



## Skýrsla um banaslys í umferðinni

Mál nr.: **2022-098U018**

Dagsetning: **19. nóvember 2022**

Staðsetning: **Grettisgata Barónsstígur**

Atvik: **Árekstur rafhlaupahjóls og hópþreifreiðar**

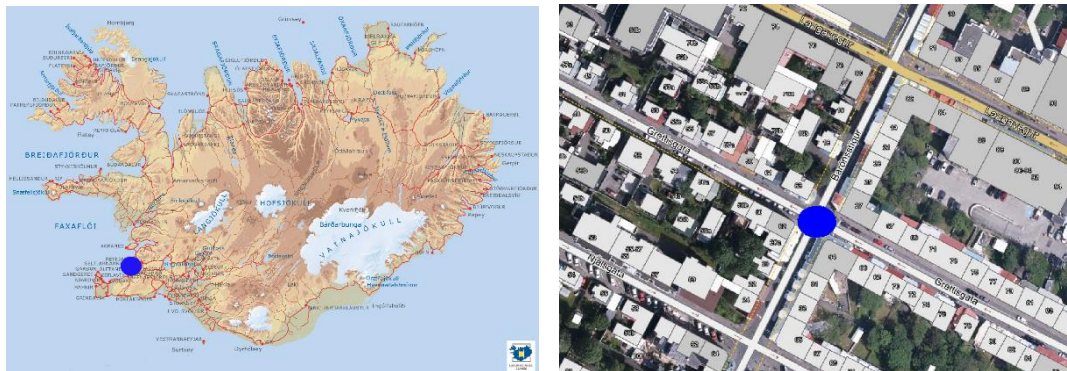
Rannsókn samkvæmt lögum nr. 18/2013 skal eingöngu miða að því að leiða í ljós orsakir samgönguslysa og samgönguátvika, en ekki að skipta sök eða ábyrgð, með það að markmiði að draga úr hættu á sams konar slysum og atvikum og afleiðingum sambærilegra slysa. Skýrslum rannsóknarnefndar um rannsókn einstakra slysa og atvika skal ekki beitt sem sönnunargögnum í dómsmálum.

# Samantekt

Þann 19. nóvember 2022 var rafhlaupahjóli ekið austur Grettisgötu að Barónsstíg. Einstefna er vestur Grettisgötu. Á sama tíma var Mercedes Benz hópbfreið ekið norður Barónsstíg. Ökumaður rafhlaupahjólsins varð fyrir hópbfreiðinni og lést samstundis.

## 1. Helstu staðreyndir

### 1.1 Staðsetning



Mynd 1. Slysið varð á mótum Grettisgötu og Barónsstígs í Reykjavík.

### 1.2 Helstu upplýsingar

**Látinn:**

26 ára karl.

**Veður og birta:**

Hiti um 7°C, hægviðri, skýjað, myrkur og götulýsing kveikt.

**Vegur:**

Bundið slitlag og blautur vegur. Hámarkshraði 30 km/klst.

**Tími sólarhrings:**

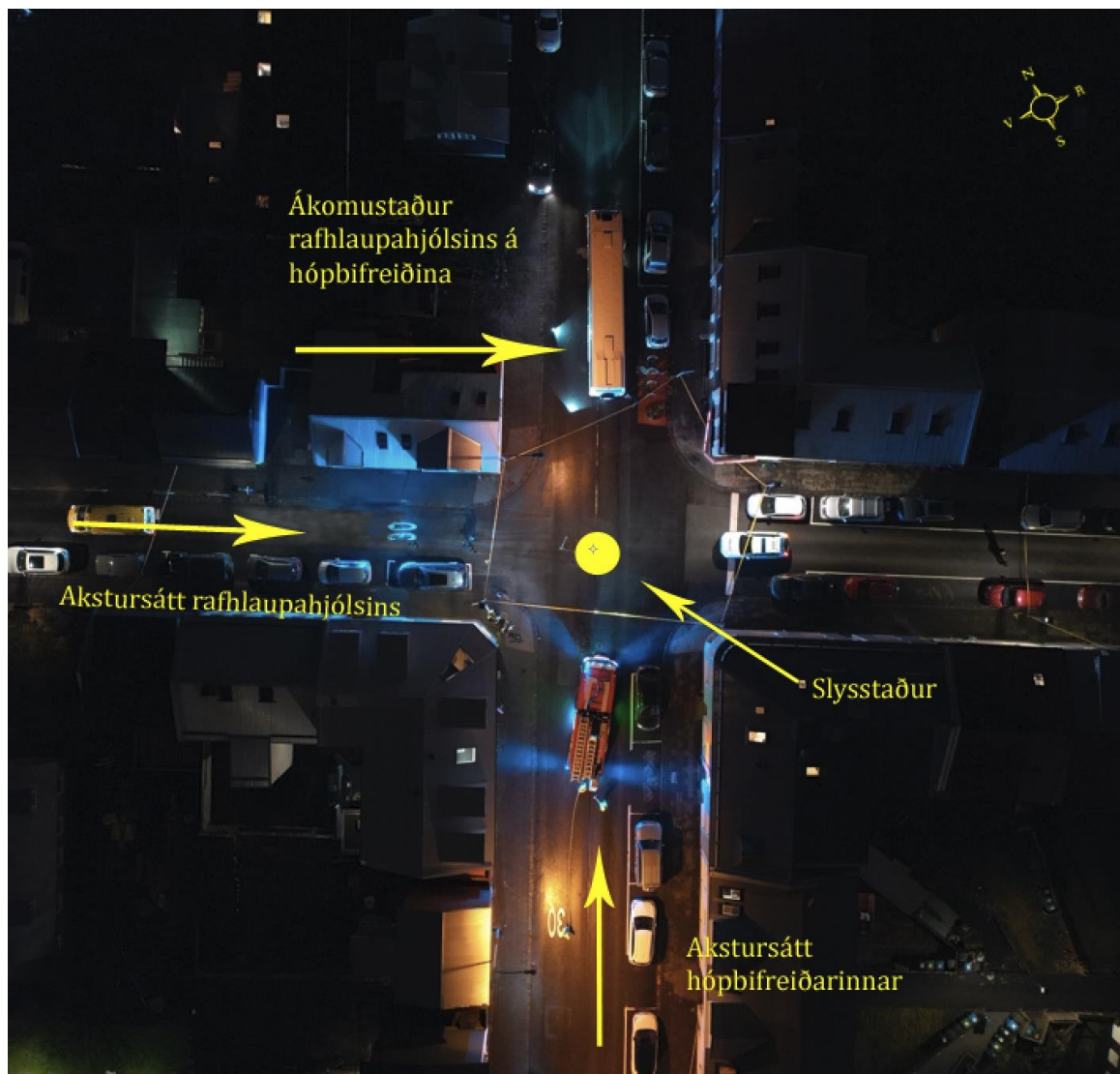
Tilkynnt klukkan 20:02.

**Ökutæki:**

MI Electric Scooter Pro 2 rafhlaupahjól og Mercedes Benz Actros hópbfreið II.

### 1.3 Atvikalýsing

Rafhlaupahjóli var ekið á akbraut gegn einstefnu austur Grettisgötu að gatnamótum Barónsstígs. Ökumaðurinn var einn á rafhlaupahjólínu. Á sama tíma var Mercedes Benz hópbfreið ekið norður Barónsstíg að gatnamótunum. Ásamt ökumanni voru 25 farþegar í hópbfreiðinni. Hópbfreiðin var komin inn á gatnamótin þegar árekstur varð og ökumaður rafhlaupahjólsins lenti á aftari aftur hjólbörðum hennar. Hann lést samstundis.



Mynd 2. Yfirlitsmynd af akstursstefnu hópbfreiðarinnar og rafhlaupahjólsins. Ákomustaður á hópbfreiðinni var á aftara afturhjóli.

Eftir slysið var hópbfreiðinni ekið um eina bíllengd áfram (mynd 2). Slysið var tilkynnt til lögreglu kl. 20:02 og viðbragðsaðilar fóru á vettvang. Fjarskiptamiðstöð lögreglunnar tilkynnti Rannsóknarnefnd samgönguslysa um slysið kl. 20:12.

## 1.4 Áverkar

Ökumaður rafhlaupahjólsins hlaut fjöláverka í slysinu og lést af völdum þeirra. Hvorki ökumaður Mercedes Benz hópbfreiðarinnar né farþegar slösuðust í slysinu.

## 1.5 Ökutækin

### Rafhlaupahjólíð

Rafhlaupahjólíð var af gerðinni MI Electric Scooter Pro 2 með 300 W rafmótor staðsettum í framhjóli. Það var búið framljósi, afturljósi og hemlaljósi að aftan. Samkvæmt upplýsingum



Mynd 3. Rafhlaupahjólíð á slysstað.

framleiðanda hlaupahjólsins var mögulegur hámarkshraði þess 25 km/klst og eigin þyngd 14,2 kg. Standari brotnaði af hjólinu í slysinu og voru nýleg slitför á hliðinni á standpalli. Hjólbarðar voru slitnir og mynstur þeirra á slitflötum var afmáð. Í tæknirannsókn kom í ljós að hemlabúnaður, sem var á afturhjól, veitti mjög litla hemlun. Ljósabúnaðurinn reyndist í lagi. Á rafhlaupahjólum af þessari gerð eru þrjár hraðastillingar. Við athugun á slysstað var rafhlaupahjólíð á „Sport“ sem er hraðasta stillingin (5-25 km/klst) og þar mældist mestur hraði þess 34 km/klst þegar því var haldið á lofti án mótstöðu. Aðrar hraðastillingar á rafhlaupahjólinu voru „Walk“ (5-6 km/klst) og „Drive“ (5-20 km/klst). Í tæknirannsókn var hámarkshraði rafhlaupahjólsins prófaður með sérhæfðum hraðamælingabúnaði og reyndist hann vera 28,2 km/klst. Við athugun reyndist auðvelt að finna leiðbeiningar um hvernig mætti auka við hámarkshraða samskonar rafhlaupahjóla um allt að 10 km/klst. Ekki reyndist unnt að sjá hvort slíkt hafði verið gert en mældur hámarkshraði hjólsins var yfir uppgefnum hámarkshraða framleiðanda. Samkvæmt c. lið, 30. tl. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 með síðari breytingum falla rafhlaupahjól undir skilgreiningu reiðhjóla sem lítil, vélknúin ökutæki sem ekki teljast til léttra bifhjóla og eru hönnuð til aksturs á hraða frá 6 km/klst upp í 25 km/klst. Slíkum farartækjum má ekki aka á akbraut. Rafhlaupahjól eru hvorki trygginga- né skráningarskyld. Ökumönnum eldri en 15 ára er ekki skylt að nota viðurkenndan hlífðarhjálmm við akstur þeirra og engin mörk eru á aldri ökumanna.

### Mercedes Benz Actros hópbifreið

Bifreiðin var af gerðinni Mercedes Benz Actros, þriggja ása. Hún var nýskráð í janúar 2013. Breidd



Mynd 4. Aftari hluti vinstri hliðar hópbifreiðarinnar. Merkingar á bifreiðinni eru hular af RNSA.

hennar var 2,55 metrar og lengd 13,31 metrar. Leyfður farþegafjöldi var 57. Eiginþyngd var 16,7 tonn og heildarþyngd 27 tonn. Aftari ásar bifreiðarinnar voru með tvöföldum hjólbörðum. Bifreiðin var færð aftur að slysstað, á miðjum gatnamótunum, og staðsetning ákomunnar á aftari afturdekkinu borin saman við staðsetningu á slysstað og féll þá ákomustaður á framanverðum ytri hjólbarðanum við ætlaða staðsetningu slyssins.

## 1.6 Ökuhraði

### Ökuhraði rafhlaupahjólsins

Ekki var mögulegt að áætla hraða rafhlaupahjólsins þegar slysið varð.

## Ökuhraði Mercedes Benz hópbifreiðarinnar

Samkvæmt ökurita var bifreiðinni sennilega ekið á um 24 km/klst hraða þegar slysið varð. Hraðast var bifreiðinni ekið á 26 km/klst á milli klukkan 19:59 og 20:02 en þá var bifreiðin stöðvuð. Ökumaður kvaðst hafa verið nýkominn inn á Barónsstíg til norðurs af Bergþórugötu og hafi hraði bifreiðarinnar verið um 20–30 km/klst. Lengd Barónsstígar milli Bergþórugötu og Grettisgötu eru rúmir 120 metrar.

## 1.7 Vegur og umhverfi

Barónsstígur er tvístefnugata með bifreiðastæðum austan megin götunnar. Grettisgata gengur þvert á Barónsstíg í einstefnu til vesturs og á þeim kafla sem rafhlaupahjólínu var ekið að gatnamótunum eru bifreiðastæði sunnan götunnar. Slysstaðurinn var á mörkum svæðis þar sem akstursbann hópbifreiða var í miðborginni en það náði frá Barónsstíg í austri að Ægisgötu í vestri, en Barónsstígur var utan þess. Hámarkshraði á svæðinu var 30 km/klst. Umferð um Barónsstíg átti forgang á umferð um Grettisgötu. Stöðvunarskyldumerki og stöðvunarlína var á norðausturhorni gatnamótanna fyrir umferð vestur Grettisgötu. Ógreinilegar yfirborðsmerkingar voru á Barónsstíg milli akreina við gatnamótin.

## 1.8 Áfengis- og lyfjarannsókn

Niðurstaða áfengis- og lyfjarannsóknar á ökumanni rafhlaupahjólansins var jákvæð en mikið magn áfengis og fíkniefnis var í blóði hans. Niðurstaða áfengis- og lyfjarannsóknar á ökumanni hópbifreiðarinnar var neikvæð.

# 2. Niðurstöður

## 2.1 Meginorsök slyssins

### Ökumaður rafhlaupahjólansins var undir áhrifum áfengis og fíkniefnis

Ökumaður var ofurölvi og óhæfur til að stjórna rafhlaupahjólínu vegna áfengisáhrifa en styrkur áfengis í blóði samræmdest verulegri ölvun með áhrifum á samhæfingu, hugsun og dómgreind. Hann var einnig undir miklum áhrifum fíkniefnis.

## 2.2 Aðrar orsakir slyssins

### Rafhlaupahjólínu var ekið gegn einstefnu á akbraut inn á gatnamót, á hópbifreið

Ekið var á akbraut, sem var óheimilt, á móti einstefnu inn á gatnamót þar sem þverakbraut hafði forgang. Ökumaður rafhlaupahjólansins náði ekki að stöðva rafhlaupahjólíð.

### Ástand rafhlaupahjólansins

Hemlar rafhlaupahjólansins voru í slæmu ástandi og hjólbarðar sléttir.

### 3. Mikilvægar ábendingar

#### Akstur undir áhrifum ólöglegra fíkniefna

Akstur undir áhrifum áfengis, vímuefna og lyfja er alvarlegt vandamál í umferðinni. Af sextán banaslysum í umferðinni árin 2020 og 2021 voru ökumenn í fimm slysum undir áhrifum ólöglegra fíkniefna eða áfengis. Vímuefni hafa áhrif á dómgreind ökumanna og skynjun þeirra á umhverfið. Viðbragð, hreyfistjórnun og rökvísi skerðast og líkur á alvarlegu slysi aukast.

Rannsóknarnefnd samgönguslysa ítrekar fyrri ábendingar um akstur undir áhrifum fíkniefna og sljógandi lyfja. Nauðsynlegt er að koma þeim skilaboðum á framfæri við ökumenn að þeir aki ekki undir neinum kringumstæðum eftir neyslu slíkra efna.

#### Akstur undir áhrifum áfengis

Undanfarin ár hefur akstur undir áhrifum áfengis verið algeng orsök banaslysa í umferðinni. Eins og alþekkt er hafa vímuefni áhrif á dómgreind ökumanna og skynjun á umhverfið. Áfengismagn í blóði þarf ekki að vera mikið til að áhrifin skerði einbeitingu hins ölvaða, sjónsvið minnkar og fjarlægðarskyn versnar. Eftir því sem ölvun er meiri, lengist viðbragðstími og hreyfistjórnun og rökvísi skerðast. Rannsóknarnefnd samgönguslysa ítrekar fyrri ábendingar um akstur undir áhrifum áfengis. Að mati nefndarinnar er nauðsynlegt að koma þeim skilaboðum áfram á framfæri við ökumenn að þeir aki ekki bifreið eða öðru ökutæki eftir að hafa neytt áfengis.

#### Skýrsluna samþykkja:

Guðmundur Freyr Úlfarsson  
Guðrún Nína Petersen  
Áslaug Árnadóttir  
Guðrún María Svavarsdóttir

#### Fyrir hönd Rannsóknarnefndar samgönguslysa

Helgi Þ. Kristjánsson  
Stjórnandi rannsóknar

Reykjavík 16.01.2024

Rannsóknarnefnd samgönguslysa