



Skýrsla um banaslys í umferðinni
Sæbraut við Aktu Taktu 22. nóvember 2012
Málsnr. 2012 – 019

Rannsóknir Rannsóknarnefndar umferðarslysa 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.

Sæbraut við Aktu Taktu 22. nóvember 2012

**Ekið á gangandi vegfaranda
Látinn 67 ára karlmaður**

Samantekt

Fólksbifreið var ekið á karlmann sem gekk yfir Sæbraut að morgni til í myrkri og rigningu. Hann var fluttur mikið slasaður á bráðadeild Landspítala og lést vegna afleiðinga slyssins rúmum þremur vikum síðar. Ökumaður fólksbifreiðarinnar varð mannsins ekki var fyrr en rétt áður en hann lenti á bifreiðinni. Maðurinn var klæddur dökkum fatnaði sem var án endurskinsmerkja.

Aðstæður

Veður og birta:

Myrkur, lítill vindur og rigning.

Vegur:

Blautt yfirborð. Bundið slitlag. Hámarkshraði 60 km/klst. Meðaltalsumferð á sólahring er u.þ.b. 31000 ökutæki.

Tími sólarhrings:

Kl. 09:11

Ökutæki:

Toyota Carina

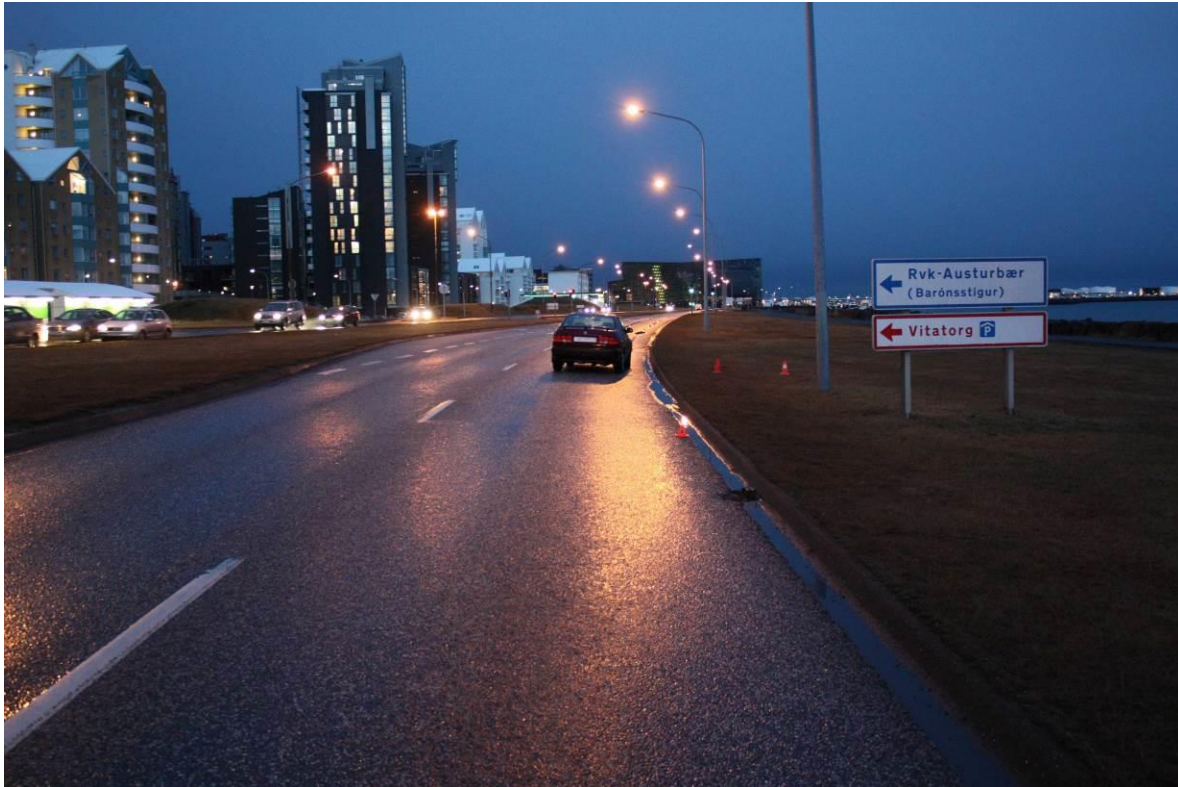
*Rannsóknarnefnd umferðarslysa
Húsi Flugbjörgunarsveitarinnar
Flugvallavegi
101 Reykjavík*

*Heimasíða:
www.rnu.is*

*Tölvupóstfang:
rnu@rnu.is*

Lýsing á slysi

Fólksbifreið af gerðinni Toyota Carina var ekið á hægri akrein vestur Sæbraut að morgni til Myrkur var úti, rigning og lítill vindur. Á mótis við Aktu Taktu gekk 67 ára karlmaður yfir Sæbrautina, sennilega gekk hann til norðurs áleiðis að sjónum og í veg fyrir bifreiðina. Ökumaður bifreiðarinnar varð mannsins ekki var fyrir en hann var í þann veginn að aka á hann. Vegfarandinn lenti á hægri framhorni bifreiðarinnar, kastaðist út fyrir veg og hafnaði á grasinu sjávar megin götunnar. Hann var síðan fluttur mikið slasaður á bráðadeild Landspítala.



Mynd af slysstað tekin í akstursátt bifreiðarinnar.

Hann hlaut fjörláverka í slysinu og lést á spítalanum rúmum þremur vikum síðar, vegna afleiðinga slyssins.

Maðurinn var klæddur dökkum fatnaði sem var án endurskinsmerkja. Gatan var upplýst og aðalljós bifreiðarinnar virk. Um 100 metrum vestan við slysstað er ljósastýrð gangbraut yfir Sæbrautina.

Bifreiðin var fólksbifreið af gerðinni Toyota Carina og var hún tekin til rannsóknar eftir slysið. Við rannsókn kom ekkert fram við ástand bifreiðarinnar sem skýrir tildrög slyssins.

Hámarkshraði á Sæbraut þar sem slysið átti sér stað er 60 km/klst. Ekkert kom fram við rannsókn málsins sem bendir til þess að bifreiðinni hafi verið ekið umfram hámarkshraða.

Ökumaðurinn var samkvæmt rannsókn ekki undir áhrifum áfengis. Áfengis- og lyfjarannsókn var ekki framkvæmd á hinum látna eftir slysið.

Orsakagreining

- Vegfarandinn gekk út á götuna í veg fyrir bifreiðina
- Dökkur fatnaður án endurskinsmerkja var meðverkandi þáttur í slysinu að mati RNU

Ábending

Mikilvægi endurskinsmerkja

Rigning var og myrkur þegar þetta slys átti sér stað. Rigningin dregur úr skyggni á nokkra vegu. Bleytan dregur úr útsýni ökumanns út um framrúðuna, hún dreifir geisla frá aðalljósunum og endurvarp ljóssins á götunni minnkar svo eitthvað sé nefnt. Útsýni ökumannsins var því skert bæði vegna myrkurs og einnig vegna bleytu. Þetta atriði er vert að hafa í huga, bæði fyrir ökumenn og einnig aðra vegfarendur. Ökumenn eiga erfitt með að sjá dökkklædda vegfarendur við slíkar aðstæður.

Endurskinsmerki auka sýnileika gangandi vegfarenda í myrkri umtalsvert, en staðsetning merkjanna skiptir einnig máli. Ljósabúnaður bifreiða lýsir niður á veginn svo aðrir vegfarendur fái ekki ljósin í augun og blindist. Ljósgeisli aðalljósa nær um 40 til 80 metra fram á veginn en hæð geislans er mest við ljósin sjálf og minnkar svo eftir því sem fjær dregur. Því er mikilvægt að endurskinsmerki séu neðarlega. Því neðar sem þau eru því fyrr koma þau inn í ljósgeislann.

Rannsóknarnefnd umferðarslysa beinir því til gangandi vegfarenda að huga vel að sýnileika sínum í umferðinni. Ekki er ráðlegt að vera á ferð í myrkri eða slæmu skyggni á og við vegi án þess að vera með góð endurskinsmerki.

Mikilvægi þess að nota gangbrautir

Í 12. grein Umferðarlaga nr. 50/1987 með síðari breytingum er gangandi vegfaranda gert skylt að notast við gangbraut sé hún nálæg. Rétt um 100 metrum vestan við slyssaðinn er ljósastýrð gangbraut. Samkvæmt rannsókn sem RNU gerði á alvarlegum umferðarslysum á höfuðborgarsvæðinu árið 2008, átti meirihluti alvarlegra umferðarslysa á gangandi vegfarendum, sér stað á akbraut utan gangbrauta. Í um helmingi slysanna mátti rekja orsökina til aðgæsluleysis ökumanns, en í hinum helmingnum til aðgæsluleysis hins gangandi vegfaranda¹. Rannsóknarnefnd umferðarslysa beinir því til gangandi vegfaranda að mikilvægt er að sýna aðgæslu þegar gengið er yfir akbrautir og nota skilyrðislaust gangbrautir þar sem þær eru nálægar.

Reykjavík 29.5.2013
Rannsóknarnefnd umferðarslysa

¹ Alvarleg umferðarslys á höfuðborgarsvæðinu. Rannsóknarnefnd umferðarslysa, 2009.