyrði¹. Í æfingaakstri telst leiðbeinandi vera stjórnandi bifreiðar en ekki neminn sem er í æfingaakstri.

Reynsluleysi, vankunnátta á hegðun bifreiðarinnar og ofmat á eigin hæfni, sem ökumanns bifreiðarinnar, eru lykilkættir í slysinu á Geirsgötu. Ökunemar, í æfingaakstri, eiga aldrei að

¹ Leiðbeinandi skal vera fullra 24 ára, hafa í a.m.k. fimm ár haft gilt ökuskírteini fyrir B-flokk má ekki hafa verið án ökuskírteinis vegna sviptingar ökuréttar eða verið refsað fyrir vítaverða aksturshætti.



Geirsgata 12.8.2011
Málsnr. 2011 - 010

aka bifreið án leiðbeinanda sinna eða farþegar að láta slíkt viðgangast. Mikilvægt er að ökunemar, forráðamenn þeirra og leiðbeinendur virði þessa reglu.

Reykjavík 2. október 2012
Rannsóknarnefnd umferðarslysa