



Skýrsla um banaslys í umferðinni

Mál nr.: **2017-059U005**

Dagsetning: **22. maí 2017**

Staðsetning: **Eyjafjarðarbraut**

Atvik: **Hliðarárekstur, bifhjól**

Rannsókn samkvæmt lögum nr. 18/2013 skal eingöngu miða að því að leiða í ljós orsakir samgönguslysa og samgönguatvika, 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.

Samantekt

Drengur ók torfæruhjóli inn á Eyjafjarðarbraut í veg fyrir bifreið. Drengurinn lést í slysinu. Í skýrslunni birtir nefndin tillögu í öryggisátt varðandi skert útsýn vegna trjáa.

Staðsetning



Látinn:

12 ára drengur

Veður og birta:

Bjart, 14°C, S 3 m/s

Vegur:

Bundið slitlag. Hámarkshraði 90 km/klst. Þurr yfirborð
Meðaltalsumferð á sólarhring er 571 ökutæki

Tími sólarhrings:

Kl. 15:51

Ökutæki:

Honda CR 85 torfæruhjól, nýskráð 12.1. 2007
Suzuki Grand Vitara fólksbifreið, nýskráð 23.3. 2000

Lýsing á slysi

Drengur á þrettánda ári ók Honda CR torfæruhjóli niður malarborna heimreið í átt að Eyjafjarðarbraut með fyrirhugaða akstursstefnu norður Eyjafjarðarbraut. Á sama tíma var Suzuki Grand Vitara fólksbifreið ekið suður Eyjafjarðarbraut. Veður var gott, bjart, þurr og lítt vindur. Heimreiðin niður að þjóðveginum er brött og útsýn takmörkuð þaðan á þjóðveginn sökum trjágróðurs sem stendur nálægt veginum.

Ummerki voru á vegamótunum eftir hemlun torfæruhjólins. Hemlaförin voru um 5 metra löng. Við hemlunina missti ökumaður jafnvægið, féll af hjólinu og varð fyrir bifreiðinni. Virðist sem ökumaður torfæruhjólins hafi ekið of hratt að vegamótunum en reynt að hemla áður en hann ók inn á Eyjafjarðarbraut í veg fyrir Suzuki bifreiðina. Biðskylda er fyrir umferð af heimreiðinni inn á þjóðveginn.

Engin vitni voru að slysinu.

Áverkar

Drengurinn sem lést hlaut banvæna fjöláverka. Hann var með bifhjólaljálmi á höfði og íklæddur bifhjólástígvélum. Hann var ekki með annan hlífðarbúnað.

Ökumaður Suzuki bifreiðarinnar hlaut ekki áverka í slysinu.

Ökutækin

Torfæruhjólið var tekið til rannsóknar eftir slysið. Hjólið er skráð torfæruhjól 1 og með 85 cm³, 15,5 kW bensínhreyfli og skráða eiginþyngd 80 kg. Hjólið er án ljósabúnaðar og ekki ætlað til aksturs í almennri umferð skv. 43. gr. umferðarlaga nr. 50/187 með síðari breytingum. Torfærutæki eru skráningarskyld en ekki skoðunarskyld. Rannsóknin leiddi í ljós að hjólið var í lagi, hemlar virkuðu eðlilega bæði að framan og aftan og hjólbarðar voru lítið slitnir. Hjólið var í fjórða gír af sex. Ekki voru augljós ummerki á ökutækjunum sem gáfu til kynna að þau hefðu lent saman.

Bifreiðin var tekin til rannsóknar eftir slysið. Bifreiðin hafði verið færð til skoðunar í nóvember 2016 og var með gilda skoðun þegar slysið varð. Hemlapróf sýndi að hemlun bifreiðarinnar stóðst lágmarkskröfur sem gerðar eru í reglugerð um gerð og búnað ökutækja. Orsök slyssins verður ekki rakin til ástands bifreiðarinnar.

Ökuhraði

Á litlu er að byggja til að meta hraða ökutækjanna fyrir slysið. Engin vitni voru að slysinu. Heimreiðin sem ökumaður torfæruhjólins ók niður að þjóðveginum er mjög brött. Hjólið var í fjórða gír af sex. Um fimm metra löng hemlaför voru eftir torfæruhjólið. Ökumaður bifreiðarinnar vitnaði um að hafa verið á 60 til 70 km/klst. Hámarkshraði á Eyjafjarðarbraut er 90 km/klst.

Vegur og umhverfi

Torfæruhjólinu var ekið niður brekku að þjóðveginum. Heimreiðin er malarvegur en bundið slitlag er á þjóðveginum. Trjágróður hindrar sýn inn á þjóðveginn frá heimreiðinni. Brekkan niður að þjóðveginum er með 10 til 15% halla. Biðskylda er fyrir umferð af heimreiðinni inn á þjóðveginn.

Ökumennirnir

Ökumaður torfæruhjólsins var drengur á 13. ári. Hann hafði ekki náð aldri til að öðlast ökuréttindi og var því réttindalaus.

Ökumaður bifreiðarinnar var 85 ára gamall þegar slysið átti sér stað og var með gild réttindi. Við lækni skoðun árinu áður hafði sjón hans verið metin og var sjónskerpa á hægri auga lítil. Sjónsviðið var ekki mælt. Ekki var gerð krafa um notkun á gleraugum í ökuskírteini. Ökumaðurinn var heyrnarskertur og gerð var krafa um notkun heyrnartækis við akstur. Ökumaðurinn var ekki með heyrnartæki þegar slysið átti sér stað. Ekki er vitað hvort ökumaðurinn var með gleraugu. Hann féll frá skömmu eftir slysið.

Áfengis- og lyfjaprófanir

Ökumaður fólksbifreiðarinnar blés í áfengismæli á vettvangi og var niðurstaðan neikvæð. Ekki var gerð lyfjamæling. Niðurstaða áfengis- og lyfjamæling á ökumanni torfæruhjólsins var neikvæð.

Orsakagreining

- Ökumaður bifhjólsins ók sennilega of hratt að vegamótunum og náði ekki að stöðva hjólið við vegamótin
- Ökumaður torfæruhjólsins var hvorki með réttindi né aldur til að aka hjólinu
- Hjólið var ekki ætlað til aksturs á vegum
- Útsýn er skert á vegamótunum vegna trjágróðurs

Tillaga í öryggisátt

Skert útsýn vegna trjáa

Rannsóknarnefnd samgönguslysa beinir því til veghaldara að gera úrbætur til að bæta vegsýn á slysstæð. Einnig bendir nefndin á að víða er að finna sambærilega aðstæður við vegi sem brýnt er að lagfæra.

Trén sem næst standa við þjóðveginn á slysstæð eru um 5 metrum frá vegbrún. Líklegt er að ökumennirnir í þessu slysi hafi aðeins verið í auglýsningu hvors annars í um 2 sekúndur. Í veghönnunarreglum Vegagerðarinnar er lágmarksbreidd öryggissvæðis 7 metrar fyrir veg sem 301 til 3000 ökutæki fara um á sólarhring (ÁDU) og með hönnunarhraða upp á 90 km/klst. Í 32. gr. Vegalaga nr. 80/2007 með síðari breytingum er þess getið að veghelgunarsvæði er 15 metrar til beggja hliða frá miðlínu fyrir tengivegi. Umræddur vegur er flokkaður sem tengivegur. Eins er í sömu grein tilgreint veghelgunarsvæði vegamóta 40 metrar frá skurðpunkti miðlína veganna. Óheimilt er að staðsetja byggingar, leiðslur, auglýsingaspjöld, skurði og önnur mannvirk, föst eða laus án leyfis veghaldara innan veghelgunarsvæðis. Vandamál sem skapast vegna trjáa sem standa nærri vegum eru margþætt, m.a. byrgja þau sýn og valda hættu ef ökumaður missir stjórn og fer út af vegi.

Ábendingar

Börn og vélknúin ökutæki

Rannsóknir hafa sýnt að líkur á alvarlegum áverkum í umferðarslysum eru margfalt hærri fyrir öikumenn og farþega bifhjóla en þeirra sem ferðast um í bifreiðum¹. Eins hafa rannsóknir sýnt að slysaáhætta er hærri hjá ungum öikumönnum en þeim sem eldri eru og að öikumennsla dragi úr slysatíðni. Skilningur á hættum eykst eftir því sem þroski ungmenna eykst og vald á hegðun og hreyfingum eykst einnig. Þessi atriði endurspeglast í skilyrðum reglugerðar um öikumskírteini um að einstaklingar skulu hafa náð vissum aldri og hafa lokið öikumnámi til þess að geta öðlast réttindi til að stjórna vélknúnum öikutækjum.

Samkvæmt reglugerð um öikumskírteini nr. 830/2011 með síðari breytingum getur einstaklingur fengið réttindi til að aka léttu bifhjóli 15 ára. Hámarks hraði léttra bifhjóla er 45 km/klst og hámarksafli 4 kW. 17 ára einstaklingur getur fengið réttindi á bifhjól sem eru með allt að 15 kW hámarksafli og 19 ára getur fengið réttindi til að aka bifhjól sem hefur hámarksafli upp á 35 kW. Réttindin eru veitt í þepum svo öikumenn hafi öðlast þroska og reynslu áður en þeir fara á aflmiklum bifhjólum út í umferðina. Í þessu tilfelli var um torfærutæki að ræða. Til þess að mega aka torfærutæki er aldurskilyrðið 17 ár og skal viðkomandi vera með almenn öikumréttindi óháð hámarksafli þeirra. Í 43. gr. umferðarlaga nr. 50 frá 1987 með síðari breytingum kemur fram að ekki megi aka torfærutæki á vegi, sem ekki er einkavegur. Þó er leyft að þvera veg og skal þá fara skemmstu leið sem hentug er. Skylt er öikumanni torfærutækis að nema staðar áður en ekið er inn á veg og veita forgang vegfarendum á veginum. Í 21. gr. reglugerðar um aksturslípróttir og aksturskeppni nr. 207/2007 með áorðnum breytingum er undanþáguheimild til æfinga og keppni fyrir börn. Lögreglustjóri getur veitt undanþágu fyrir börn til æfinga og keppni á lokuðum svæðum utan vega sem er háð skriflegu samþykki foreldris eða annars forsjármanns.

Akstur bifhjóla krefst mikillar hæfni og er öikumönnum og farþegum bifhjóla mun hættara við miklum meiðslum ef slys verða en öikumönnum og farþegum bifreiða. Rannsóknarnefnd samgönguslysa vill beina því til foreldra og forráðamanna að gæta þess að börn aki ekki bifhjólum og torfærutækjum áður en fyrrnefnd skilyrði eru uppfyllt.

Áfengis- og lyfjamælingar í alvarlegum slysum

Rannsóknarnefnd samgönguslysa gerir athugasemd við að ekki var framkvæmd lyfjamæling á öikumanni bifreiðarinnar. Nefndin hefur áður bent á nauðsyn þess að útiloka þann þátt í rannsóknum allra alvarlegra umferðarslysa.

Skýrsluna samþykkja:

Geirþrúður Alfreðsdóttir

Ásdís J. Rafnar

Guðmundur Freyr Úlfarsson

Guðrún Nína Petersen

Fyrir hönd Rannsóknarnefndar samgönguslysa

Sævar Helgi Lárusson

Stjórnandi rannsóknar

Reykjavík 11. mars 2019

Rannsóknarnefnd samgönguslysa

¹ Elvik, R., Vaa, R., 2004. „The Handbook of Road Safety Measures“ ISBN: 978-0-08-044091-0, bls 879, Osló, Noregur.