



Skýrsla um banaslys í umferðinni

Mál nr.: **2019-166U020**

Dagsetning: **21. nóvember 2019**

Staðsetning: **Suðurlandsvegur við Viðborðssel**

Atvik: **Ekið á gangandi vegfaranda**

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

Síðdegis þann 21. nóvember 2019 var ekið á gangandi vegfaranda á Suðurlandsvegi við Viðborðssel með þeim afleiðingum að hann lést af völdum áverka sem af slysinu hlutust.

Staðsetning



Helstu upplýsingar

Látinn:

83 ára karl

Veður og birta:

Híti 7°C, austan 6 m/s, rigning og myrkur

Vegur:

Bundið slitlag. Hámarkshraði 90 km/klst, blautt yfirborð
Meðaltalsumferð á sólarhring er 930 ökutæki

Tími sólarhrings:

Klukkan 17:30

Ökutæki:

Toyota Hilux pallbifreið, nýskráð árið 2018, eigin þyngd: 2113kg

Lýsing á slysi

Atvikalýsing

Síðdegis 21. nóvember 2019 gekk dökkklæddur maður í austur á hægri akrein Suðurlandsvegar við bæinn Viðborðssel. Hann gekk með bakið í akstursstefnu, með vasaljós en fatnaður hans var án endurskinsmerkja. Stuttu áður sáu vitni manninn ganga vinstra megin austur eftir veginum. Myrkur var og rigning. Á sama tíma ók ökumaður pallbifreiðar austur Suðurlandsveg með einn farþega í framsæti. Rétt áður en slysið varð, var bifreið ekið úr gagnstæðri átt framhjá manninum. Að sögn ökumanns og farþega í þeirri bifreið gekk maðurinn eftir miðri hægri akrein vegarins þegar bifreið þeirra ók framhjá honum. Nokkrum sekúndum seinna mættust bifreiðarnar.

Ökumaður pallbifreiðarinnar sá ekki manninn á veginum fyrir slysið. Hægra framhorn bifreiðarinnar rakst á manninn sem kastaðist í götuna. Fann ökumaðurinn högg koma á pallbifreiðina. Farþegi í bifreiðinni sá að ekið hafði verið á mann.



Mynd 1: Mynd tekin austur yfir vettvang, í gönguátt vegfarandans og akstursátt bifreiðarinnar.

Áverkar

Gangandi vegfarandinn hlaut banvæna fjölaverka, bæði á höfði og bol og lést á vettvangi. Mestu áverkarnir voru hægra megin á líkamanum og að framanverðu. Ökumaður og farþegi í pallbifreiðinni hlutu ekki áverka í slysinu.

Ökutækið

Ökutækið var pallbifreið af gerðinni Toyota Hilux nýskráð árið 2018. Hún var fulltrúaskoðuð við fyrstu skráningu seint á árinu 2018. Mælir sýndi um 33.500 km akstur. Bifreiðin var útbúin rúmlega hálfslitnum heilsársdekkjum. Bifreiðin var tekin til bíltæknirannsóknar en ekkert fannst við skoðun á bifreiðinni sem skýrt getur orsök slyssins. Bíllinn skemmdist mikið við ákomuna.

Vegur og umhverfi

Vegurinn liggur beinn upp hæð þar sem slysið var. Vegyfirborð var með bundnu slitlagi. Yfirborðsmerkingar á veginum voru heil miðlína fyrir umferð á austurleið og hálfbrotin miðlína fyrir umferð á vesturleið. Óbrotin kantlína var beggja vegna. Rigning var þegar slysið átti sér stað og gekk á með hryðjum. Dimmt var, vegur blautur og skyggni lítið. Vindur var af austan 6 m/s og hiti um 7°C. Vegbreidd um 6 metrar og vegaxlir um 50 cm hvoru megin.

Ökuhraði

Frá slysstaðnum og að þeim stað þar sem bifreiðin var stöðvuð voru um 124 metrar. Lesið var úr aksturstölvu bifreiðarinnar og var hraði bifreiðarinnar samkvæmt tölvunni um 89 km/klst þegar slysið varð. Engin hemlun var skráð í aksturstölvu bifreiðarinnar fyrir áreksturinn.

Áfengis- og lyfjarannsókn

Niðurstaða áfengis- og lyfjarannsóknna á ökumanni og hinum látna voru neikvæðar.

Orsakagreining

- Ökumaður sá ekki gangandi vegfaranda
- Vegfarandi gætti ekki að sér er hann gekk dökkklæddur eftir akrein þjóðvegur í rigningu og myrkri í akstursstefnu bifreiða
- Ökumaður ók of hratt miðað við aðstæður

Ábendingar

Endurskinsmerki, ljós eða fatnaður

Endurskinsmerki og sýnileikafatnaður eru lykilatriði þegar dimmt er og lítið skyggni. Á þeim stað er slysið varð er vegurinn óupplýstur þjóðvegur í dreifbýli og gekk maðurinn sem lést í slysinu dökkklæddur á veginum með bakið í aksturstefnu akreinarinnar og án endurskinsmerkja.

Í 1. mgr. 15. gr. umferðarlaga nr. 77 frá 2019 kemur fram að ef ekki er fyrir hendi sérstakur gangstígur eða vegöxl má ganga eftir akbraut en að jafnaði skal gengið við vinstri vegbrún miðað við gönguátt. Með því að ganga á móti umferðinni í vegkanti á gangandi vegfarandi auðveldara með að greina aðkomandi farartæki og þá lýsa á móti til að vekja á sér athygli.

Ökumaður á þjóðvegahraða ferðast um 25 metra á hverri sekúndu (90 km/klst). Líklegt er að ökumaður sé um 1-3 sekúndur að hefja hemlun eftir að óvænt hætta skapast og fer ökutækið því um 25-75 metra eftir að hættu verður vart þar til hemlun hefst. Rannsóknarnefnd samgönguslysa, RNSA, minnir á að gangandi vegfarendur ættu ávallt að bera skýr endurskinsmerki við göngu í myrkri, en þau auka sýnileika fyrir ökumönnum um marga tugi metra og gefa því ökumönnum meiri möguleika á því að bregðast við tímanlega. Ljósgeisli aðalljósa bifreiða og bifhjóla lýsir niður á veginn. Því er ráðlegt að vera einnig með endurskin við öklahæð eða neðst á kálfa því sú staðsetning kemur fyrr inn í ljósgeisla aðalljósa bifreiða en endurskin á efri hluta líkamans.

Aksturshraði, ökuljós og skyggni

Nauðsynlegt er að allir vegfarendur geri sér grein fyrir áhrifum myrkurs og bleytu á sýn ökumanna. Rigning og myrkur skerða útsýn ökumanna. Bleyta á rúðum takmarkar útsýn, regndropar dreifa og endurkasta ljósi. Blautur vegur endurkastar minna ljósi en þurr vegur og verður dekkri í myrkri,



endurskin frá vegmerkingum minnkar í bleytu, sérstaklega ef þær eru undir yfirborði vatns. Í vatnsaustri setjast einnig óhreinindi á ljós bifreiða og draga úr birtu frá þeim.

Í reglugerð um gerð og búnað ökutækja segir að há ljós skuli lýsa a.m.k. 100 m fram á veginn og lág ljós skuli lýsa a.m.k. 40 m fram á veginn. Viðmiðunar stöðvunarvegalegd við veghönnun skv. Veghönnunarreglum Vegagerðarinnar er u.þ.b. 150 m fyrir 90 km/klst hraða¹. Þegar lág ljós eru notuð í myrkri og rigningu ná þau ekki að lýsa upp nauðsynlega stöðvunarvegalegd fyrir 90 km/klst. Við sambærilegar aðstæður og voru í þessu slysi er nauðsynlegt fyrir ökumenn að draga úr aksturshraða, jafnvel þó háí geislinn sé notaður.

RNSA brýnir fyrir ökumönnum að nauðsynlegt er að draga úr aksturshraða í dimmu veðri og enn frekar þegar vegur er einnig blautur, til þess að tryggja nægilega sjónvegalegd þannig að ökumaður hafi möguleika á að bregðast við og stöðva ökutæki ef hætta skapast.

Skýrsluna samþykkja:

Geirþrúður Alfreðsdóttir
Ásdís J. Rafnar
Guðmundur Freyr Úlfarsson
Guðrún Nína Petersen

Fyrir hönd Rannsóknarnefndar samgönguslysa

Hinrik Jóhannsson
Stjórnandi rannsóknar

Reykjavík 18. nóvember 2020
Rannsóknarnefnd samgönguslysa

¹ Tafla 3.6.2-2, stöðvunarvegalegd í dreifbýli. Veghönnunarreglur Vegagerðarinnar, kafli 3, vegferill.