



Skýrsla um banaslys í umferðinni

Mál nr.: **2022-109U021**

Dagsetning: **10. desember 2022**

Staðsetning: **Höfðabakki í Reykjavík**

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.

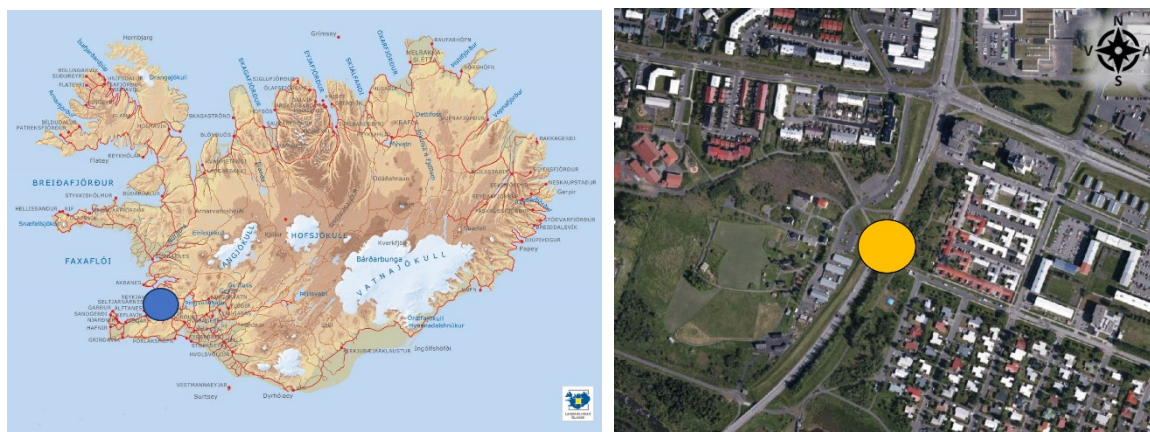
Samantekt

Þann 10. desember 2022 var gangandi vegfarandi að þvera Höfðabakka rétt sunnan við biðstöð strætisvagna á móts við Árbæjarsafn. Á sama tíma var bifreið ekið Höfðabakka til suðurs og á gangandi vegfarandann. Ökumaður bifreiðarinnar ók af vettvangi án þess að tilkynna um atvikið. Vegfarandinn lá á eystri akrein Höfðabakka. Stuttu síðar var Suzuki fólksbifreið ekið Höfðabakka til norðurs. Þegar ökumaður Suzuki bifreiðarinnar kom auga á vegfarandann liggjandi á götunni, sveigði hann til vinstri en náði ekki að forðast árekstur við vegfarandann. Á vestari akrein, með akstursátt til suðurs Höfðabakka, var Toyota fólksbifreið á litlum hraða og lenti Suzuki bifreiðin á hlið hennar þegar henni var beygt frá vegfarandanum.

Vegfarandinn sem ekið var á lést á Landspítala seinna um nóttina af völdum fjöláverka.

1. Helstu staðreyndir

1.1 Staðsetning



Mynd 1. Slysið varð á Höfðabakka í Reykjavík til móts við Árbæjarsafn.

1.2 Helstu upplýsingar

Látinn:

49 ára karl.

Veður og birta:

Hiti -3°C, myrkur en góð götulýsing. Þurrt veður og heiðskírt.

Vegur:

Bundið slitlag. Þurrt og hálkulaust. Hámarkshraði 60 km/klst. Meðaltalsumferð á sólarhring (ÁDU) var 23.685 ökutæki.

Tími sólarhrings:

Tilkynnt klukkan 00:33.

Ökutæki:

Ein óþekkt bifreið, Suzuki Across fólksbifreið, nýskráð 2022, og Toyota Corolla fólksbifreið, nýskráð 2008.

1.3 Atvikalýsing

Á móts við biðstöð við Árbæjarsafn var gangandi vegfarandi að þvera Höfðabakka. Þar var ekki merkt gönguþverun. Á sama tíma var bifreið ekið suður Höfðabakka á gangandi vegfarandann. Ökumaður bifreiðarinnar ók á brott án þess að tilkynna um atvikið. Eftir ákeysrluna lá vegfarandinn á miðri akreininni fyrir akstursstefnu norður Höfðabakka. Suzuki Across fólksbifreið var stuttu síðar ekið norður Höfðabakka áleiðis að Bæjarhálsi. Þegar ökumaður bifreiðarinnar veitti hinum liggjandi vegfaranda athygli beygði hann snöggt til vinstri. Þrátt fyrir það varð vegfarandinn fyrir bifreiðinni og í kjölfar þess var henni ekið á vinstri hlið Toyota fólksbifreiðar sem kom úr gagnstæðri átt (mynd 2). Þá höfðu ökumenn fimm bifreiða á vestari akrein þegar hægt á ferðinni eða stöðvað. Kveikt hafði verið á hættuljósum tveggja bifreiða sem lagt hafði verið í vegarkanti. Vegfarandinn, sem lá á götunni, var klæddur fatnaði án endurskins.



Mynd 2. Samsett mynd. Til vinstri er yfirlitsmynd sem sýnir akstursstefnu bifreiðanna í fyrra slysi (rauð ör) og seinna slysi (blá ör). Myndin til hægri er yfirlit af slysstað þar sem horft er til norðurs.

Slysið var tilkynnt til lögreglu kl. 00:33 og viðbragðsaðilar fóru á vettvang. Fjarskiptamiðstöð lögreglunnar tilkynnti Rannsóknarnefnd samgönguslysa um slysið kl. 01:32.

1.4 Áverkar

Gangandi vegfarandinn lést á Landspítalanum seinna um nóttina vegna fjöláverka. Ökumaður Suzuki bifreiðarinnar slasaðist ekki. Ökumaður Toyota bifreiðarinnar hlaut smávægilega áverka. Báðir ökumennirnir voru í bílbelti.

1.5 Ökutækin

Ekki var gerð bíltæknirannsókn á bifreiðunum sem áttu hlut í seinna slysinu né gerð tjónaskoðun á þeim þar sem fyrir lá upptaka úr mælaborðsmýndavél Suzuki bifreiðarinnar sem sýndi að ekkert við tildrög slyssins gat skýrst af ástandi ökutækjanna.

Suzuki Across

Bifreiðin var fimm dyra fólksbifreið, bensín/rafknúin með framhjóladrifi. Hún var nýskráð í ágúst 2022 í notkunarflokk sem leigubifreið. Bifreiðin var með gilda skoðun þegar slysið átti sér stað. Eigin þyngd bifreiðarinnar var 2025 kg. Breidd bifreiðarinnar var 1,86 metrar og lengd 4,36 metrar. Bifreiðin var útbúin nýlegum ónegldum vetrarhjólborðum. Á mælaborði bifreiðarinnar hafði verið komið fyrir aksturstölvu auk verðskrár, GPS tæki og mælaborðsmýndavél, sem voru í sjónsviði ökumanns. Þessir aukahlutir takmörkuðu útsýn fram á veginn.



Mynd 2. Mynd tekin innan úr Suzuki bifreiðinni. Aukahluti má sjá við framrúðuna í sjónsviði ökumanns sem takmarka útsýn um framrúðuna.

Toyota Corolla

Bifreiðin var fjögurra dyra fólksbifreið, bensínknúin með framhjóladrifi. Nýskráning var í mars 2008 og var hún útbúin nagladekkjum og með gilda skoðun þegar slysið átti sér stað. Eigin þyngd bifreiðarinnar var 1735 kg. Breidd bifreiðarinnar var 1,76 metrar og lengd 4,54 metrar.

1.6 Ökuhraði

Ökuhraði Suzuki Across bifreiðarinnar

Samkvæmt upptöku úr mælaborðsmýndavél Suzuki bifreiðinnar var hraði hennar 74 km/klst skömmu fyrir slysið. Þegar slysið varð hafði orðið hraðaminnkun en samkvæmt GPS mældum hraða í mælaborðsmýndavél var bifreiðinni ekið á um 70 km/klst hraða á vegfarandann og í framhaldi af því á Toyota bifreiðina. Rétt er að geta þess að sýndar hraðabreytingar á þessum myndavélum ná ekki að fylgja raunhraða bifreiða við snöggar hraðabreytingar.

Ökuhraði Toyota Corolla bifreiðarinnar

Toyota Corolla bifreiðin hafði nánast verið stöðvuð þegar árekstur bifreiðanna varð.

1.7 Vegur og umhverfi

Akbrautin, þar sem slysið varð, var með eina akrein í hvora átt. Götulýsing á slysstað samanstóð af ljósastaurum með um 37 metra millibili við eystri akreinina. Biðstöðin, sem einnig var upplýst, var mitt á milli ljósastaura. Yfirborð vegar var bundið slitlag (malbik). Heildarbreidd slitlags var 7,1 metrar. Vestari akrein var 3,3 metrar á breidd, með 1,2 metra breiðri malbikaðri vegöxl, og sú eystri var 3,8 metrar, með 1,4 metra breiðri malbikaðri vegöxl. Leyfilegur hámarkshraði var 60 km/klst. Eftir miðju vegarins var óbrotin miðlína. Ekki var merkt göngubverun yfir veginn á þessum stað. Undirgöng eru við Höfðabakka á milli Bæjarháls og Stekkjarbakka á fjórum stöðum sem tengja gönguleið austan Höfðabakka (mynd 4) við gönguleiðir vestan götunnar.

Á slysstað var vegurinn þurr, heiðskírt, lítill vindur, myrkur en götulýsing (mynd 2), hiti var -3°C.



Mynd 3. Yfirlitsmynd sýnir leið og ætlaða stefnu vegfarandans. Á leið hans voru fjögur undirgöng og ein göngubrú. Slysstaður er merktur inn á myndina.

1.8 Áfengis- og lyfjarannsókn

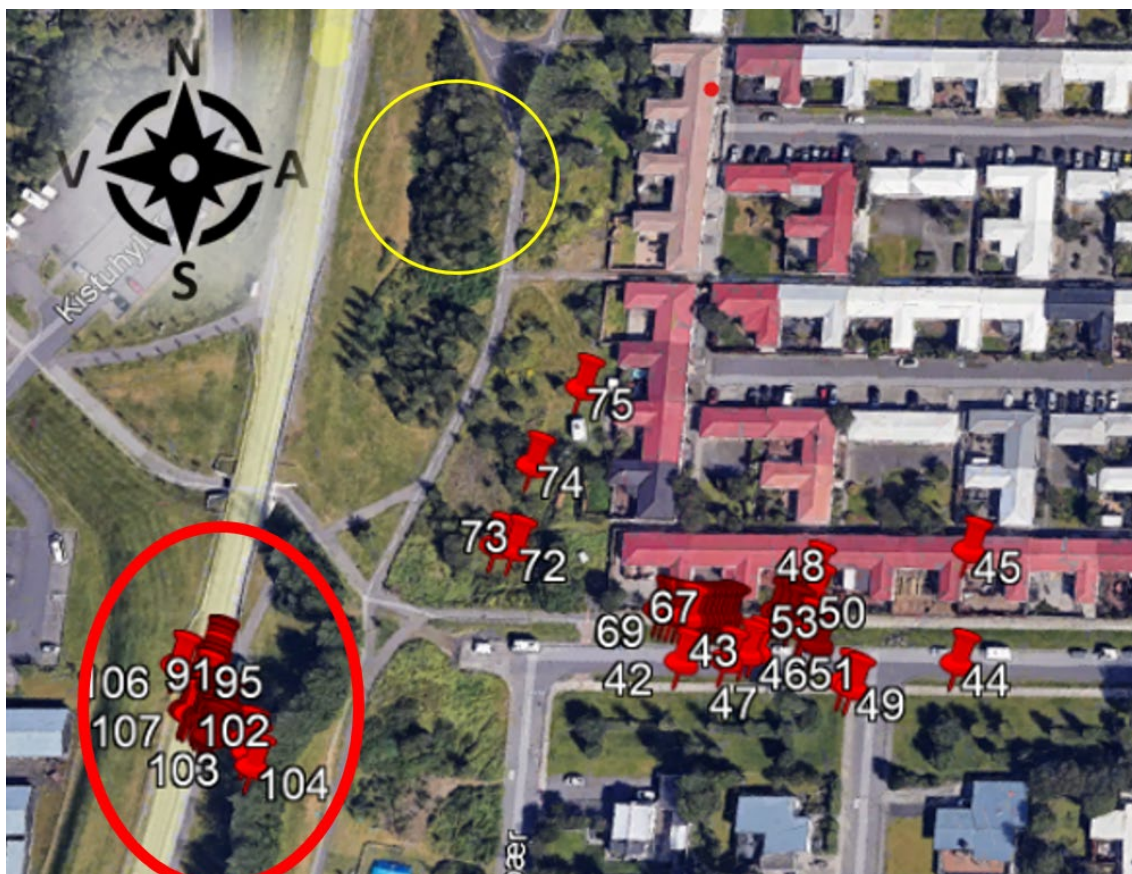
Niðurstaða úr áfengis- og lyfjarannsókn á ökumanni Suzuki bifreiðarinnar var neikvæð. Niðurstaða áfengisrannsóknar á gangandi vegfarandanum var jákvæð.

2. Greining

2.1. Vegfarandinn

Við rannsókn slyssins var farsími og snjallúr vegfarandans skoðað. Samkvæmt upplýsingum úr þessum tækjum gekk hann Rofabæ til vesturs. Þaðan gekk hann af Rofabæ inn á gönguleið að biðstöð austan Höfðabakka (myndir 2 og 4).

Vegfarandinn þekkti vel til aðstæðna og hafði, að sögn tengdra aðila, oft gengið sömu leið. Leið hans lá þá ávallt vestur Rofabæ og þaðan suður Ystabæ, vestustu botngötuna af Rofabæ. Af Ystabæ er göngustígur áleiðis að undirgöngum við Höfðabakka á mótis við Rafstöðvarveg sem hann ávallt fór um. Leið vegfarandans áfram Rofabæ til vesturs og inn á Höfðabakka var því óvenjuleg. Skömmu eftir að hann gekk inn á Höfðabakkann var ekið á hann (rauður hringur).



Mynd 4 . Staðsetningarhnit á leið vegfarandans. Á myndinni má sjá mestu vikmörk á staðsetningu hnita (53 metrar), merkt með gulum hring. Slysstaður er merktur með rauðum hring.

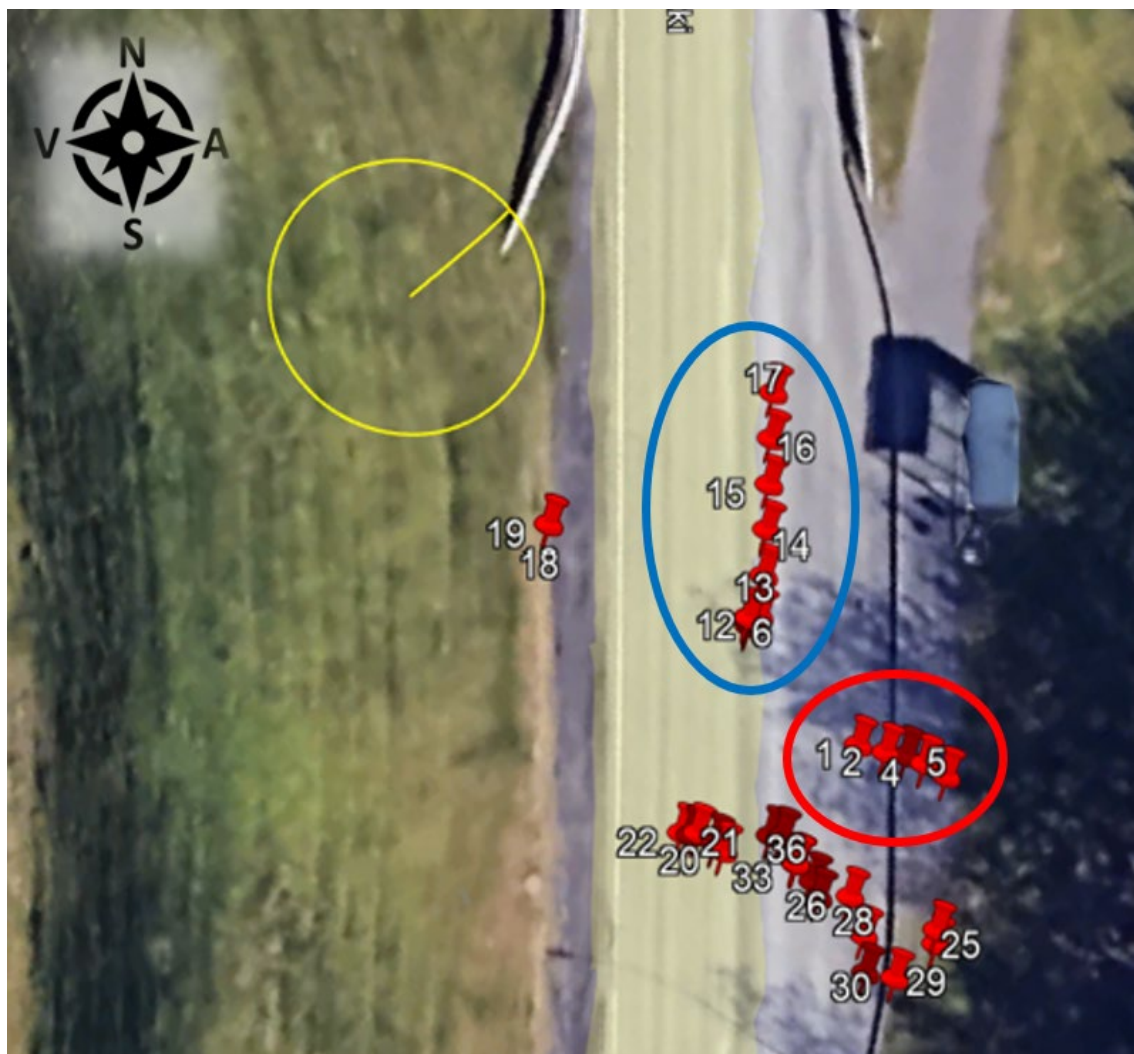
2.2. Fyrri umferðarslys vegfarandans

Í krufningarrannsókn kom fram áverkni á hægri lærlegg vegfarandans sem sýnir að ekið hafi verið á hann standandi. Samkvæmt rannsókninni samræmdist sá áverkni ekki þeim áverkum sem hann hlaut þegar ekið var á hann liggjandi á götunni. Á myndbandsupptöku af slysinu, þegar Suzuki bifreiðinni var ekið á hann, sást að vegfarandinn lá á miðri eystri akrein, með fætur til norðurs, og leit út fyrir að hann hafi verið að reyna að standa upp með því að setja undir sig hægri olnboga.

Áverkar vegfarandans sýndu að búið hafi verið að aka á hægri lærlegg hans þegar hann var standandi áður en Suzuki bifreiðinni var ekið á hann liggjandi í götunni.

Vegfarandinn var með snjallsíma og snjallúr. Upplýsingar úr síma og úri hans sýna staðsetningu og púls hans í tíma. Samkvæmt upplýsingum úr farsímanum og snjallúrinu var ekið á vegfarandann í fyrra skiptið kl. 00:31:14 merkt með rauðum hring á mynd 6 (punktar 1 til 5). Samkvæmt þessum upplýsingum kastast vegfarandinn til vinstri, í austurátt, þegar ekið var á hægri lærlegg hans.

Engin vitni að fyrra slysinu hafa gefið sig fram. Í myndbandsupptöku úr Suzuki bifreiðinni, þegar henni var ekið að Stekkjarbakka til austurs að umferðarljósum við gatnamót Höfðabakka skömmu fyrir slysið, sást til bifreiðar sem ekið var Höfðabakka til suðurs framhjá gatnamótum Stekkjarbakka. Er tímasetning á þeirri bifreið innan tímaramma atburða og gæti þeirri bifreið hafa verið ekið á vegfarandann standandi.



Mynd 6. Staðsetningarhnit á slysstað. Samkvæmt upplýsingum úr snjalltækjum vegfarandans var ekið á hann í fyrra skiptið kl. 00:31:14, merkt með rauðum hring. Ekið var á vegfarandann í seinna skiptið kl. 00:32:32, merkt með bláum hring. Hnit merkt frá 18 til 36 skráðust við flutning viðbragðsaðila á vegfarandanum. Mestu vikiörk á staðsetningu hnita (9 metrar) eru merkt með gulum hring.

2.3. Seinna umferðarslys vegfarandans

Vegfarandinn lá á götunni þegar Suzuki bifreiðinni var ekið á hann. Hlaut hann fjöláverka við slysið. Á mynd 6 má sjá þá punkta sem snjallúr og snjallsími vegfarandans skráðu. Samkvæmt þeim upplýsingum var seinni bifreiðinni ekið á vegfarandann þar sem hann lá á eystri akrein Höfðabakka kl. 00:32:32, merkt með bláum hring á mynd 6 (punktar 6 til 17). Kastaðist vegfarandinn þá í norðurátt. 78 sekúndur liðu á milli ákeysrlna.

2.4 Vikmörk á staðsetningu hnita

Staðsetningar vegfarandans samkvæmt upplýsingum úr snjalltækjum hans, sem eru sýnd á mynd 6, eru innan vikmarka miðað við staðsetningu hans úr myndbandupptöku úr Suzuki bifreiðinni áður en ekið var á hann í seinna skiptið.

Staðsetningarhnit nr. 5 á myndinni (innan rauða hringsins) sýnir óleiðréttu staðsetningu hans eftir að ekið var á hann í fyrra skiptið. Raunstaðsetning hans var á miðri eystri akrein Höfðabakka sem er lítillaga sunnar en hnit nr. 1. Er skekkjan sem nemur vikmörkum. Með leiðréttingu færast hnit nr. 1 til vesturs og inn á vestari akrein Höfðabakka, sem styður að ekið hafi verið á hann í fyrra skiptið af bifreið á leið suður Höfðabakka. Samkvæmt þessum gögnum kastaðist vegfarandinn til austurs þegar ekið var á hann í fyrra skiptið en áverkar gáfu til kynna að ekið hafi verið á aftanverðan hægri lærlegg.

Líkt er farið með staðsetningu á hnitum nr. 6 til nr. 17 (með bláum hring) þar sem raunstaðsetning á hnit 6 var austar og sunnar við hnit nr. 1 á mynd 6. Samkvæmt þessum gögnum kastaðist vegfarandinn til norðurs eftir að ekið var á hann í seinna skiptið.

2.5. Ökutækin

Aukahlutir voru í sjónsviði ökumanns út um framrúðu Suzuki bifreiðarinnar. Í 2. mgr. 9. gr. reglugerðar nr. 822 frá 2004 með síðari breytingum er kveðið á um að ökumaður skuli hafa góða útsýn úr sæti sínu fram fyrir ökutækið og til beggja hliða, og samkvæmt 4. mgr. sömu greinar er óheimilt að hafa hvers konar aukahluti innan á eða innan við framrúðu og fremstu hliðarrúðu sem geta takmarkað útsýn.

2.6. Vegur og umhverfi

Myrkur var þegar slysið varð en í vitnisburði ökumanns Suzuki bifreiðarinnar kom fram að götulýsing þar sem bifreiðar stöðvuðu á vestari akrein Höfðabakkans hafi ekki verið góð.

2.7. Ökumaður Suzuki bifreiðarinnar

Fimm bifreiðar höfðu verið stöðvaðar eða var ekið hægt á vegöxl gagnstæðrar akreinar. Á myndbandsupptökunni sést að ökumaður Suzuki bifreiðarinnar var með athygli á þeim og horfði til vinstri skömmu fyrir slysið. Hann tók því ekki strax eftir vegfarandanum á götunni. Samkvæmt vitnisburði ökumanns Suzuki bifreiðarinnar taldi hann að bifreiðarnar hefðu lent í árekstri og tók það athygli hans.

3. Niðurstöður

3.1 Meginorsök slyssins

Ekið á gangandi vegfaranda

Í krufningarrannsókn kom fram áverki á hægri lærlegg sem er í samræmi við að ekið hafi verið á vegfarandann standandi, og sennilega á gangi yfir Höfðabakka, skömmu áður en Suzuki bifreiðinni var ekið á hann. Af þeim orsökum lá vegfarandinn slasaður á miðri eystri akreininni þegar ekið var á hann í seinna skiptið.

3.2 Aðrar orsakir slyssins

Farið af vettvangi eftir slys

Ökumaðurinn sem fyrst ók á vegfarandann fór af vettvangi án þess að veita fyrstu hjálp eða hringja eftir aðstoð.

Of hraður akstur

Ökumaður Suzuki bifreiðarinnar ók um 14 km/klst yfir leyfðum hámarkshraða þegar slysið varð. Hann hafði því skemmri tíma en ella til að bregðast við þegar hann veitti vegfarandanum athygli.

Athygli við akstur

Ökumaður Suzuki bifreiðarinnar var ekki með athygli fyrir framan bifreiðina heldur á umferð sem stöðvast hafði á vestari akrein Höfðabakka vegna gangandi vegfarandans sem lá á götunni. Hann hafði því skemmri tíma en ella til að afstýra seinna slysinu.

Leið gangandi vegfarandans

Vegfarandinn fór áleiðis yfir Höfðabakka en ekki öruggari leið í gegnum undirgöng, sem hann hafði áður almennt notað.

Sýnileiki

Á yfirhöfn gangandi vegfarandans var ekki endurskin. Endurskin hefði aukið sýnileika hans, sér í lagi þegar hann stóð uppréttur.

Hindrun á frekara slysi

Nokkur atriði eru talin skipta megin máli í skyndihjálp. Þeir sem veita fyrstu aðstoð þurfa að huga að eigin öryggi með því að tryggja vettvang, og þannig verja sig og hinn veika eða slasaða fyrir frekara slysi. Fyrstu vegfarendur á slysavettvang náðu ekki að hindra frekara slys t.d. með því að stöðva akstur um eystri akrein Höfðabakka. Þeir voru því ekki síður í hættu áður en slysið varð.

4. Mikilvægar ábendingar

Farið af vettvangi eftir slys

Rannsóknarnefnd samgönguslysa leggur áherslu á mikilvægi og skyldu ökumanna og annarra vegfarenda að fara ekki af vettvangi slyss, heldur tilkynna án tafar um slysið, tryggja vettvang eins og hægt er og veita fyrstu hjálp. Án þess geta afleiðingar slysa orðið meiri.

Aukahlutir í framrúðu

Rannsóknarnefnd samgönguslysa vill koma þeirri ábendingu til eigenda og umráðamanna bifreiða að byrgja ekki sýn ökumanna með aukahlutum.

Athygli við akstur og hraði

Rannsóknarnefnd samgönguslysa bendir ökumönnum á mikilvægi þess að halda athygli á veginum sem framundan er og virða leyfðan hámarkshraða. Aukinn hraði styttir þann tíma sem ökumenn hafa til að bregðast við óvæntum atvikum.



Skýrsluna samþykktu til útgáfu:

Guðmundur Freyr Úlfarsson
Geirprúður Alfreðsdóttir
Guðrún Nína Petersen
Guðrún María Svavarsdóttir

Reykjavík, 15. maí 2024

Fyrir hönd Rannsóknarnefndar samgönguslysa

Stjórnandi rannsóknarinnar

Björgvin Þór Guðnason