



Skýrsla um banaslys í umferðinni

Mál nr.: **2025-030U011**

Dagsetning: **9. júlí 2025**

Staðsetning: **Miklabraut á móts við Skeifuna**

Atvik: **Útafakstur bifhjóls**

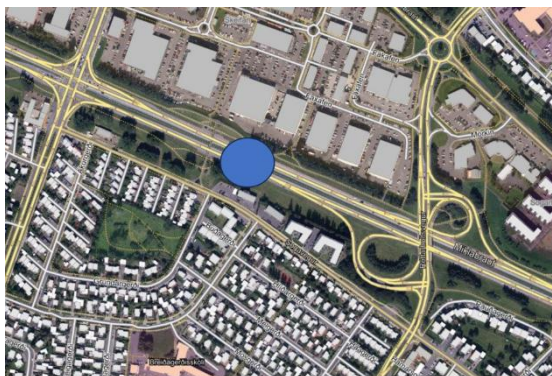
Rannsókn samkvæmt lögum nr. 18/2013 skal eingöngu miða að því að leiða í ljós orsakir samgönguslysa og samgönguátvika, en ekki að skipta sök eða ábyrgð, með það að markmiði að draga úr hættu á sams konar slysum og atvikum og afleiðingum sambærilegra slysa. Skýrslum rannsóknarnefndar um rannsókn einstakra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

Samantekt

Þann 9. júlí 2025 var Honda CBR 900 bifhjóli ekið vestur Miklubraut. Á milli Réttarholtsvegur og Grensásvegur missti ökumaður skyndilega stjórn á bifhjólinu sem fór upp á umferðareyju á milli akbrauta Miklubrautar. Þar lentu ökumaður og bifhjólið á vegriði. Ökumaðurinn lést af völdum fjörláverka.

1. Helstu staðreyndir

1.1 Staðsetning



Mynd 1. Slysið varð á Miklubraut milli Réttarholtsvegur og Grensásvegur.

1.2 Helstu upplýsingar

Látinn:

50 ára karl.

Veður og birta:

Hiti um 12°C, hægviðri, skýjað, bjart og þurr.

Vegur:

Bundið slitlag (malbik) og þurr vegur en stöku pollar. Hámarkshraði 80 km/klst. Meðaltalsumferð á sólarhring (ÁDU) var 55.000 ökutæki árið 2024.

Tími sólarhrings:

Tilkynnt klukkan 08:35.

Ökutæki:

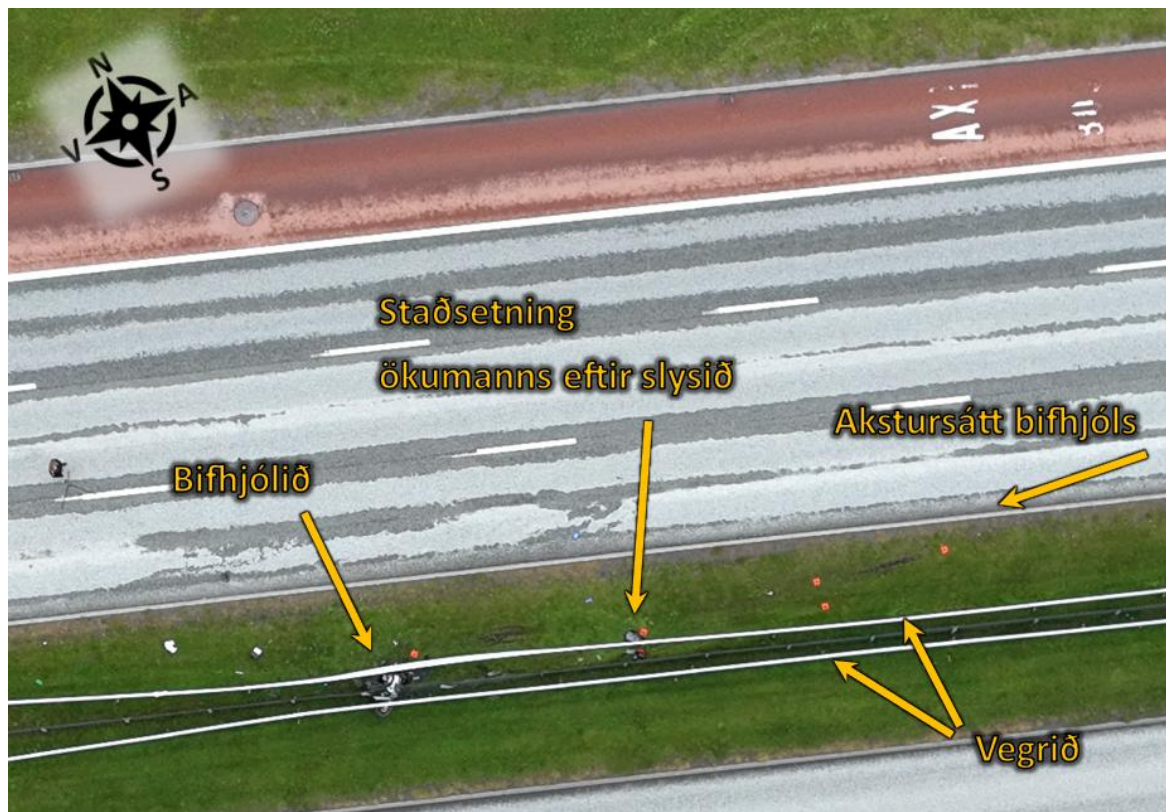
Honda CBR 900, bifhjól, nýskráð í maí 1992.



1.3 Atvikalýsing

Honda CBR bifhjóli var ekið á syðstu akrein (lengst til vinstri) vestur Miklubraut. Ökumaður missti stjórn á hjólinu, á beinum vegkafla milli Réttarholtsvegar og Grensásvegar, skammt austan við göngubru yfir Miklubraut sem liggur á milli Sogavegar og Skeifunnar. Hemlaför eftir afturhjólf bifhjólsins sýndu fyrst beina leið en síðan vinstri beygju að vegkanti. Þar rakst hjólið á vegkantinn, kastaðist í loft upp og rann síðan á hliðinni eftir grasi gróinni umferðareyju að vegriði sem liggur eftir endilangri miðri umferðareyjunni. Bifhjólið festist undir vegriðinu 7 metrum frá þeim stað sem það lenti fyrst á vegriðinu en þar lá ökumaður eftir slysið (mynd 2).

Slysið var tilkynnt til lögreglu kl. 08:35 og viðbragðsaðilar fóru á vettvang. Fjarskiptamiðstöð lögreglunnar tilkynnti Rannsóknarnefnd samgönguslysa um slysið kl. 08:45.



Mynd 2. Yfirlitsmynd af slysavettvangi. Rauðar keilur sýna leið bifhjólsins á umferðareyjunni.

1.4 Áverkar

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

1.5 Ökutækið

Bifhjólið var tekið til tæknirannsóknar en það var mikið skemmt og í óökuhæfu ástandi eftir slysið.

Honda CBR 900 bifhjól

Honda bifhjólið var í ökutækjaflokki þungra bifhjóla. Það var bensínknúið með 893 cc vél. Nýskráning var í júní 1992 og var bifhjólið því í notkunarflokki fornökutækja. Bifhjólið átti næstu aðalskoðun í maí 2026 og var með gilda skoðun þegar slysið átti sér stað en síðasta aðalskoðun fór fram í maí 2024 án athugasemda. Eigin þyngd bifhjólsins var 206 kg og leyfð heildarþyngd var 392 kg. Breidd bifhjólsins var 0,68 metrar og lengd 2,03 metrar. Bifhjólið var á hjólbörðum með sumarmynstri.

1.6 Ökuhraði

Ökuhraði

Ekki reyndist unnt að staðfesta nákvæman hraða bifhjólsins.

1.7 Vegur og umhverfi

Akbraut Miklubrautar til vesturs, þar sem slysið varð, var með þrjár akreinar ásamt einni sérmerktri rein fyrir strætisvagna og leigubifreiðar, sem var rauðlituð og nyrst (mynd 2). Hámarkshraði á



Mynd 3. Á umferðareyjunni var tvöfalt vegrið og vírnet á milli.

veginum var 80 km/klst. Brotnar línur voru á milli akreina nema sérmerкта reinin var afmörkuð með óbrotinni línu. Beggja vegna akbrautarinnar, sem markaði þann hluta akbrautarinnar sem ætlaður var ökutækjum, var steypdur vegkantur. Þar sem bifhjólið lenti á vegkantinum var hann 12 sentimetra hár. Heildarbreidd akbrautar var 13,7 metrar. Við slysstað voru tvær syðstu akreinarnar hvor um sig 3,5 metrar á breidd. Þriðja og fjórða akreinin (sem var rauðmáluð) voru hvor um sig 3,35 metrar á breidd.

Milli akbrauta Miklubrautar var umferðareyja með tvöföldu 0,8 metra háu vegriði (mynd 3). Á milli vegriða var vírnetsgirðing sem var 1,1 metri að hæð. Vegurinn var þurr þegar slysið varð. Hiti var 11°C, skýjað og vindur hægur.

1.8 Áfengis- og lyfjarannsókn

Niðurstaða áfengis- og lyfjarannsóknar á ökumanninum var neikvæð.

2. Greining

2.1 Útafakstur

Slysið varð á beinum vegarkafli. Ökumaðurinn missti stjórn á bifhjólinu þegar afturhjól þess læstist. Ekki liggur ljóst fyrir hvort ökumaður hafi orðið fyrir truflun við aksturinn þannig að hann notaði afturhemla bifhjólsins eða það læstist af öðrum orsökum. För eftir afturhjólíð mældust 23 metra í nánast beinni línu og síðan 16 metra í vinstri beygju að vegkantinum (mynd 4). Bifhjólíð rakst á vegkantinn, kastaðist upp á umferðareyjuna og rann á hliðinni 19 metra uns það rakst á vegrið á milli akbrauta Miklubrautar. Eftir það rann bifhjólíð sjö metra áfram (í vestur) þar sem það stöðvaðist og festist undir vegriðinu og vírnetsgirðingunni. Þegar að var komið lá ökumaðurinn við vegriðið þar sem bifhjólíð lenti fyrst á því. Bifhjólíð var mikið skemmt eftir slysið.



Mynd 4. För eftir afturhjól bifhjólsins á slysstað.

2.2 Ökutækið

Tæknirannsókn

Í tæknirannsókn kom fram að ástand bifhjólsins var almennt gott fyrir slysið þar með talið fjöðrunar- og hemlabúnaður. Hjólbarðar voru með lítið slitnu mynstri. Bifhjólíð var gangsett eftir slysið og hægt var að snúa afturhjólinu í mismunandi girum, sem útilokaði að mótör hafi festst og valdið slysinu. Hemlaljósarofi á hemlafetli fyrir afturbremsu var óvirkur en í hann vantað vír. Bifhjólíð var í fjórða gir þegar það kom í tæknirannsókn og virðist því að niðurgírun á ferð hafi ekki verið orsök fyrir hemlun afturhjóls.

Drifkeðjan var hins vegar slök, full af óhreinindum og stirð þar sem hún virtist ekki hafa verið smurð í langan tíma en samkvæmt leiðbeiningum framleiðanda á að smyrja keðju með gírolíu á 1.000 km fresti. Frá síðustu aðalskoðun, 14 mánuðum fyrir slysið, var bifhjólinu ekið samtals 3.466 km. Strekking keðjunnar var einnig komin út fyrir öryggismörk um leið og slag keðjunnar var ekki innan



Mynd 5. Slitið tannhjól af girkassa, drifkeðja og slitin hlíf undir afturgafli.

viðmiðunarmarka. Þegar svo er komið á að skipta um keðju samkvæmt leiðbeiningum framleiðanda. Vegna slakans hafði drifkeðjan slitið hlíf sem er ofan á afturgafli og einnig var hlíf undir afturgafli slitin í gegn og lafði niður. Bæði fremra og aftara tannhjól voru slitin og tannhjólatennurnar farnar að svigna undan togi í keðjunni (mynd 5). Miðað við ástand á keðjunni og tannhjólum eru líkur á að skyndibilum á bifhjólinu hafi átt sér stað þegar keðja hafi flækst og læst afturhjól.

Hraði

Vitni sem ók á eftir bifhjólinu fyrir slysið kvaðst ekki hafa veitt því sérstaka athygli í umferðinni fyrr en ökumaður missti stjórn á því. Vitninu hafi sýnst bifhjólinu ekið á umferðarhraða á þessum vegarkafli og hafði ekki séð hemlaljós kvikna á bifhjólinu fyrir slysið. Vitnið kvaðst ekki geta fullyrt að ökumaður bifhjólsins hafi orðið fyrir truflun við aksturinn.

2.3 Öryggisbúnaður ökumanns

Ökumaður notaði viðurkenndan bifhjólshjál af gerðinni SHOEI. Hann var framleiddur í apríl 2020 og var því rúmlega fimm ára gamall þegar slysið varð. Í slysinu fór hjálmurinn í sundur á vinstri hlið og stór sprunga var í honum á hægri hlið (mynd 6). Hökuólin var spennt. Ökumaðurinn var í bifhjólajakka með olnbogavörn og í bifhjólabuxum með vörn við hné og mjaðmir. Hann notaði bifhjólահanska og var einnig í þykkum bifhjólaskóm sem náðu upp fyrir ökkla.



Mynd 6. Vinstri hlið hjálmsins.

2.4 Vegur og umhverfi

Miklabraut á slysstað er hluti þjóðvegar í þéttbýli. Samkvæmt talningum var ársdagsumferð (ÁDU) 55.000 bílar á sólarhring árið 2024. Sumardagsumferð (SDU) á þessum stað var einnig 55.000 bílar en slysið varð í júlí.

Vegurinn var þurr og var ekkert á yfirborði eða í umhverfi vegarins sem gat haft truflandi áhrif á akstur ökumanns bifhjólsins.

3. Niðurstaða

3.1 Meginorsök slyssins

Afturhjól bifhjólsins læstist.

Afturhjól bifhjólsins læstist í akstri en líkur benda til þess að drifkeðja hafi átt hlut að máli. Í framhaldi af því missti ökumaðurinn stjórn á bifhjólinu með þeim afleiðingum að hann ók út af veginum, á vegkant og kastaðist upp á umferðareyju, féll á hliðina og rann áfram uns ökumaður og bifhjólið lentu á vegriði á milli akbrauta Miklubrautar.

4. Mikilvægar ábendingar

Leiðbeiningar framleiðanda.

RNSA telur mikilvægt fyrir eigendur bifhjóla að fylgja leiðbeiningum framleiðanda um öryggisatriði sem snúa að ökutækjum þeirra. Í þessu tilfelli var ekki farið eftir leiðbeiningum framleiðanda um smurningu og útskipti á slitinni drifkeðju.



Skýrsluna samþykktu til útgáfu:

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

Kópavogi, 24. febrúar 2026

Fyrir hönd Rannsóknarnefndar samgönguslysa

Stjórnandi rannsóknarinnar

Helgi Þ. Kristjánsson