



Skýrsla um banaslys í umferðinni

Mál nr.: 2024-009U006

Dagsetning: 7. mars 2024

Staðsetning: Heiðmerkurvegur

Atvik: Útafakstur

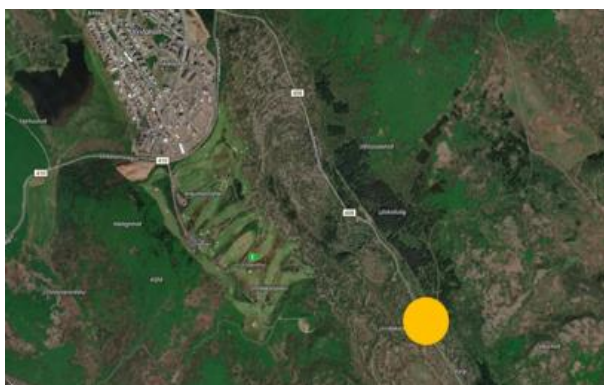
Rannsókn samkvæmt lögum nr. 18/2013 skal eingöngu miða að því að leiða í ljós orsakir samgönguslysa og samgönguátvika, en ekki að skipta sök eða ábyrgð, með það að markmiði að draga úr hættu á sams konar slysum og atvikum og afleiðingum sambærilegra slysa. Skýrslum rannsóknarnefndar um rannsókn einstakra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

Samantekt

Þann 7. mars 2024 var Sherco bifhjóli ekið suðaustur Heiðmerkurveg. Um 2,3 km frá gatnamótum við Elliðavatnsveg missti ökumaður stjórn á bifhjólinu svo það fór út fyrir veg, yfir á kjarr- og móavaxið hraun vestan megin vegarins. Hann kastaðist af hjólinu og lést af völdum fjörláverka. Ökumaður var ekki með ökuréttindi fyrir bifhjól. Skráningarnúmer bifhjólsins var innlagt hjá skoðunarstofu.

1. Helstu staðreyndir

1.1 Staðsetning



Mynd 1. Slysið varð á Heiðmerkurvegi í Garðabæ 2,3 km frá gatnamótum við Elliðavatnsveg á mótis við Urriðaholt.

1.2 Helstu upplýsingar

Látinn:

19 ára karl.

Veður og birta:

Hiti um 6°C, hægviðri og skýjað.

Vegur:

Bundið slitlag án vegmerkinga (klæðing) og rakur vegur. Hámarkshraði 60 km/klst.

Tími sólarhrings:

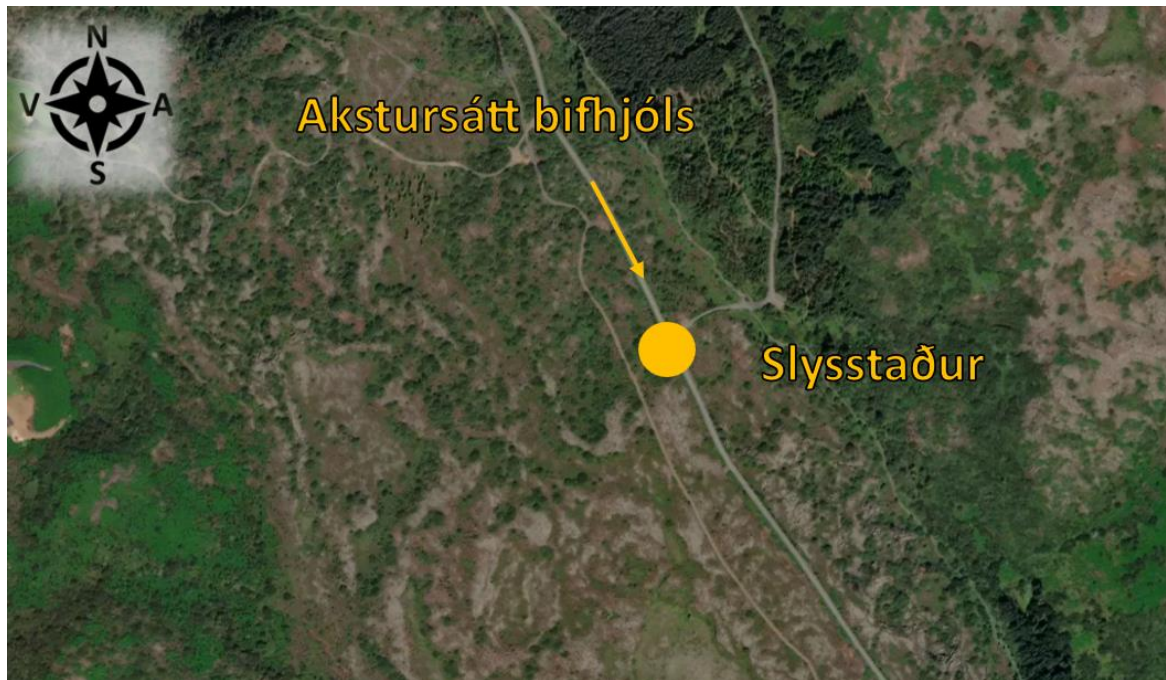
Tilkynnt klukkan 18:19.

Ökutæki:

Bifhjól af gerðinni Sherco 500 SEF-R nýskráð í nóvember 2022.

1.3 Atvikalýsing

Sherco bifhjóli var ekið til suðausturs á Heiðmerkurvegi um 1,2 km norðvestan við bifreiðastæði við gönguleið inn að Búrfelli. Ökumaðurinn missti stjórn á því á beinum vegarkafla. Skriðför eftir hjólið sýndu hægri beygju út fyrir veg yfir á kjarr- og móavaxið hraun vestan megin vegarins. Ökumaðurinn kastaðist af bifhjólinu. Slysið var tilkynnt til lögreglu kl. 18:19 og viðbragðsaðilar fóru á vettvang. Fjarskiptamiðstöð lögreglunnar tilkynnti Rannsóknarnefnd samgönguslysa um slysið kl. 18:40 sama dag.



Mynd 2. Akstursátt og slysstaður á yfirlitsmynd.

1.4 Áverkar

Ökumaður bifhjólsins hlaut fjörláverka í slysinu og lést af völdum þeirra.

1.5 Ökutækið

Bifhjólið var tekið til tæknirannsóknar en það var talsvert skemmt eftir slysið. Ekkert í niðurstöðum rannsóknarinnar benti til þess að rekja mætti orsakir slyssins til ástands bifhjólsins.

Sherco bifhjól

Bifhjólið var í ökutækisflokki þungra bifhjóla I / torfæruhjóla með miðlungsafl. Það var bensínknúið með 478 cc vél. Nýskráning var í nóvember 2022 og var hjólið samanburðarskoðað¹ án athugasemda. Næsta aðalskoðun var skráð í maí 2026. Eigin þyngd bifhjólsins var 203 kg og leyfð

¹<https://island.is/handbaekur/skodunarhandbok-oekutaekja/adrar-verklagsbaekur?selectedItemId=5BV1xZogvCpfd7ZbJpTB5o>

heildarþyngd var 300 kg. Breidd bifhjólsins var 0,82 metrar og lengd 2,19 metrar. Bifhjólið var á grófum hjólbörðum, ætluðum fyrir utanvegaakstur.

Bifhjól úr þessum ökutækjaflokki eru skráningar- og skoðunarskyld. Bifhjólið var skráð úr umferð í september 2023 og skráningarnúmer bifhjólsins sett í geymslu.

1.6 Öryggisbúnaður

Hjálmur ökumanns var af gerðinni NOX og viðurkenndur af ECE (Economic Commission for Europe). Ökumaður var í viðurkenndum mótörhjólahlíðarfatnaði með bak- og bringubrynju. Hann var í þykkum skóm sem náðu upp fyrir ökkla.

1.7 Vegur og umhverfi

Vegurinn þar sem slysið varð var með bundnu slitlagi án vegmerkinga. Hámarkshraði á veginum var 60 km/klst. Heildarbreidd vegarins var 6,0 metrar og engar vegaxlir voru við veginn.

Vegurinn var rakur þegar slysið varð en pollar voru á veginum og í vegarkanti við slysstað með nokkru millibili. Hiti var um 6°C og hægur vindur.



Mynd 3. Horft í akstursátt bifhjólsins. Á veginum sjást pollar.

1.8 Áfengis- og lyfjarannsókn

Niðurstaða áfengis- og lyfjarannsóknar á ökumanninum var neikvæð.

2. Greining

2.1 Útafakstur

Að sögn samferðamanns, sem ók öðru bifhjóli á undan, heyrði hann óvenjulegt hljóð og leit því til baka. Sá hann þá hvar bifhjólið var komið út fyrir veg og ökumaðurinn að kastast af því. Hann sagðist ekki hafa séð hvað olli slysinu.



Mynd 4. Yfirlitsmynd af slysstað. Ljósmynd og skýringar frá tæknideild lögreglunnar.

Heildarlengd vettvangs var 51 metri.

Ökumaðurinn missti stjórn á bifhjólinu með þeim afleiðingum að hann ók út af veginum og út í gróið hraunið. Á bundna slitlaginu voru 9 metra löng skriðför.

Slysið varð á beinum vegarkafla (myndir 2 og 3). Utan bundins slitlags voru engar vegaxlir en þar sem bifhjólið fór út fyrir veg tengdist hliðarslóði inn á Heiðmerkurveg. Möl og mold af vegarslóðanum hafði dreifst inn á bundna slitlagið eftir bifhjólið. Á slóð bifhjólsins, 13 metra frá þeim stað sem það fór út fyrir veg, í grónu umhverfi, var hvílt og síðan lágt barð sem leið bifhjólsins lá yfir. Þar við lá brot úr hjólinu.

Aðstæður á slysstað bentu til þess að ökumaður hafi kastast af hjólinu þegar það lenti í hvilftinni og á barðinu en hann lá 7 metrum frá þeim stað, sem var 20 metrum frá þeim stað sem hjólið fór út af veginum. Bifhjólið stöðvaðist eftir 31 metra útafakstur og 11 metra frá ökumanninum. Frá hvilftinni og að þeim stað er ökumaður lá og áfram að staðsetningu bifhjólsins var talvert af dreifðum brotum úr því. Stýri bifhjólsins brotnaði í slysinu sem bendir til þess að hjólið hafi endastungist (sjá kafla 2.2 um ökutækið).

2.2 Ökutækið

Í bíltæknirannsókn kom fram að ástand bifhjólsins fyrir slysið var almennt gott þar með talið fjöðrunar- og hemlabúnaður.

Hjólbarðar voru með lítið slitnu grófmynstri, en slíkir hjólbarðar eru ætlaðir til aksturs utan vegar eða í torfærum. Í tæknirannsókn kemur fram að þeir henti illa við akstur á bundnu slitlagi og geti verið hálir, sérstaklega ef yfirborðið er blautt.

Í slysinu brotnaði stýrið beggja vegna, nálægt baulum sem halda því við framgaffal, en við skoðun á brotsárum á stýrinu var ekki að sjá galla í málmi, tæringu eða mismun á málmlöndu. Efnisþykkt og ummál rörsins í stýrinu gerði stýrið sterkt og þarf mikla krafta til að beygja það eða brjóta. Vinstri hluti stýrisins brotnaði þannig að líklegt er að kraftar ofan frá og niður með hjólinu hafi brotið það sem bendir til þess að hjólið hafi verið á hvolfi þegar það lenti á stýrinu (mynd 5). Hægri hluti stýrisins brotnaði þannig að líklegt er að kraftar framan frá og aftur með hjólinu niður á við hafi brotið það (mynd 6). Hlífar og ljós voru brotin af hjólinu eftir útafaksturinn.



Mynd 5. Vinstri hlið bifhjólsins. Rauð ör á myndinni sýnir þá átt sem líklegast er að stýrið hafi brotnað vinstra megin.



Mynd 6. Hægri hlið bifhjólsins. Rauð ör á myndinni sýnir þá átt sem líklegast er að stýrið hafi brotnað hægra megin.

2.3 Ökuhraði

Að sögn samferðamanns var ekið á 40 til 50 km/klst hraða þegar slysið varð. Ekki reyndist unnt að sjá neinar vísbendingar um hraða bifhjólsins í tæknirannsókn þess.

2.4 Ökumaður

Ökumaður hafði ekki ökuréttindi til þess að aka bifhjóli af þessari gerð. Hann var skráður eigandi bifhjólsins.

3. Niðurstöður

3.1 Meginorsök slyssins

Bífhjólið fór út fyrir veg

Ökumaður missti stjórn á bífhjólinu sem fór út fyrir veg þar sem hann kastaðist af því.

3.2 Aðrar orsakir slyssins

Ökumaður hafði ekki ökuréttindi til aksturs bífhjóra

Hann hafði ekki A2 ökuréttindi sem krafist er fyrir akstur bífhjóra af þeirri gerð sem hann ók.

Bífhjólið var skráð úr umferð

Í september 2023 voru skráningarnúmer bífhjólsins lögð inn til geymslu og það skráð úr umferð. Bífhjólið átti því ekki að vera í umferð.

4. Mikilvægar ábendingar

Að öðlast ökuréttindi

Mikilvægt er að árétta að ökumenn þurfa þjálfunar við til að öðlast ökuréttindi. Þjálfun við öflun ökuréttinda snýr að skipulagðri verklegri þjálfun verðandi ökumanna og mikilvægri kennslu í akstursfræðum. Tilskildum fjölda bóklegra og verklegra tíma þarf að skila í samráði við ökukennara og ökuskóla áður en próf eru lögð fyrir nemendur. Slíkt heildrænt kennsluferli er nauðsynlegur undirbúningur fyrir ökumenn til að gera þeim kleift að stjórna ökutækjum sem eru mismunandi að stærð, lögun, þyngd og fjölda hjóla. Hluti ökunámsins er að kynna sér ökutækið og ástand þess áður en lagt er af stað en mikilvægt er að það sé í góðu ástandi, rétt skráð og skoðun í lagi.



Skýrsluna samþykktu til útgáfu:

Guðmundur Freyr Úlfarsson

Geirprúður Alfreðsdóttir

Guðrún Nína Petersen

Áslaug Árnadóttir

Guðrún María Svavarsdóttir

Reykjavík, 3. júní 2025

Fyrir hönd Rannsóknarnefndar samgönguslysa

Helgi Kristjánsson

Stjórnandi rannsóknarinnar

Helgi Þ. Kristjánsson