



Skýrsla um banaslys í umferðinni

Mál nr.: **2023-071U015**

Dagsetning: **30. október 2023**

Staðsetning: **Ásvellir í Hafnarfirði**

Atvik: **Vörubifreið ekið á hjólandi vegfaranda**

Rannsókn samkvæmt lögum nr. 18/2013 skal eingöngu miða að því að leiða í ljós orsakir samgönguslysa og samgönguatvika, 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 dómsmál.

Samantekt

Þann 30. október 2023 hjólaði 8 ára drengur á reiðhjóli á göngustíg til suðurs samhliða Ásvöllum og beygði til vesturs innkeyrslu að bifreiðastæði sunnan við Ásvallalaug. Á sama tíma var vörubifreið ekið suður Ásvelli og beygt til vesturs inn á innkeyrsluna að bifreiðastæðinu og á drenginn, sem lést samstundis.

Í greiningarkafli skýrslunnar kemur meðal annars fram að hjólandi vegfarandinn var sennilega sýnilegur í hliðarspeglum í 20 sekúndur fyrir slysið en hefur líklega horfið úr sjónsviði ökumanns og allra spegla í 2 til 3 sekúndur fyrir slysið.

RNSA áréttar í skýrslunni hversu brýnt það er fyrir ökumenn að huga sérstaklega að óvörðum vegfarendum þegar hægri beygja er tekin á gatnamótum. Á þetta sérstaklega við um ökumenn stórra bifreiða þar sem útsýn er oft á tíðum takmörkuð.

1. Helstu staðreyndir

1.1 Staðsetning



Mynd 1. Slysið varð við Ásvelli í Hafnarfirði.

1.2 Helstu upplýsingar

Látinn:

8 ára drengur.

Veður og birta:

Hiti 4°C, austan 3 m/s og hálfskýjað, þurrt og bjart.

Vegur:

Bundið slitlag (malbik).

Tími sólarhrings:

Kl. 17:10.

Ökutæki:

Reiðhjól af gerðinni Fuji Dynamite með girum.

Mercedes-Benz Arocs vörubifreið II, nýskráð 2018 og GS eftirvagn IV / festivagn, nýskráður 2017.

1.3 Atvikalýsing

Þann 30. október 2023 var vegfarandi á reiðhjóli á göngustíg á leið til suðurs meðfram og vestan við Ásvelli í Hafnarfirði. Hann beygði til hægri af göngustígnum inn á innkeyrslu að bifreiðastæði sunnan við Ásvelli. Á sama tíma var Mercedes-Benz vörubifreið ekið af stað til suðurs eftir Ásvöllum, eftir að hafa bakkað nokkurn spöl áður, og var beygt til hægri inn á innkeyrsluna að bifreiðastæðinu og á vegfarandann (mynd 2).



Mynd 2. Yfirlitsmynd af slysstað. Gular örvar sýna leiðir vegfaranda á reiðhjóli og vörubifreiðarinnar.

1.4 Áverkar

Vegfarandinn á reiðhjólínu hlaut banvæna áverka í slysinu og lést samstundis.

1.5 Ökutæki

Reiðhjólið var af gerðinni Fuji Dynamite. Hæð setu var 67-70 cm en vegna skemmda á framgjörð var ekki unnt að ákvarða nákvæma hæð. Stýri og framgjörð voru talsvert skemmd. Hemlabúnaður var einnig skemmdur en allt benti þó til þess að hann hefði virkað fyrir slysið. Afturhemlar voru ólaskaðir og virkuðu vel. Hjólbarðarnir voru grófmynstraðir en framhjólbarðinn var lofttæmdur eftir slysið.

Bifreiðin var af tegundinni Mercedes-Benz Arocs vörubifreið II, þriggja ása, nýskráð í mars 2018. Bifreiðin var með gilda aðalskoðun þegar slysið átti sér stað og átti næstu skoðun í febrúar 2024. Breidd hennar var 2,55 metrar og lengd 6,46 metrar. Leyfður farþegafjöldi var einn. Eigin þyngd bifreiðarinnar var 8.986 kg.

Bifreiðin var með festivagn af tegundinni GS og skráður í ökutækjaflokk sem eftirvagn IV, þriggja ása, nýskráður í ágúst 2017. Á vagninum var áföst tromla (tunna) fyrir flutning á tilbúinni steinsteypu. Festivagninn var með gilda aðalskoðun þegar slysið átti sér stað og átti næstu skoðun

í maí 2024. Breidd var 2,55 metrar, hæð 4 metrar og lengd 7,95 metrar. Eigin þyngd festivagnsins var 10.710 kg.

Heildarlengd bifreiðar og festivagns var 12,5 metrar og áætluð heildarþyngd ökutækjanna var um 43.000 kg en vagnlestin var ekki vigtuð eftir slysið. Ökutækin voru færð til skoðunar á skoðunarstöð. Ástand vörubifreiðarinnar var úrskurðað gott og bifreiðin í ökuhæfu ástandi. Athugasemdir voru gerðar gagnvart ljósabúnaði, lítilllegu missliti hjólbarða á ás tvö og stöðuhemli. Ástand festivagnsins var úrskurðað gott og vagninn í ökuhæfu ástandi. Athugasemdir voru gerðar við ljósabúnað og loftleka úr lokum í hemlakerfi yfir ási þrjú við endurtekna hemlun.

1.6 Ökuhraði

Vegfarandinn á reiðhjólínu var nýlega lagður af stað á göngustígnum til suðurs og var í hægri beygju þegar slysið varð. Hann var ekki á mikilli ferð. Vörubifreiðin var einnig nýlögð af stað og var í krappri hægri beygju þegar slysið varð. Hraðinn var ekki mikill.

1.7 Vegur og umhverfi

Vegarkafllinn Ásvellir var botngata á milli Tjarnartorgs (hringtorg) við Ásbraut í norðri og, þegar slysið átti sér stað, tvískiptu vinnusvæði í suðri en syðsti hluti Ásbrautar var á milli þessara svæða. Sami verktaki var með umsjón á þessum vinnusvæðum. Vegurinn var með bundnu slitlagi án akreinaamerkinga, 6,5 metra breiður og 200 metra langur. Tvær innkeyrslur voru af Ásvöllum til vesturs inn á malbikað bifreiðastæði sem lá nánast samhliða öllum veginum að vestanverðu. Sundlaugin, að Ásvöllum 2, er staðsett í suðvesturhorni Ásvallar og Ásbrautar. Slysið varð á syðri innkeyrslu inn á bifreiðastæðið (mynd 3).



Mynd 3. Yfirlitsmynd af nánasta umhverfi slysaðar.

Göngustígur lá meðfram Ásvöllum að vestanverðu, yfir báðar innkeyrslurnar án yfirborðsmerkinga til göngupverunar, og á milli vinnusvæðanna að enda götunnar. Algengasta breidd göngustígsins var 2,1 metrar. Á milli göngustígsins og akbrautarinnar, áður en komið var að vinnusvæðunum, var grasi gróíð svæði sem var 2,2 metrar á breidd. Breidd innkeyrslunnar, á slysað, inn á bifreiðastæði var 5,5 metrar. Meðfram syðri helmingi vegarins að austanverðu var 2 metra hátt bráðabirgðagrindverk sem afmarkaði eystra vinnusvæðið (svæði B á mynd 6) frá veginum. Yfirborð þess vinnusvæðis var um þremur metrum lægra en yfirborð vegarins við hlið þess þegar slysið varð en þar voru hafnar byggingarframkvæmdir. Vestara vinnusvæðið (svæði A á mynd 6) var einnig afgirt en innan þess var starfsmanna- og salernisaðstaða, ásamt gámum fyrir geymslur og bráðabirgðatengingar við veitustofnanir.

Eftirlitsmyndavél, sem var á þaki bráðabirgðarhúsnæðis byggingarverktaka, beindist að slysað og var á upptöku þegar slysið varð. Einnig náðist upptaka af slysinu úr eftirlitsmyndavél sem var staðsett á Ásvallalaug vestan bifreiðastæðisins.

1.8 Áfengis- og lyfjaprófanir

Niðurstaða áfengis- og lyfjarannsóknar á öikumanninum var neikvæð.

2. Greining

2.1 Vörubifreiðin

Útsýn úr ökutækinu

Inni í stýrishúsi bifreiðarinnar var ekkert sem skerti útsýn úr ökumannssæti hennar fram á við eða til hliða. Speglar á hægri hlið bifreiðarinnar voru fjórir. Einn var staðsettur framman við framhornið og gaf vítt sjónsvið niður með framhlið og hægra framhorni. Ofan við hliðarglugga var spegill sem einnig gaf vítt sjónsvið niður með hægri hlið ökutækisins og meðfram hægra framhorni. Tveir baksýnisspeglar voru á hægri hliðarhurð. Efri spegillinn var með þrengra sjónsvið en sá neðri en gaf góða útsýn aftur með bifreiðinni og festivagninum allt að hægra afturhorni hans. Neðri spegillinn gaf einnig góða útsýn aftur með ökutækjunum sem og af umhverfinu vel til hægri út frá bifreiðinni (mynd 4).



Mynd 4. Samsett mynd af speglum á hægri hlið vörubifreiðarinnar. Á vinstri mynd sjást hliðarspeglar og spegill ofan hliðarglugga. Á hægri mynd sést spegill staðsettur út frá hægra framhorni. Myndir: Lögreglan á höfuðborgarsvæðinu.

Viðvörðunarljós í mælaborði

Þegar slysið varð logaði gult viðvörðunarljós sem var viðvörðun þess efnis að ratsjá framman á vörubifreiðinni¹ væri óvirk. Nefnist þetta kerfi ABA „Active Brake Assist“ (þýðing: Virk hemlunaraðstoð). Leiddi bilanagreining í ljós sambandsleysi við stýribúnað ratsjárinnar. Að sögn umboðsaðila framleiðanda var ABA kerfið í þessari bifreið ekki hannað til að skynja óvarða vegfarendur heldur ökutæki eða kerrur fyrir framman bifreiðina og hefði virkt kerfi sennilega ekki haft áhrif í slysinu.

Í mælaborði bifreiðarinnar logaði einnig gult ljós, vélarviðvörðunarljós. Ekki var talið að það hefði áhrif á öryggi í umhverfi bifreiðarinnar. Að auki logaði í mælaborðinu eftirfarandi textaviðvörðun á ensku „Warning Front clearance light faulty“. Tengdist þessi viðvörðun líklega biluðu þokuljósi sem gerð var athugasemd við í ástandsskoðun bifreiðarinnar eftir slysið en hafði ekki áhrif í slysinu.

¹ Mercedes-Benz Body/Equipment Mounting Directives for Trucks, Book II, Edition AJ 2017-1a, bls. 112-115.

2.2 Sviðsetning

Þann 31. október 2023 var slysið sviðsett af RNSA og lögreglu. Vörubifreiðin var flutt á slysstað með aðstoð frá eiganda og lögreglu. Hliðsjón var höfð af upptöku eftirlitsmyndavélar af slysinu við staðsetningu bifreiðarinnar. Þrjú þættir voru skoðaðir sérstaklega:

1. Hvort eitthvað óeðlilegt eða óvenjulegt kæmi fram við stjórn ökutækisins þegar ekin var sama leið og beygja tekin af Ásvöllum inn á bifreiðastæðið.
2. Hvernig útsýn var úr fjórum speglum á hægri hlið bifreiðarinnar sem og útsýn um rúður að framan og á hægri hlið þegar bifreiðin var staðsett á Ásvöllum norðan við syðri innkeyrslu inn á bifreiðastæðið (mynd 2).
3. Hvort stefnuljós bifreiðarinnar væru greinileg í upptökum sömu eftirlitsmyndavélar og hafði tekið fyrirbyggjandi upptöku af slysinu.

Í ljós kom að ekkert benti til þess að bifreiðin virkaði óeðlilega við akstur áfram eða í beygju inn á bifreiðastæðið.

Staðfest var að staða spegla við prófunina var hin sama og þegar slysið varð. Spegill sem var staðsettur út frá hægri framhorni gaf góða útsýn niður með nánast allri framhlið bifreiðarinnar, talsverða vegalengd fram fyrir bifreiðina og út að hægri hlið hennar. Í speglinum sást ekki göngustígurinn sem lá meðfram Ásvöllum heldur einungis kantsteinn og lítill hluti grassins á milli göngustígs og akbrautar. Spegill ofan við hægri hliðarglugga gaf góða útsýn niður með hægri hliðinni á stýrishúsi bifreiðarinnar en göngustígurinn sást ekki, aðeins kantsteinn og hluti grassins á milli göngustígs og akbrautar. Hliðarspeglar gáfu góða útsýn yfir göngustíginn alla leið að Tjarnartorgi (hringtorgi) til norðurs aftur við ökutækin (mynd 4). Vegfarandi á göngustígnum var sýnilegur í hliðarspeglunum allt þar til hann var því sem næst samsíða hægri afturhorni á stýrishúsi bifreiðarinnar ef hann var staðsettur á miðju göngustígsins.

Útsýn úr hliðar- og framrúðu var eðlileg og virtist í samræmi við hönnun bifreiðarinnar. Ekkert var á rúðum eða fyrir þeim sem truflaði útsýn. Með hliðsjón af upptökum af slysinu er áætlað að sennilega hafi hjólandi vegfarandi verið sýnilegur í hliðarspeglum í rúmar tuttugu sekúndur fyrir slysið en hafi horfið úr sjónsviði ökumanns og allra spegla tveimur til þremur sekúndum fyrir slysið.

Á upptöku úr eftirlitsmyndavél af slysinu var ekki hægt að greina hvort stefnuljós hafi verið notuð áður en bifreiðinni var beygt af Ásvöllum inn á bifreiðastæðið. Við prófun í sviðsetningu kom í ljós að stefnuljós sáust greinilega blikka með eðlilegum hætti á upptöku úr sömu eftirlitsmyndavél, bæði á innbyggðu stefnuljósi í hægri framljósi ásamt stefnuljósi neðarlega á hægri hlið. Sennilegt er því að stefnuljós hafi ekki verið notað þegar slysið varð.

Sviðsetningin var unnin kl. 13:00 til 15:30 daginn eftir slysið. Staða sólar, þegar slysið varð, var því önnur og vestari en við sviðsetninguna. Staðsetning sólar var að hægri hlið vörubifreiðarinnar áður en henni var beygt til hægri inn á innkeyrslu bifreiðastæðisins. Lág ský voru hins vegar á himni fyrir sólinni þegar slysið varð eins og sést á hægri mynd 5 og ber því saman við framburð ökumanns að sólskin hafi ekki truflað hann við aksturinn.



Mynd 5. Samsettt mynd. Til vinstri var staða sólar úr suðvestri þegar slysið varð og myndin til hægri sýnir skýjafar fyrir sólu til suðvesturs skömmu eftir slysið.

2.3 Vegur og umhverfi

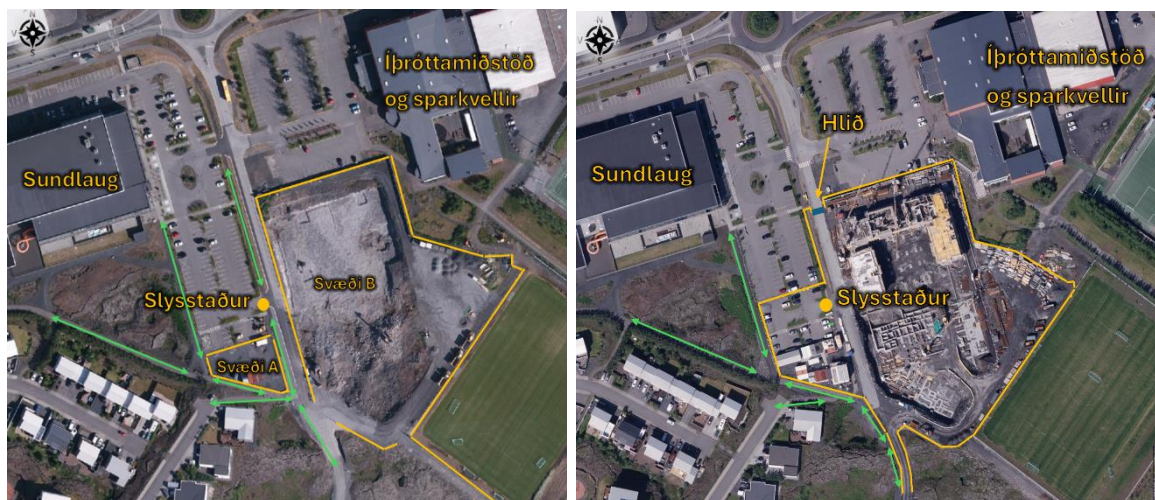
Erindi vörubifreiðarinnar var upphaflega að vinnusvæði við íþróttamiðstöð austan Ásvalla. Fyrir mistök var vörubifreiðinni ekið inn Ásvelli að vinnusvæðum við suðurenda götunnar en öll umferð vinnutækja til og frá þeim vinnusvæðum var um Ásvelli. Rannsóknarnefndin beindi því rannsókn sinni einnig að umhverfi slysstaðar.

Í nágrenni slysstaðar, beggja vegna við Ásvelli, eru íþróttamiðstöð, sparkvellir og sundlaug. Göngustígar lágu beggja vegna meðfram bifreiðastæðinu við Ásvelli, framhá afmörkuðu vinnusvæði byggingaverktaka (svæði A á mynd 6). Byggingarverktakinn hafði sótt um vinnuáðstöðu við suðurenda bifreiðastæðisins til Hafnarfjarðarbæjar í upphafi verksins og fengið samþykkt. Á göngustígnum, sem lá á milli vinnusvæðanna (svæði A og B á mynd 6), við enda götunnar var leið fyrir gangandi og hjólandi inn í íbúðahverfi sunnan Ásvalla (vinstri hluti myndar 6). Þar var að sögn starfsmanns verktaka talsverð dagleg umferð gangandi og hjólandi. Einnig var þar umferð óviðkomandi ökutækja, sem snúa þurftu við í suðurenda götunnar, um Ásvelli á milli afmarkaðra vinnusvæða verktakans.

Öryggisráðstafanir við slysstað

Reglugerð nr. 492/2009, um merkingar og aðrar öryggisráðstafanir vegna framkvæmda á og við veg, kveður á um að gera skuli öryggisáætlun vegna framkvæmda og að skipa skuli eftirlitsmann sem skuli sjá um að allar öryggisráðstafanir á og við veg séu í samræmi við öryggisáætlun. Öryggisáætlun var unnin af verktaka þegar framkvæmdir á svæðinu hófust og eftirlitsmaður skipaður í samræmi við gæðahandbók verktaka. Afmarkanir gagnvart umferð óviðkomandi óvarinna vegfarenda við vinnusvæðin, eins og þær voru settar upp, voru unnar í samráði við Hafnarfjarðarbæ. Í öryggisáætluninni eru öryggisráðstafanir fyrir verkþáttinn „Umferð inn og út af vinnusvæði“ skilgreindar. Þar kemur meðal annars fram að girða eigi vinnusvæði af og setja hlið. Vinnusvæðin tvö voru aðskilin og girt af að mestu leyti en ekki var afmarkað eða lokað fyrir akstursleið né hjóla- og gönguleið um Ásvelli milli vinnusvæða. Ekki voru sett upp hlið inn á eystra vinnusvæðið (svæði B á mynd 6) þar sem byggingarframkvæmdir voru hafnar.

Eftir slysið voru gerðar breytingar, í samráði við Hafnarfjarðarbæ, gagnvart lokun á umferð ökutækja um Ásvelli sem og leiðum gangandi og hjólandi vegfarenda um Ásvelli að íbúðarhverfinu sunnan og vestan við slysstaðinn. Viðbótargirðingar voru settar upp, vinnusvæðin sameinuð og stækkuð með aðgangshliði og nýr stígur malbikaður vestan bifreiðastæðisins fjarri vinnusvæðinu (mynd 6 hægra megin).



Mynd 6. Samsett mynd. Vinstri myndin sýnir afmörkun tveggja vinnusvæða fyrir slys með gulum línum. Hægri myndin sýnir breytta afmörkun eftir slysið með gulum línum sem eitt vinnusvæði með aðgangshliði. Grænar örvar á myndum sýna hjóla- og gönguleiðir við svæðið fyrir slysið og breyttar leiðir eftir slysið.

Umferðaröryggisáætlun Hafnarfjarðar

Hafnarfjarðarbær hefur unnið og gefið út drög að umferðaröryggisáætlun² sem er frá árinu 2018 og gildir fyrir árin 2018-2022. Í skýrslunni er greinargóður kafli um óvarða vegfarendur. Þar er meðal annars vísað til skýrslu EFLU verkfræðistofu frá árinu 2007 að kortlagning á gönguleiðum skólabarna í Hafnarfirði hafi farið fram.

2.4 Hættur við gatnamót

Þekkt er að hægri beygja ökutækja, og þá sérstaklega stærri bifreiða, á gatnamótum getur verið sérstaklega hættuleg óvörðum vegfarendum. Gildir þá einu hvort um ljósastýrð gatnamót er að ræða eða ekki. Allmargar rannsóknir eru til sem snúa að ástæðum fjölda slysa af völdum ökumanna bifreiða sem eru í hægri beygju á gatnamótum, og aka á hjólandi/gangandi vegfaranda á göngu- og eða hjólastíg samhliða akbraut.

Í grein frá Evrópusambandinu³ kemur fram að á hverju ári týni fjöldi fólks lífi, aðallega óvarðir vegfarendur, eða slasast alvarlega í umferðinni vegna stórra ökutækja sem beygja til hægri. Ítarleg rannsókn á slysum hefur sýnt að takmörkuð útsýn ökumanns í átt að gangandi og hjólandi vegfarendum er þáttur í slíkum slysum og er áhættan sérstaklega mikil við beygjur og þá sér í lagi hægri beygjur (í löndum með hægri umferð).

Einnig hafa verið gerðar rannsóknir sem snúa að athygli ökumanna á óvörðum vegfarendum við beygjur á gatnamótum. Í einni slíkri rannsókn⁴ kom í ljós að 25% ökumanna gera sjónræn mistök

² <https://island.is/umferdaroeryggisaaetlun/umferdaroeryggisaaetlun-sveitarfelaga>

³ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/eu-road-safety-policy/priorities/safe-vehicles/archive/safety-design-needs/heavy-goods-vehicles_en

⁴ N. Kaya og fl., (2021). Hey, watch where you're going! An on-road study of driver scanning failures towards pedestrians and cyclists. Accident Analysis and Prevention, Vol. 162, 106380. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2021.106380>

Þegar þeir skima umhverfi sitt gagnvart óvörðum vegfarendum þegar þeir beygja ökutæki á gatnamótum.

Evrópusambandið kom fram með tilskipun árið 2012 (EU reglugerð 347/2012) sem var innleidd í tvennu lagi árið 2015 og 2018. Beindist hún til framleiðenda ökutækja um að setja viðvörðunarkerfi (AEBS=Advanced Emergency Braking System) í tiltekna tegundir ökutækja til þess að draga úr alvarleika eða koma í veg fyrir ákeyrslu á farartæki. Hafa stærri framleiðendur bifreiða hannað slík kerfi umfram kröfur Evrópusambandsins til dæmis með því að auka næmni kerfanna fyrir gangandi eða hjólandi vegfarendum.

3. Niðurstöður

3.1 Meginorsök slyssins

Ekki gætt að umferð hjólandi vegfaranda

Ökumaður vörubifreiðarinnar veitti ekki athygli óvörðum vegfaranda á reiðhjólí.

3.2 Aðrar orsakir slyssins

Aðkoma vinnutækja og umferð óvarinna vegfarenda við vinnusvæðin á Ásvöllum var ekki nægjanlega afmörkuð

Í upphaflegri öryggisáætlun fyrir vinnusvæðið, sem unnin var í samráði við Hafnarfjarðarbæ, var aðkoma vinnutækja og umferð óvarinna vegfarenda um syðri hluta Ásvalla ekki afmörkuð, né takmörkuð.

4. Tillögur í Öryggisátt

23-071U015T01. Öryggisáætlun við framkvæmdir

Rannsóknarnefnd samgönguslysa beinir þeirri tillögu til Hafnarfjarðarbæjar að við framkvæmdir sem eru á eða við akbraut þá sé tryggt að unnin sé öryggisáætlun sem verndar umferð óvarinna vegfarenda gegn umferð þungra ökutækja og henni sé fylgt eftir með viðeigandi aðgerðum.

Fram kemur í reglugerð um merkingu og aðrar öryggisráðstafanir nr. 492/2009 að veghaldari ber ábyrgð á veghaldi vegar og öllum þeim vegmerkingum og útbúnaði sem er til staðar í því vegakerfi sem hann hefur umsjón með og rekur.

Þá segir í sömu reglugerð að áður en framkvæmdir hefjast á og við veg skuli verktaki gera ítarlega öryggisáætlun þar sem lýst er nauðsynlegum öryggisráðstöfunum vegna framkvæmdanna. Þar komi meðal annars fram hvernig afmarka skuli vinnusvæði, hvernig merkingum á og við svæðið skuli háttað og hvort og hvernig skipuleggja skuli hjáleiðir. Þá skal verktaki bera öryggisáætlun undir veghaldara til samþykkis og skal samþykkt eintak öryggisáætlunar vera tiltækt á vinnusvæði og hjá lögreglu í viðkomandi lögsagnarumdæmi. Í þessu tilviki var umferð atvinnutækja um syðri hluta Ásvalla vegna byggingarframkvæmda á tveimur aðskildum byggingasvæðum blandað saman við umferð gangandi og hjólandi vegfarenda sem meðal annars voru á leið til og frá íþróttamiðstöð, sparkvöllum og sundlaug í nágrenninu með tengingu við íbúðarhverfi sunnan og vestan Ásvalla.

23-071U015T02. Umferðaröryggisáætlun

Rannsóknarnefnd samgönguslysa beinir þeirri tillögu til Hafnarfjarðarbæjar að uppfæra fyrirbyggjandi umferðaröryggisáætlun og þar með framkvæmdaáætlun og forgangsverkefni sem tengjast umferðaröryggi í bæjarfélaginu.

Umferðaröryggisáætlun Hafnarfjarðarbæjar er til í drögum frá árinu 2018 með gildistíma frá 2018 til 2022. Með uppfærslu áætlunarinnar gæti gefist tækifæri á greiningum leiða óvarinna vegfarenda frá íþrótt- og tómstundastarfi auk uppfærslu skoðunar á stöðu leiða óvarinna vegfarenda frá skólum innan sveitarfélagsins. Í þessu slysi var óvarinn ungur vegfarandi á reiðhjóli á leið frá íþróttaiðkun.

5. Mikilvægar ábendingar

Öryggisáætlun við framkvæmdir

Rannsóknarnefnd samgönguslysa hvetur alla veghaldara til að vanda til öryggisáætlana og tengdra umferðaröryggisaðgerða vegna framkvæmda og að tekið sé sérstaklega á vernd umferðar óvarinna vegfarenda gegn umferð ökutækja.

Hægri beygja stærri ökutækja við gatnamót

Rannsóknarnefnd samgönguslysa vill koma á framfæri við ökumenn stærri ökutækja að huga sérstaklega vel að óvörðum vegfarendum þegar hægri beygja er tekin á gatnamótum. Útsýn úr stærri bifreiðum er oft takmörkuð og rannsóknir sýna einnig sjónræn mistök ökumanna við skimun eftir óvörðum vegfarendum þegar beygt er. Því er sérstök ástæða til þess að huga að hættum við slíkar beygjur.

Notkun stefnuljósa

Rannsóknarnefnd samgönguslysa ítrekar mikilvægi réttrar notkunar stefnuljósa. Stefnuljós nýtast öllum vegfarendum óháð ferðamáta og skipta miklu máli hvað öryggi og tillitssemi varðar.



Skýrsluna samþykktu til útgáfu:

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

Reykjavík, 3.12.2024
Fyrir hönd Rannsóknarnefndar samgönguslysa

Stjórnandi rannsóknarinnar
Helgi Þ. Kristjánsson