



Skýrsla um banaslys í umferðinni

Mál nr.: **2020-080U012**

Dagsetning: **15. ágúst 2020**

Staðsetning: **Suðurlandsvegur við Stigá**

Atvik: **Útafakstur á bifhjóli**

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

Ökumaður á bifhjóli var á austurleið rétt vestan við Stigá. Stuttu áður en hann kom að brúnni byrjaði hjólið að skjálfa eða skakast til með þeim afleiðingum að ökumaðurinn missti stjórn á því, féll og rann eftir veginum. Hann rakst utan í bifreið sem ekið var úr gagnstæðri átt og kastaðist út fyrir veg. Ökumaðurinn lést af völdum áverka sem hann hlaut í slysinu.

Staðsetning



Helstu upplýsingar

Látinn:

47 ára karl

Veður og birta:

Hiti 16°C, suðvestan 10 m/s, léttskýjað og dagsbirta

Vegur:

Bundið slitlag og þurr yfirborð. Hámarkshraði á slysstað 90 km/klst
Meðaltalsumferð á sólarhring er um 1300 ökutæki

Tími sólarhrings:

Klukkan 13:36

Ökutæki:

Honda GL 1200 bifhjól 1984 árgærð
Hyundai Tucson fólksbifreið 2020 árgærð.

Lýsing á slysi

Atvikalýsing

Síðdegis þann 15. ágúst 2020 var bifhjóli ekið austur Suðurlandsveg. Veður var gott, suðvestan 10 m/s og léttskýjað. Stuttu áður en komið var að brúnni yfir Stigá fór hjólið að skakast eða sveiflast til. Ökumaðurinn missti stjórn á bifhjólinu og féll af því. Hjólið rann áfram eftir veginum, út í vegkantinn og út fyrir veginn vinstra megin en ökumaðurinn rann áfram eftir veginum í veg fyrir umferð úr gagnstæðri átt. Ökumaður bifhjólsins skall utan í bifreið sem kom að austan áður en hann kastaðist út fyrir veginn.



Mynd 1: Mynd tekin í akstursátt bifhjólsins. Sjá má skrikfór eftir bifhjólið á veginum.

Stuttu fyrir slysið hafði ökumaður á vesturleið mætt bifhjólinu vestan við brúna yfir Stigá. Vitnið sá að hjólið tók að rása, fyrst framhjólið og stýrið, þar til allt hjólið fór að sveiflast til. Hjólið stefndi þá yfir á rangan vegarhelming og þurfti vitnið að aka eins og hægt var út í vegkant til að koma í veg fyrir að hjólið lenti á bifreiðinni. Vitnið sá síðan ryk og/eða reyk í baksýnisspeglinum eftir að hjólið féll á hliðina.

Áverkar

Ökumaður bifhjólsins hlaut banvæna áverka í slysinu. Hann var með opin hjálm sem ekki er ætlaður til notkunar við akstur bifhjóls og veitti ekki þá vörn sem viðurkenndir bifhjólahljálmar gera. Hökuólin slitnaði af í slysinu og hjálmurinn losnaði. Ökumaðurinn var í strigaskóm, leðurbuxum og hlífðarskyrtu með ísaumaðri bakbrynju og olnbogahlífum. Skyrtan dróst upp og veitti minni vernd en mögulegt hefði verið.

Ökumhraði

Leyfður hámarkshraði er 90 km/klst við bestu aðstæður. Greinanleg ummerki eftir bifhjólið, þar sem það sveiflaðist til á veginum, voru um 40 metrar og ummerki sem bentu til þess að hjólið hafi fallið á hliðina og runnið eftir veginum voru um 85 metrar. Hjólið rann og valt svo rúma 50 metra utan vegar. Útreikningar sérfræðings benda til þess að bifhjólið hafið verið á 122 km/klst (öryggissbil 112 – 130 km/klst) hraða fyrir slysið.

Ökutækið

Bifhjólið var tekið til tækniskoðunar eftir slysið. Framhjólbarði var í lagi, með 39 psi þrýsting sem er nokkuð yfir ráðlögðum loftþrýstingi frá framleiðanda. Framhjólbarðinn var eldri en sá aftari. Afturhjólbarðinn var loftlaus eftir slysið en sennilegt er að hann hafi skemmst í slysinu frekar en fyrir það. Ein festing farangursboxins var laus. Hugsanlegt er að það hafi haft áhrif eftir að hjólið tók að rása en ólíklegt að það hafi valdið því að hjólið fór að rása.

Bifreiðin var Hyundai Tucson árgerð 2020 og var ekki tekin til skoðunar eftir slysið.

Vegur og umhverfi

Á slystað er vegurinn um 6 metra breiður með bundnu slitlagi, auk 0,5 metra breiðra malar vegaxla sitt hvoru megin. Slysið varð rétt vestan við brúna yfir Stigá. Brúin er hærri en vegurinn að henni og er dálítill brekka upp á brúna. Bifhjólið byrjaði að skjálfa áður en komið var að þessari hækkan. Vegmerkingar voru óbrotnar kantlínur báðum megin og brotin miðlína.

Áfengis- og lyfjarannsókn

Niðurstöður áfengis- og lyfjarannsókna á ökumanni bifhjólsins voru neikvæðar.

Skjálfti og eða skak í bifhjólum

Erfitt er að segja til um hvers vegna hjólið fór að skjálfa eða skakast til. Þekkt er að bifhjól geta verið viðkvæm fyrir sveiflum, t.d. ef slit er komið í legur eða fóðringar. Titringur getur einnig orsakast af viðbrögðum ökumannsins eða af utanaðkomandi orsökum sem geta til dæmis verið:

- Hjólbarðar slitnir, misslitnir og/eða rangur loftþrýstingur
- Slit eða slag í legum eins og stýris- eða hjólalegum, einnig í afturfjöðrun eða dempurum
- Stilling og uppsetning á hjóli, t.d. stilling dempara
- Hleðsla á hjóli, þetta getur verið farangur, hvernig farangur er festur og staðsetning hans
- Loftmótsstaða getur skipt máli því vindálag getur haft áhrif á hegðun hjólsins og þá getur verið hætta á skjálfta og eða skaki

Samspil krafta og bifhjóls er flókið kerfi. Erfitt getur verið að meta nákvæmlega hvaða ástæður valda því að bifhjól fari að skakast til. Ef bifhjól fer að skjálfa eða skakast til getur ökumaður þurft að breyta hraða eða færa þyngdarpunkt, með því að breyta ásetu, til þess að stöðva skjálftann. Þegar ekið er nálægt hámarkshraða er ekki raunhæf lausn að auka hraða enn frekar. Það eitt að ná að draga úr hraða ef hætta er á að missa stjórn á hjóli getur dregið úr alvarleika slysa.

Hjólbarðar á bifhjólum

Notkun mismunandi hjólbarða að framan og aftan á bifhjólum getur haft áhrif á akstursegginleika þeirra. Einnig slitna hjólbarðar bifhjóla misjafnt að framan og aftan vegna mismunandi álags. Þá er þekkt að þrátt fyrir næga mynsturdýpt geta komið stallar eða misslit í bifhjólshjólbarða sem erfitt er að sjá, en sem geta haft áhrif á akstursegginleika. Vegna þessara þátta þarf að gæta sérstaklega að hjólborðum á bifhjólum. Að auki getur rangur loftþrýstingur haft áhrif á akstursegginleika.

Í þessu tilfalli sá vitni sem þekkir vel til bifhjóla að skakið byrjaði með titringi í stýri og leiddi svo af sér að allt hjólið fór að sveiflast til.

Orsakagreining

- Ökumaðurinn missti stjórn á bifhjólinu þegar það fór að skjálfa og skakast til á veginum
- Ökumaður bifhjólans ók of hratt
- Hjálmur ökumanns var ekki ætlaður til notkunar á bifhjólum
- Annar hlífðarbúnaður ökumanns var ekki nægilegur til þess að verja hann meiðslum

Tillaga í öryggisátt

Rannsóknarnefnd samgönguslysa beinir þeirri tillögu til Samgöngustofu að auka fræðslu um hlífðarbúnað bifhjólamanna.

Hlífðarhjálmur bifhjólamannsins sem lést í slysinu var ekki ætlaður til notkunar við akstur bifhjóls. Hjálmar veita ökumönnum vernd og mikilvægt er fyrir bifhjólamenn að vera ávallt með góðan hjálm á höfði. Ýmiss annar viðurkenndur búnaður veitir bifhjólamönnum aukna vernd gegn áverkum í slysum. Hægt er að verða sér út um sérhannaðan hlífðarbúnað fyrir bifhjólafólk, svo sem buxur, jakka, hanska og skó. Er sá hlífðarbúnaður CE eða DOT merktur þ.a. hann uppfyllir staðla um verndarbúnað fyrir bifhjólamenn. Mikilvægt er að fræða bifhjólamenn um slíkan búnað og hvetja enn frekar til notkunar á honum.

Ábendingar

Hlífðarbúnaður bifhjólafólks

Rannsóknarnefnd samgönguslysa beinir því til ökumanna bifhjóla að huga vel að hlífðarbúnaði sínum og yfirfara hann reglulega. Í 1. mgr. 78. gr. umferðarlaga nr. 77/2019, með síðari breytingum, er öllum sem eru á bifhjóli eða torfærutæki skylt að nota viðurkenndan hlífðarhjálm. Hjálmar gegna miklu hlutverki í slysavörnum. Ýmis annar hlífðarbúnaður er framleiddur fyrir bifhjólaakstur, sem mikilvægt er að kynna sér vel, svo sem slitsterkur hlífðarfatnaður með brynjum, hanskar og skór.

Ástand bifhjóla

RNSA brýnir fyrir ökumönnum bifhjóla að gæta vel að ástandi og þekkja eiginleika þeirra. Ef það er minnsti grunur um slit, skjálfta eða titring ber að skoða vel orsakir þess. Nauðsynlegt er að vera vel vakandi fyrir því ef hjól fer að skakast til.

Of hraður akstur

Hraðakstur er ein algengasta orsök banaslysa í umferðinni undanfarin ár og hefur nefndin ítrekað fjallað um þá hættu sem skapast af því að aka of hratt. Eftir því sem hraðinn er meiri minnka möguleikar ökumanna á að bregðast við þeim hættum sem geta skapast á vegum úti og líkur á alvarlegum áverkum í slysum aukast. Ítrekar nefndin mikilvægi þess að ökumenn virði ávallt lögboðinn hámarkshraða og aki hægar ef akstursaðstæður eru ekki góðar.



Skýrsluna samþykka:

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

Fyrir hönd Rannsóknarnefndar samgönguslysa

Hinrik Jóhannsson
Stjórnandi rannsóknar

Reykjavík 28. júní 2021
Rannsóknarnefnd samgönguslysa