



Alvarlegt slys 19.08.2005

Gatnamót Kringlumýrarbrautar og Suðurlandsbrautar í Reykjavík

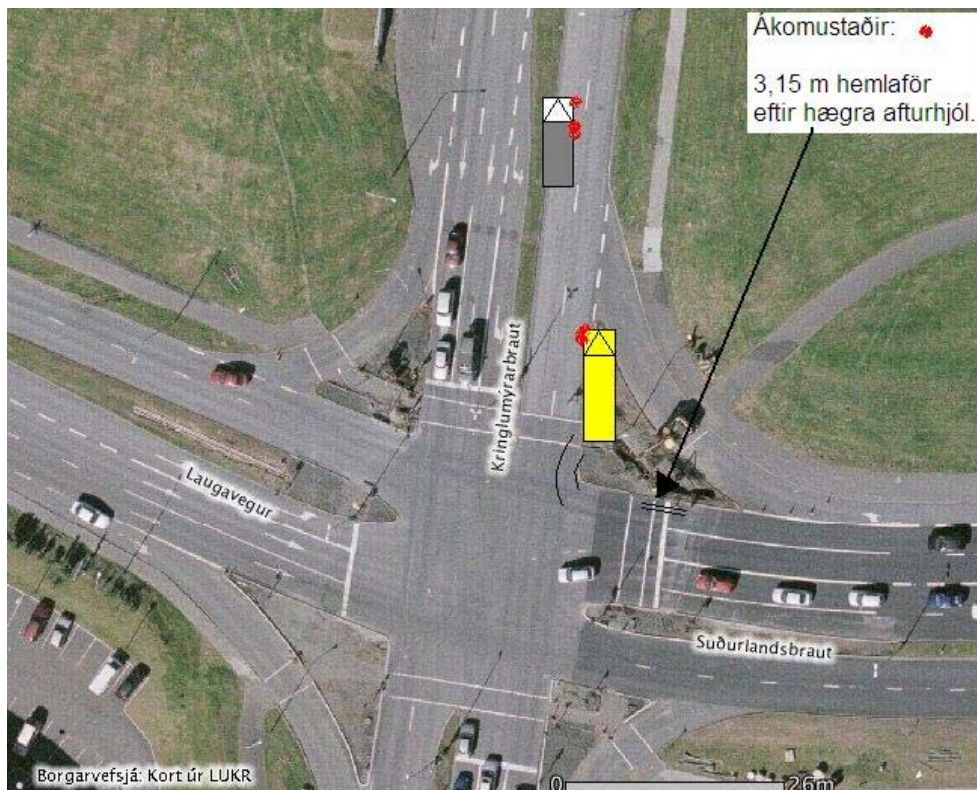
54 ára karlmaður alvarlega slasaður

Hliðarárekstur

Tími sólarhrings: Morgunn

Lýsing á slysi

Vörubifreið var ekið norður Kringlumýrarbraut, gegn rauðu ljósi á gatnamótum Kringlumýrarbrautar og Suðurlandsbrautar. Var vörubifreiðinni ekið í veg fyrir strætisvagn sem tekið hafði af stað úr kyrrstöðu á gatnamótunum vestur Laugaveg. Við áreksturinn snérist strætisvagninn einn fjórða úr hring og hentist vagnstjórinn út úr ökutækinu. Vagnstjórinn dróst um 22 metra með vörubílnum og missti hann báða fætur fyrir neðan hné af völdum slysisins. Einnig slösuðust nokkrir farþegar strætisvagnsins og þurfti að leggja einn þeirra inn á sjúkrahús, annar hlaut brot á rifjum og var undir eftirliti lækna fram eftir degi en áverkar hinna reyndust vægari.



Mynd 1: Afstöðumynd af slysavettvangi sem sýnir vörubifreiðina og strætisvagninn eftir áreksturinn. Mynd fengin úr Borgarvefsjá Reykjavíkurborgar.

Akstursaðstæður voru góðar þegar slysið átti sér stað, gatan var þurr og bjart var úti. Hámarkshraði er 60 km/klst. á götunum. Samkvæmt ökurita vörubifreiðarinnar var henni ekið á um 55 til 57 km/klst.

hraða þegar hún lenti á strætisvagninum. Ekki er talið að vörubifreiðin hafi hemlað fyrir slysið en hemlaför frá strætisvagni sáust greinilega. Strætisvagninn var nýlagður af stað á gatnamótunum og var á lítilli ferð þegar ökutækin skullu saman.

Samkvæmt bíltæknirannsókn voru hemlar strætisvagnsins ekki í lagi. Rannsóknin leiddi í ljós bilun í sjálfvirkum útilherslum fyrir hægra framhjól. Bilunin lýsir sér þannig að minni hámarkskraftur fæst út úr því hjóli þar sem bilunin er. Vegna þessarar bilunar má víst telja að hemlun hægra framhjóls strætisvagnsins hafi verið talsvert lægri en þess vinstra. Í árekstrinum kræktist framendi strætisvagnsins í krana á vörubifreiðinnar og snérist vagninn einn fjórða úr hring eins og áður hefur komið fram. Útreikningar á hemlun strætisvagnsins leiddu í ljós að snertiflötur ökutækjanna hefði verið aftar á vörubifreiðinni ef hemlarnir hefðu verið í lagi eða jafnvel hefði mátt koma í veg fyrir áreksturinn. Bilun eins og hér hefur verið lýst þarf ekki að finnast í rólegum og eðlilegum akstri. Hemlakerfið vinnur eðlilega nema við mikla hemlun. Bilun sem þessi finnst þó yfirleitt í hemlaprófi. Margar hópþifreiðar eru í stanslausri notkun og þeim mikið ekið. Þessum tiltekna strætisvagni hafði verið ekið rúmlega 110 þúsund km frá síðustu aðalskoðun þegar áreksturinn átti sér stað.

Við rannsókn þessa máls kom í ljós að vörubifreiðin var óváttryggð.

Orsakagreining

- Áreksturinn varð vegna ógætlegs aksturs yfir gatnamót. Ekið var á miklum hraða gegn rauðu ljósi.
- Þeir alvarlegu áverkar sem ökumaður strætisvagnsins hlaut voru vegna þess að hann kastaðist út úr vagninum og dróst eftir götunni. Ætla má að ef öryggisbelti hefðu verið til staðar fyrir ökumann og í notkun hefðu afleiðingar árekstursins ekki orðið eins miklar.
- Hemlar strætisvagnsins voru ekki í lagi.

Tillögur í öryggisátt

- Rannsóknarnefndin leggur til að allir strætisvagnar verði útbúnir öryggisbeltum fyrir ökumann.
- Rannsóknarnefnd umferðarslysa leggur til að reglulegum hemlaprófum hópþifreiða verði fjölgað.

Ábendingar

- Ökumenn þungra ökutækja bera mikla ábyrgð vegna þeirrar hættu sem farþegum annarra ökutækja stafar af árekstri við slík tæki. Einsýnt er að þessi tiltekni árekstur hefði getað endað enn verr, farþegar vagnsins voru bæði fáir og slappu flestir án teljandi meiðsla.
- Samkvæmt upplýsingum frá Umferðarstofu, eru rúmlega 3400 óváttryggð ökutæki í umferð þegar þessi skýrsla er skrifuð. Rannsóknarnefnd umferðarslysa beinir því til lögreglu að auka eftirlit með óváttryggðum ökutækjum í umferð.

02.03.2007

Rannsóknarnefnd umferðarslysa