



## Skýrsla um banaslys í umferðinni

Mál nr.: **2019-097U013**

Dagsetning: **30. júní 2019**

Staðsetning: **Innstrandavegur við Hrófá**

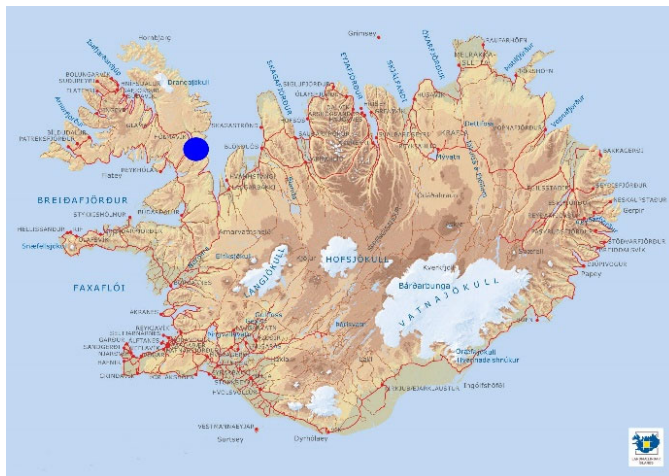
Atvik: **Aftanákeyrsla**

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

*Bífhjóli var ekið yfir blindhæð. Handan við hæðina voru kyrrstæðar bifreiðar á veginum í sömu akstursstefnu, í bið eftir að komast yfir einbreiða brú. Ökumaður bífhjólsins nauðhemlaði en féll af hjólinu og kastadist aftan á öftustu bifreiðina við brúna. Lést hann á vettvangi.*

## Staðsetning



### Látinn:

28 ára karl

### Veður og birta:

Norðan 9 m/s, hiti 7°C og dagsbirta

### Vegur:

Bundið slitlag. Þurrt yfirborð. Hámarkshraði 90 km/klst.

Meðaltalsumferð á sólarhring er 113 ökutæki.

Meðaltalsumferð yfir sumarið á sólarhring er 239 ökutæki

### Tími sólarhrings:

15:41

### Ökutæki:

Yamaha V-Star Custom, nýskráð 2006

Porsche Cayenne, nýskráð 2005

## Lýsing á slysi

Síðdegis þann 30. júní 2019 var Yamaha bifhjóli, ekið norður Innstrandaveg í átt að Hrófá.

Þar sem slysið varð liggur vegurinn yfir blindhæð og skammt undan er einbreið brú yfir ána Hrófá. Þegar ökumaður bifhjólsins kom upp á blindhæðina voru þrjár bifreiðar kyrrstæðar við brúna að hleypa umferð úr gagnstæðri átt yfir hana.

Ummerki á vettvangi sýna að ökumaður Yamaha bifhjólsins ók í átt að kyrrstæðu ökutækjunum við brúna og nauðhemlaði rúmlega 65 metra. Ökumaðurinn féll þá af hjólinu, rann eða kastaðist um 16 metra og hafnaði á öftustu bifreiðinni. Bifhjólið rann hægra megin út fyrir veginn.

Ökumaður Yamaha bifhjólsins var með hjálm og annan öryggisbúnað en hlaut samt alvarlega höfuðáverka og lést á vettvangi.



**Mynd 1:** Myndin er tekin í norðurátt að slysavettvanginum. Gul ör sýnir akstursstefnu ökumanns bifhjólsins og blá ör sýnir hvar bifhjólið stöðvaðist utan vegar.

### Áverkar

Ökumaður bifhjólsins var með hjálm og í viðeigandi öryggisfatnaði. Hann hlaut banvæna höfuðáverka í slysinu. Höggið var umfram þá vörn sem hjálmurinn veitti.

### Ökutækið

Ökutækið var bifhjól af gerðinni Yamaha V-Star Custom, nýskráð 2006. Það var með gilda skoðun. Bifhjólið var tekið til bíltæknirannsóknar eftir slysið. Ekkert fannst við skoðun á bifhjólinu sem skýrt getur orsök slyssins.

Hemlar og hjólbarðar voru í góðu ástandi. Bifhjólið var ekki búið læsivörðum hemlum (ABS kerfi - Anti-lock Braking System). ABS kerfi kemur í veg fyrir að hjól læsist við hemlun og auðveldar ökumanni að halda stjórn á hjólinu við neyðarhemlun og þegar veggrip er lítið. Hefur ABS kerfi verið staðalbúnaður í stærri fjöldaframleiddum bifhjólum frá 2013.

### Ökuhraði

Niðurstaða hraðaútreiknings nefndarinnar bendir til þess að hraði bifhjólsins hafi verið á bilinu 112 til 128 km/klst rétt fyrir slysið.

### Vegur og umhverfi

Þegar ekið er eftir veginum þar sem slysið varð úr suðri liggur hann yfir litla blindhæð að einbreiðri brú. Aðkoman að blindhæðinni er úr hægri beygju og liggur vegurinn þaðan upp hæðina. Hættumerki og máluð viðvörðun á vegyfirborðinu voru við þrengingunni skömmu áður en ekið var upp hæðina. Ökumenn sjá brúna þegar um 150 metrar eru í hana. Stöðvunar lengd skv. veghönnunarreglum í dreifbýli er 147 m fyrir láréttan veg og 90 km/klst hraða (Tafla 3.1-1 Markastærðir, Veghönnunarreglur 03 Vegferill, Vegagerðin, 2010). Bíði bifreiðar við brúna vegna umferðar úr gagnstæðri átt styttist möguleg stöðvunar lengd með hverri bifreið.

### Áfengis- og lyfjaprófanir

Niðurstaða áfengis- og lyfjarannsóknna á ökumanni bifhjólsins voru neikvæðar.

### Orsakagreining

- Ökumaður bifhjólsins ók of hratt og gætti ekki að viðvörðunarkerkjum um einbreiða brú og hættu
- Ökumaður missti stjórn á bifhjólinu við nauðhemlun, féll af því og kastaðist á kyrrstæðan bíl

## Tillaga í öryggisátt

### Varhugavert vegstæði

Rannsóknarnefnd samgönguslysa beinir þeirri tillögu til veghaldara að framkvæma öryggisúttekt á slystað og vinna að úrbótum til að bæta umferðaröryggi við brúna og blindhæðina.

Margar einbreiðar brýr má enn finna í íslenska þjóðvegakerfinu. Einbreiðar brýr skapa ávallt hættu, sérstaklega þegar ökuhraði er mikill. Þessi umrædda brú er handan við blindhæð. Í 29. gr. umferðarlaga nr. 77 frá 2019 er lagt bann við stöðvun eða lagningu ökutækis í eða við blindhæð eða beygjur eða annars staðar þar sem vegsýn er skert. Í 22. gr. sömu laga er hins vegar lögð skylda á þann ökumann sem síðar kemur að einbreiðri brú að veita forgang þeim sem fyrr kemur að brúnni.

Erfitt getur verið fyrir vegfarendur þegar þeir koma yfir blindhæðina að ná að stöðva ökutæki í tæka tíð sé umferð stopp við brúna, sökum þess hve stutt er frá blindhæðinni að brúnni. Í vegstaðli Vegagerðarinnar er lágmarks stöðvunar lengd 147 metrar fyrir veg í dreifbýli sem hefur hámarkshraða 90 km/klst. Í þessu slysi voru þrjú ökutæki kyrrstæð við brúna. Ökumaður bifhjólsins hefur sennilega séð aftasta ökutækið fyrst þegar um 100 metrar voru í það, vegna þess hve langt bifreiðarnar urðu að stöðva frá brúnni. Að mati nefndarinnar eru þessar aðstæður varhugaverðar.

## Ábending

### Of hraður akstur

Rannsóknarnefnd samgönguslysa hefur oft áður fjallað um hraðakstur og afleiðingar hans í skýrslum sínum. Of hraður akstur er ein af algengustu ástæðum banaslysa í umferðinni og ítrekar nefndin mikilvægi þess að ökumenn aki eigi hraðar en hámarkshraði og aðstæður leyfa. Bendir nefndin sérstaklega á 2. mgr. 36. gr. umferðarlaga nr. 77 frá 2019 þar sem lögð er sérstök skylda á ökumenn að aka nægilega hægt miðað við aðstæður við blindhæð eða annars staðar þar sem vegsýn er skert.

Þegar ekið er um vegi þar sem eru viðvörunarmerki um fleiri en eina hættu þarf að gæta sérstakrar varúðar. Þetta á sérstaklega við þegar hæðótt landslag birgir sýn og við einbreiðar brýr.

### Athugasemd

Nýverið voru gerðar endurbætur á merkingum við blindhæðina þar sem slysið varð. Þar er nú kominn leiðbeinandi hámarkshraði, ásamt viðvörun um blindhæð og einbreiða brú. Að auki eru komin viðvörunarljós við brúna til að vara betur við aðstæðum. Samkvæmt upplýsingum frá Vegagerðinni eru frekari aðgerðir til skoðunar til að auka öryggi vegfarenda á slysstaðnum.



**Mynd 2: Uppfærðar merkingar við slysstað. Mynd fengin frá Vegagerðinni.**

#### Skýrsluna samþykkja:

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

#### Fyrir hönd Rannsóknarnefndar samgönguslysa

Hinrik Jóhannsson  
Stjórnandi rannsóknar

Reykjavík 20. janúar 2020  
Rannsóknarnefnd samgönguslysa