



Skýrsla um banaslys í umferðinni

Mál nr.: **2024-048U017**

Dagsetning: **29. september 2024**

Staðsetning: **Sæbraut við Súðarvog**

Atvik: **Ekið á gangandi vegfaranda**

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 29. september 2024 var gangandi vegfarandi á leið þvert yfir Sæbraut, á ljósastýrðri gönguleið, við Súðarvog. Á sama tíma var Audi A4 fólksbifreið ekið norður Sæbraut. Ökumaðurinn var einn í bifreiðinni. Audi bifreiðinni var ekið á gangandi vegfarandann á vinstri akrein Sæbrautar til norðurs. Hann lést samstundis. Rautt gangbrautarljós var á gönguleiðinni þegar vegfarandinn fór yfir Sæbraut.

Í skýrslunni kemur fram að bifreiðinni var ekið á yfir tvöföldum leyfðum hámarkshraða.

1. Helstu staðreyndir

1.1 Staðsetning



Mynd 1. Slysið varð við gatnamót Sæbrautar og Súðarvogs í Reykjavík.

1.2 Helstu upplýsingar

Látin:

37 ára kona.

Veður og birta:

Hiti var 5°C. Hægvíðri, myrkur og rigning. Veglýsing á vegi.

Vegur:

Bundið slitlag (malbik) og blautur vegur. Hámarkshraði 60 km/klst. Meðaltalsumferð á sólarhring (ÁDU) var 34.000 ökutæki árið 2024.

Tími sólarhrings:

Tilkynnt klukkan 00:11.

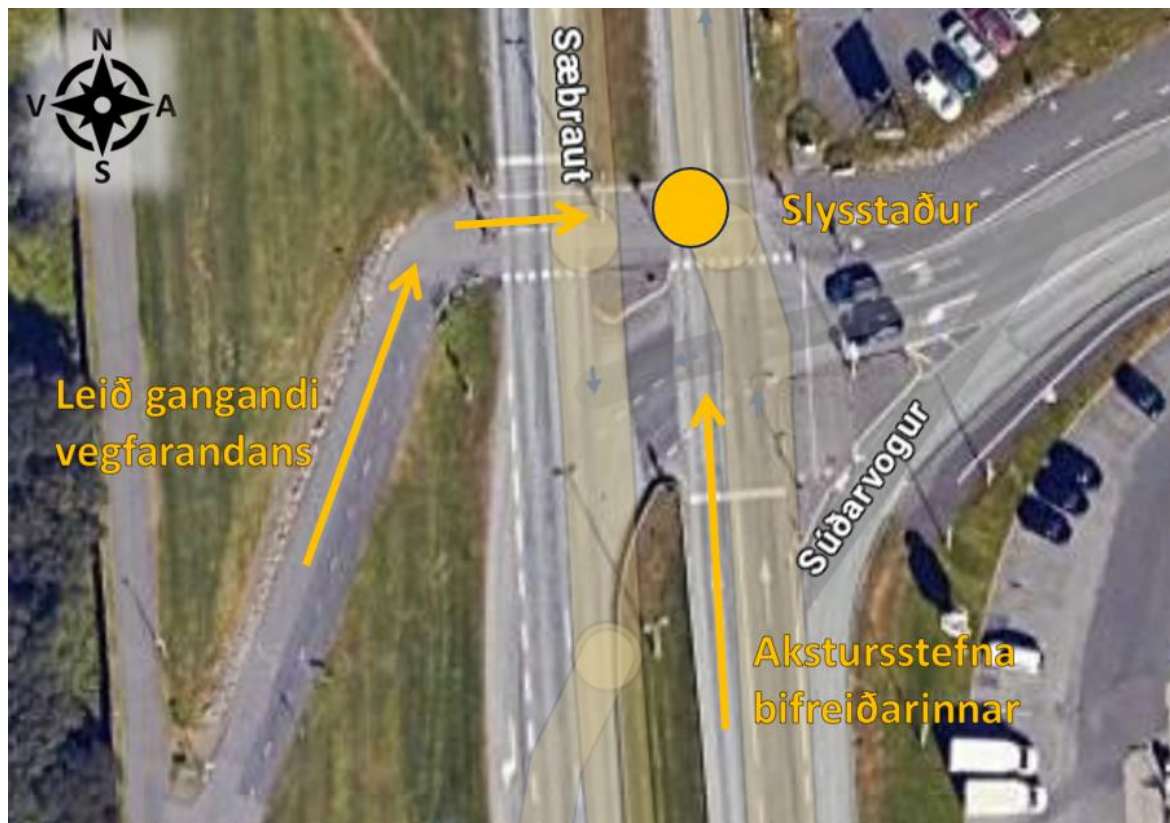
Ökutæki:

Audi A4, fólksbifreið, nýskráð árið 2011.

1.3 Atvikalýsing

Vegfarandi gekk eftir göngustíg, sem liggur meðfram Sæbraut að vestanverðu, á leið að ljósastýrðri gönguleið þvert yfir Sæbraut við gatnamótin að Súðarvogi (mynd 2). Vegfarandinn gekk yfir Sæbraut á móti rauðu gönguljósi. Á sama tíma var Audi A4 fólksbifreið ekið til norðurs Reykjanesbraut og áfram á Sæbraut. Ökumaður var einn í bifreiðinni. Audi bifreiðinni var ekið á gangandi vegfarandann á vinstri akrein Sæbrautar til norðurs. Engin hemlaför voru eftir bifreiðina á akbrautinni. Bifreiðinni var ekið áfram Sæbraut um 660 metra áður en hún var stöðvuð við gatnamót Sæbrautar, Skeiðarvogs og Kleppsmýrarvegjar.

Slysið var tilkynnt til lögreglu kl. 00:11 og viðbragðsaðilar fóru á vettvang. Fjarskiptamiðstöð lögreglunnar tilkynnti Rannsóknarnefnd samgönguslysa um slysið kl. 00:17.



Mynd 2. Leið gangandi vegfarandans og bifreiðarinnar fyrir slysið.

1.4 Áverkar

Gangandi vegfarandinn lést samstundis. Ökumaður bifreiðarinnar slasaðist ekki.

1.5 Ökutækið

Audi bifreiðin var tekin til bíltæknirannsóknar en hún var í öökuhæfu ástandi eftir áreksturinn.

Audi A4 fólksbifreiðin var fjögurra dyra, díselknúin. Nýskráning var í júní 2011. Bifreiðin átti næstu aðalskoðun í október 2025 og var með gilda skoðun þegar slysið átti sér stað. Eigin þyngd

bifreiðarinnar var 1465 kg og leyfð heildarþyngd var 2015 kg. Breidd bifreiðarinnar var 1,83 metrar og lengd 4,70 metrar.

1.6 Ökuhraði

Ökuhraði Audi bifreiðarinnar

Engar upplýsingar um áreksturinn var hægt að sækja úr loftpúðatölvu sökum aldurs bifreiðarinnar.

1.7 Vegur og umhverfi

Á Sæbraut, þar sem slysið varð, voru tvær akreinar í hvora átt. Hámarkshraði á veginum var 60 km/klst. Slysið varð við gatnamót Súðarvogs þar sem gönguleið er þvert yfir Sæbraut norðanmegin gatnamótanna. Frárein liggur frá Ártúnsbrekku meðfram Sæbraut og áfram í hægri beygju sem aðrein inn á Súðarvog. Þannig eru þrjár akreinar í sömu akstursátt á stuttum vegarkafla norður Sæbraut að Súðarvogi.

Heildarbreidd tveggja akreina Sæbrautar var 7,0 metrar, og hvor akrein 3,5 metrar á breidd. Aðrein meðfram Sæbraut að Súðarvogi var einnig 3,5 metrar að breidd.

1.8 Áfengis- og lyfjarannsókn

Niðurstaða áfengis- og lyfjarannsóknar á ökumanninum var neikvæð.

2. Greining

2.1 Ekið á gangandi vegfaranda

Að sögn ökumanns Audi bifreiðarinnar sá hann ekki gangandi vegfarandann á gönguleiðinni, þvert yfir Sæbrautina, þegar slysið varð. Hann sagðist ekki átta sig á hvaða hraða hann ók bifreiðinni þegar þetta gerðist og hann ekki notað hemla bifreiðarinnar fyrr en eftir slysið.

2.2 Ökutækið

Ekkert í niðurstöðum bíltæknirannsóknar benti til þess að rekja mætti orsakir slyssins til ástands bifreiðarinnar.

Öryggispúðar

Öryggispúðar bifreiðarinnar sprungu ekki út en bifreiðin var sjáanlega mikið tjónuð að framan og á framanverðu þaki.

Hjólbarðar

Bifreiðin var á slitnum hjólbörðum að framan þar sem dýpt mynsturs var frá 1,5 mm til 4,7 mm en þeir voru frekar kantslitnir. Ástand hjólbarða að aftan var gott.

Hraði

Við rannsókn slyssins var ökuhraði Audi bifreiðarinnar áætlaður út frá rannsókn á myndbandi þriðja aðila af slysinu þar sem hann reiknaðist 132 km/klst. Sá útreikningur miðast við mældan tíma á tiltekinni ekinni vegalengd í aðdraganda slyssins, sem kom fram í myndbandinu.

Þá var einnig unnt að kalla fram hraða bifreiðarinnar með gögnum úr farsíma ökumanns. Þar kom fram að hraðinn hefði verið mestur um 148 km/klst 3 sekúndum fyrir slysið (um 120 metrum frá slysstað) en aðeins lægri eða um 143 km/klst þegar slysið varð. Í farsímagögnum kom einnig fram að stöðug hröðun hefði verið á bifreiðinni frá gatnamótum Bústaðavegar og Reykjanesbrautar þar til umræddum 3 sekúndum fyrir slysið en að slysstað frá gatnamótunum eru um 920 metrar. Bifreiðin var á 3 km/klst hraða þegar henni var ekið um þau gatnamót.

2.3 Vegur og umhverfi

Sæbraut við slysstað telst til þjóðvegar í þéttbýli. Þegar slysið varð var myrkur og kveikt á vegalýsingu með gulleitu ljósi. Ljósastaurarnir voru staðsettir á umferðareyju á milli akbrauta meðfram Sæbrautinni og voru með tveim ljóskerjum sem beindust að akbrautunum. Einn slíkur var staðsettur við gönguleiðina yfir Sæbraut á umferðareyju milli akbrauta á mótis við Súðarvog. Vegurinn var blautur þegar slysið varð og það rigndi lítilega eftir að björgunaraðilar komu á vettvang. Hiti var 5°C og vindur var hægur.

3. Niðurstöður

3.1 Meginorsök slyssins

Audi bifreiðinni var ekið of hratt

Samkvæmt útreikningi á áætluðum hraða byggt á rannsókn á myndbandi þá var bifreiðinni ekið á 132 km/klst. Gögn úr farsíma ökumanns voru einnig skoðuð. Byggt á þeim var ökuhraði áætlaður 143 km/klst þegar slysið varð. Hámarkshraði á slysstað var 60 km/klst. Hraði bifreiðarinnar var því meira en tvöfaldur leyfilegur hraði við slysstað.

3.2 Aðrar orsakir slyssins

Gangandi vegfarandi fór yfir Sæbraut gegn rauðu gönguljósi

Samkvæmt myndbandi var rautt gönguljós á gönguleiðinni yfir Sæbraut þegar vegfarandinn gekk yfir.

4. Mikilvægar ábendingar

Of hraður akstur

Nefndin hefur áður fjallað um hraðakstur og afleiðingar hans í skýrslum sínum og ítrekar mikilvægi þess að ökumenn aki ekki hraðar en hámarkshraði og aðstæður leyfa hverju sinni.

Í þessu atviki var hraðinn mikill og stöðug hraðaaukning í aðdraganda slyssins. Slíkt er eingöngu heimilt í þar til gerðu afmörkuðu umhverfi akstursbrauta. Ökumaður í mikilli hröðun veitir umhverfinu minni athygli og getur mögulega verið með þrönga rörsýn beint fram veginn. Skortur á athygli með umhverfinu auk mikillar hröðunar og hraða í kjölfarið er hættuleg blanda sem á ekkert erindi í almennri umferð.

Líkur á banaslysum aukast verulega þegar um of hraðan akstur er að ræða. Leyfður hámarkshraði hverju sinni er meðal annars miðaður við aðstæður og hönnun vega.

Gönguljós fyrir gangandi vegfarendur

Gönguljós eru til að stjórna umferð, stuðla að öryggi og vernda vegfarendur. Ef umferð á akbraut er stjórnað með umferðarljósum má samkvæmt umferðarreglum einungis ganga yfir akbrautina þegar grænt ljós er fyrir umferð gangandi vegfarenda. Þetta er til að auka umferðaröryggi og koma í veg fyrir árekstra og slys. Þegar gengið er yfir götu á rauðu gönguljósi skapar það árekstrarhættu. Það er mikilvægt að virða ávallt umferðarreglur og gönguljós.



Skýrsluna samþykktu til útgáfu:

Guðmundur Freyr Úlfarsson
Geirprúður Alfreðsdóttir
Guðrún Nína Petersen
Áslaug Árnadóttir
Guðrún María Svavarsdóttir

Reykjavík, 7. október 2025

Fyrir hönd Rannsóknarnefndar samgönguslysa

Helgi Kristjánsson

Stjórnandi rannsóknarinnar

Helgi Þ. Kristjánsson