



## Banaslys 19. júní 2010

Vestfjarðavegur við Litla - Holt  
Hliðarárekstur bifhjóls og bifreiðar  
Látin 59 ára kona

### Lýsing á slysi

Bifhjólamaður ók norður Vestfjarðaveg áleiðis að Gilsfirði. Á sama tíma var Nissan jeppabifreið ekið eftir heimreið frá sveitabæ áleiðis yfir Vestfjarðaveg. Tvær heimreiðar koma að veginum á þessum stað og mynda kross vegamót, sjá mynd hér að neðan. Ökumaður bifreiðarinnar sá ekki bifhjólið og ók inn á veginn í veg fyrir það.



Mynd af vettvangi slyssins. Sjá má bifhjólið og bifreiðina þar sem þau stöðvuðust eftiráreksturinn.

Ökumaður bifhjólsins náði ekki að hindra að árekstur yrði og lenti hjólið á hægri hlið bifreiðarinnar, rétt við afturbrettið. Bifhjólamaðurinn kastaðist því næst af hjólinu, yfir bifreiðina og endaði utan vegar um það bil 9 metra frá árekstrarstað. Bifreiðin rann til hliðar um sex metra við áreksturinn, snerist um 90° og valt á vinstri hliðina.

Ökumaður bifhjólsins var klæddur viðurkenndum hlífðarfatnaði, í stígvélum, hönskum og með hjálm á höfði. Fatnaðurinn var svartur að lit. Hann lést af áverkum sem af slysinu hlutust.

Einn farþegi var í jeppabifreiðinni auk ökumanns. Hvorki ökumaður né farþegi hlutu líkamlega áverka í slysinu.

Bjart var og þurrt en dálítill vindur. Vegurinn liggur á þessum stað yfir hæð í mjúkri beygju og er yfirsýn frá vegamótunum ágæt. Biðskyldumerki og tvö skilti með bæjarnöfnum eru við vegamót heimreiðarinnar og

*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 heldur stuðla að auknu öryggi í umferðinni.*

#### **Veður:**

*Engin ofankoma, meðal vindur og bjart.*

#### **Vegur:**

*Þurtt yfirborð.  
Bundið slitlag.  
Hámarkshraði 90 km/klst.  
Meðaltalsumferð á sólahring 240 ökutæki.  
Breidd slitlags 6,7 m.  
1/2 m. malar vegöxl.*

#### **Tími sólarhrings:**

*Dagur.*

#### **Ökutæki:**

*Nissan fólksbifreið og Kawasaki þungt bifhjól.*

Þjóðvegjarins. Við rannsókn nefndarinnar á slysi þessu kom m.a. til skoðunar hvort skilti með bæjarnöfnum byrgi ökumönnum sýn suður þjóðveginn á ákveðnum stað við vegamótin. Var það niðurstaða nefndarinnar að frágangur skiltanna væri með þeim hætti að þau skyggðu á vegsýnina á afmörkuðum kafla eins og sjá má á myndinni hér að neðan.



Mynd tekin úr ökumannssæti jeppabifreiðar sem er staðsett við vegamótin. Skiltin byrgja ökumanni þarna sýn til suðurs á þjóðveginum

Samkvæmt mati sérfræðings var hraði bifhjólans rétt fyrir áreksturinn reiknaður 101 km/klst. Hraði bifreiðarinnar var áætlaður um 30 km/klst.

Niðurstöður áfengis- og lyfjarannsóknar ökumanns bifhjólans voru neikvæðar. Niðurstaða öndunarsýnis ökumanns bifreiðarinnar var einnig neikvætt.

### Orsakagreining

- Ökumaður bifreiðarinnar virti ekki biðskyldu og ók í veg fyrir bifhjólið
- Ökumaður bifhjólans ók yfir hámarks hraða

### Tilaga í öryggisátt

#### Staðsetning skilta við vega og gatnamót

Á vegamótum þar sem leyfilegur hraði er hár eru miklar líkur á mjög alvarlegum áverkum þegar umferðarslys verða. Beinir nefndin því til veghaldara og sveitarfélaga að huga almennt að staðsetningu á skiltum við vegamót með tilliti til vegsýnar. Tíðni banaslysa á vegamótum undanfarin ár er hlutfallslega há og er þörf á því að sett verði upp skilti sem brýna það sérstaklega fyrir ökumönnum að huga vel að umferð áður en þeir aka inn á, eða yfir þjóðvegi.

Rannsóknarnefnd umferðarslysa leggur til við veghaldara að færa umrætt skilti þannig að tryggt sé að það byrgi ökumönnum ekki sýn á umferð á vegum.

## Ábendingar

### Bifhjólslýs

Rannsóknir hafa sýnt að í slysum þar sem bifreið er ekið í veg fyrir bifhjól má rekja örsök í meirihluta tilfella til þess að ökumaður bifreiðarinnar tók ekki eftir bifhjólinu eins og átti sér stað í þessu slysi<sup>1</sup>. Ástæður þess að ökumenn taka ekki eftir öðrum ökutækjum, sérstaklega bifhjólum, eru margvíslegar. Þó liggur fyrir að ökumenn virðast beina athygli sinni mest að því sem þeim stafar mest hættu af, þ.e. stórum ökutækjum<sup>2</sup>. Einnig er litur bifhjóla og fatnaðar bifhjólafólks oft og tíðum dökkur og ekki áberandi. Ökumaður bifhjólsins í þessu slysi var svartklæddur og hjólið svart og rautt. Rannsóknir benda til þess að bifhjólamenn geti aukið öryggi sitt um 35-40% sitt með því að klæðast flúrljómandi fatnaði<sup>3</sup> (e. fluorescent clothing). Niðurstöður sömu rannsóknar benda einnig til þess að litur á hlífðarhjálum skipti máli. Minni líkur séu þannig á að ekið sé í veg fyrir bifhjólamann sem ber hvítan hjálm en svartan. Rannsóknarnefnd umferðarslysa beinir því til bifhjólafólks að huga vel að sýnileika sínum.

Akstur bifhjóla krefst mun meiri aksturstækni en akstur bifreiða. Stefnu bifhjóla er að miklu leyti stjórnað með því að halla líkama og hjóli og ökumaður bifhjóls stjórnar yfirleitt bæði fram- og afturhemli. Fyrstu viðbrögð ökumanns við óvæntum og hættulegum aðstæðum, s.s. þegar ekið er í veg fyrir hann, skipta afar miklu máli. Hætta er á að ökumaður beiti afli á hemla og læsi þannig hjólum. Þegar hjól bifhjóls læsist þá missir ökumaðurinn stjórn á því og hjólið fellur í götuna. Mikilvægt er að bifhjólamenn æfi viðbrögð við óvæntum hættum í umferðinni reglulega.

Eins og þetta slys sýnir þá er afar mikilvægt fyrir ökumenn að gæta sérstaklega að bifhjólum í umferðinni því þau er ekki eins áberandi og bifreiðar. Ökumenn ættu ávallt að huga sérstaklega að bifhjólum, hjólreiðamönnum og gangandi vegfarendum þegar litið er eftir umferð á vega- og gatnamótum.

11.7.2011

Rannsóknarnefnd umferðarslysa

---

<sup>1</sup> MAIDS. „Final Report 2.0“ ACEM, Brussel, Belgium.

<sup>2</sup> Summala, Pasanen, Rasanen, Sievanen, 1996. „Bicycle accidents and drivers' visual search at left and right turns“. Accident Analysis and Prevention, 28, 147-153.

<sup>3</sup> Wells et al, 2004. „Motorcycle rider conspicuity and crash related injury: case-control study“. British Medical Journal 328 (7444), 857A-860A.