



Banaslys 27. desember 2010

Norðurlandsvegur í Langadal

Árekstur

Látinn 35 ára karlmaður

Lýsing á slysi

Ökumaður DAF vörubifreiðar, með Moeslein tengivagn, ók áleiðis norður þjóðveg 1 í Langadal að kvöldlagi. Á palli bifreiðarinnar voru lyftari og steinrör auk annars farms. Á tengivagninum voru 9 raðir af steinrörum og var hleðslan um 2,5 metrar á hæð. Innarlega í Langadal fór tengivagninn að hluta yfir á öfugan vegarhelming.

Á sama tíma var Volvo vöruflutningabifreið, með tóman VSS tengivagn, ekið áleiðis suður þjóðveg 1 í Langadal. Sem þessar bifreiðar mættust rakst vinstra framhorn Moeslein tengivagnsins í vinstra framhorn Volvo flutningabifreiðarinnar. Ökumaður hennar fórst í slysinu. Banamein ökumanns voru miklir brjósthols- og höfuðáverkar sem rekja má til árekstrarins og þess að rörafarmur Moeslein tengivagnsins kastaðist fram við höggið og hafnaði á húsi bifreiðarinnar.



Mynd 1. Slysavettvangur. Horft í akstursstefnu Volvo flutningabifreiðarinnar.

Rannsóknir RNU miða
að því að leiða í ljós

Rannsóknir RNU miða
að því að leiða í ljós
orsakir umferðarslyss til
að koma í veg fyrir að
sams konar umferðarslys
verði aftur. Markmið
nefndarinnar er ekki að
skipta sök heldur stuðla
að auknu öryggi í
umferðinni.

Veður:
Þurr.

Veður:
Þurr. Hægur vindur.
Þurr. 3 gráðu hiti.
Hægur vindur.
-3 gráðu hiti.
Engin ofankoma.

Þurr yfirborð.
Vegur:
Þurr yfirborð.
Bundið slitlag.
Hámarks hraði 80
km/klst.

Tími sólarhrings:
Kvöld, myrkur.

Tími sólarhrings:
Kvöld, myrkur.

Volvo
Ökutæki:
Volvo vöruflutningabifreið
með VSS tengivagn.
DAF vörubifreið
með Moeslein
tengivagn.

Umferð:

873 ökutæki að
Umferð:
873 ökutæki að
meðaltali á dag
(ÁDU).

ATH. Með suðurleið
er átt við ökutæki á
ATH. Með suðurleið
er átt við ökutæki á
leið að Blönduósi.
Með norðurleið er
átt við ökutæki á leið
að Akureyri.

Á vettvangi mátti sjá ummerki þess að áreksturinn hafði orðið á vegarhelmingi Volvo vöruflutningabifreiðarinnar sem var á suðurleið.

Við áreksturinn slitnaði beisli vagnsins og losnaði hann aftan úr vörubifreiðinni. Steinrörin köstuðust af honum og dreifðust um veginn en sjálfur vagninn staðnæmdist utarlega á suðurakreininni, að miklu leyti utan vegar, (sjá mynd 1). Ökumaður DAF vörubifreiðarinnar, sem dró vagninn, stöðvaði bílinn á norðurakreininni nokkru ofan við árekstrarstaðinn. Ekki var að sjá neina ákomu á þeirri bifreið.

Slysið varð í myrkri og frosti en vegurinn var auður og hálkulaus.

Þegar ekið er áleiðis norður liggur vegurinn í s-beygju niður brekku en áreksturinn varð á beinum vegarkafli neðan hennar. Skammt frá árekstursstaðnum er dæld í veginum sem liggur yfir hann þveran.

Þegar ekið er áleiðis suður er vegurinn beinn en liggur niður aflíðandi brekku að árekstursstað. Vegurinn, ásamt vegöxlum, er 7,5 metra breiður og eru vegstikur í köntum. Þar sem slysið varð eru 6 metrar milli kantlína. Bifreiðarnar eru 2,5 og 2,6 m á breidd og þá eru hliðarspeglar ekki meðtaldir. Að hliðarspeglum meðtöldum er breidd hvorrar bifreiðar tæpir 3 metrar. Víravegrið er við norðurakreinina þar sem bratt er fram af vegkantinum.

Volvo vöruflutningabifreiðin hafnaði utan vegar vinstra megin miðað við akstursstefnu. Við áreksturinn kom mikið högg á vinstra framhjól og stýrisvél sem olli því að bifreiðin rann stjórnlaust yfir veginn. Bifreiðin valt á hliðina, en víravegrið sem þar er, varnaði því að bifreiðin ylti lengra niður vegfláann. Í vöruflutningabifreiðinni var farmur, fiskikör, sem ökumaður var að flytja suður. VSS tengivagninn, sem vöruflutningabifreiðin dró, staðnæmdist þversum á veginum, enginn farmur var á honum.

Ökutækin voru rannsökuð af bíltæknisérfræðingum. Ekkert kom fram við rannsókn á Volvo vöruflutningabifreiðinni og VSS tengivagninum sem skýrir orsök slyssins. Samkvæmt ökuritaskífu hennar var hraði vöruflutningabifreiðarinnar 92 km/klst þegar slysið varð, 12 km/klst. umfram leyfilegan hámarkshraða þessa ökutækis.

DAF vörubifreiðin og Moeslein tengivagninn voru einnig rannsökuð af bíltæknisérfræðingum. Vörubifreiðin er fjögurra ása og skráð um 18 tonn að eiginþyngd. Með farmi vó hún u.þ.b. 29 tonn en leyfð heildarþyngd hennar er um 31 tonn. Við skoðun á henni eftir slysið kom í ljós að hemlageta var undir lágmarkskröfum. Hemlaborðar á ási 2 voru slitnir auk loftleka á þeim ási. Hleðsluventill á ási 4 var bilaður og hemlun á þeim ási lítil, auk þess sem stöðuhemill á ásnum var óvirkur. Einnig voru gerðar athugasemdir við ljósabúnað og öryggisbelti. Bifreiðin var dæmd til endurskoðunar.

Ökuritaskífa DAF vörubifreiðarinnar sneri öfugt í ökuritanum og því er ekki hægt að fullyrða um nákvæman hraða hennar. Sérfræðingur sem mat hraða bifreiðarinnar út frá frákasti steinröra í árekstrinum taldi mögulegan hraða bifreiðarinnar hafi verið 80-100 km/klst.

Rannsókn á Moeslein tengivagninum, sem flutti steinrörin, leiddi í ljós að ástand hans var óforsvaranlegt og því er greint sérstaklega frá niðurstöðum þeirra rannsókna síðar í skýrslunni.

Áfengis- og lyfjarannsókn leiddi í ljós að ökumenn voru ekki undir áhrifum áfengis eða lyfja þegar slysið varð.

Aðdragandi slyssins

Ökumaður DAF vörubifreiðarinnar sótti Moeslein tengivagn á hjólbarðaverkstæði í Mosfellsbæ sama dag og slysið varð en þar hafði verið skipt um tvo hjólbarða á aftasta ási vinstra megin. Áður hafði lyftara verið komið fyrir á vörubílsþallinum. Var bifreiðinni með tengivagninum síðan ekið á lóð Loftorku í Borgarnesi þar sem starfsmenn hlóðu steinrörum á vagninn til flutnings til Eskifjarðar. Að auki var meiri farmur settur á vörubílsþallinn, kör og bretti með ýmsu lagnaefni (steypt hné, greinar og sandföng). Ökumaður hafði ekki tekið áður þátt í hleðslu á viðlíka farmi á tengivagn og bifreið.

Eftir stuttan akstur áttaði ökumaðurinn sig á því að vagninn var of afturhlaðinn. Reyk lagði þá frá öftustu hjólbörðum vinstra megin á vagninum. Kvaðst ökumaður hafa álitnið að hjólbarðar á aftasta ási væru of stórir miðað við aðra hjólbarða undir vagninum. Ökumaður óskaði eftir aðstoð við endurhleðslu á vagninum. Eftir endurhleðsluna kvaðst ökumaður hafa skoðað stöðu vagnsins m.t.t. hjólbarðanna. Hann ók síðan í Borgarnes þar sem hann hugðist láta starfsmenn hjólbarðaverkstæðis færa hjólbarðanna sem hann taldi of stóra frá aftasta öxli vinstra megin yfir á fremsta ás. Starfsmenn hjólbarðaverkstæðisins höfðu ekki verkfæri til verksins og því var það ekki framkvæmt. Ökumaður taldi þrátt fyrir þetta að óhætt væri að halda áfram för þar sem hjólbarðarnir hafi þá ekki hitnað við akstur. Kvað hann vagninn ekki hafa fylgt bifreiðinni eins vel eftir í beygjum eftir að farmi var hlaðið á hann. Ökumaður stöðvaði bifreiðina 4-5 sinnum á leiðinni frá Borgarfirði, að slysstað, til að athuga með böndin á vagninum og hjólbarðana. Kvaðst hann hafa fylgst sérstaklega með því að rör væru ekki á hreyfingu í stæðunni m.a. vegna frostlyftinga á veginum frá Holtavörðuheidi og norður eftir.

Moeslein tengivagninn

Tengivagninn er þriggja ása með sliskjum að aftan sem hægt er að leggja niður. Við aðalskoðun í byrjun október 2010 voru gerðar athugasemdir við hemlagetu og var frestur til endurskoðunar til 30. nóvember. Fresturinn var útrunninn þegar slysið varð 27. desember 2010. Í viðtali við eiganda vagnsins kom fram að gert hafi verið við hemla vagnsins af bifvélaþvirkja um miðjan desember. Að sögn eiganda var hert út í hemla og hafi hann þá hemlað á öllum hjólum. Ekki hafði verið búið að fara með hann í endurskoðun.

Hemlar tengivagnsins

Við rannsókn á tengivagninum eftir slysið kom í ljós að hemlar voru því sem næst óvirkir. Samkvæmt framburði ökumanns hafði hann átt í vandræðum með vagninn nokkrum dögum áður þar sem hemlar vagnsins festust. Í skýrslu bíltæknisérfræðings kemur fram að búnaður til útiherslu hemla var fastur og óbifanlegur í öllum hjólum hægra megin. Búnaðurinn var í lagi á 2. ási vinstra megin, verulega stirður og nánast óhreyfanlegur á 3. ási og á fremsta ási snerist útihersluboltinn til baka vegna bilunar í bakvörðinni. Þrýstistangirnar færðust frá 54-102 mm þegar hemlað var. Leyfileg færsla samkvæmt skoðunarhandbók ökutækja er 40-55 mm. Þessi mikla færsla var vegna þess að ekki var hert nægilega út í hemla, útihersluboltarnir voru fastir

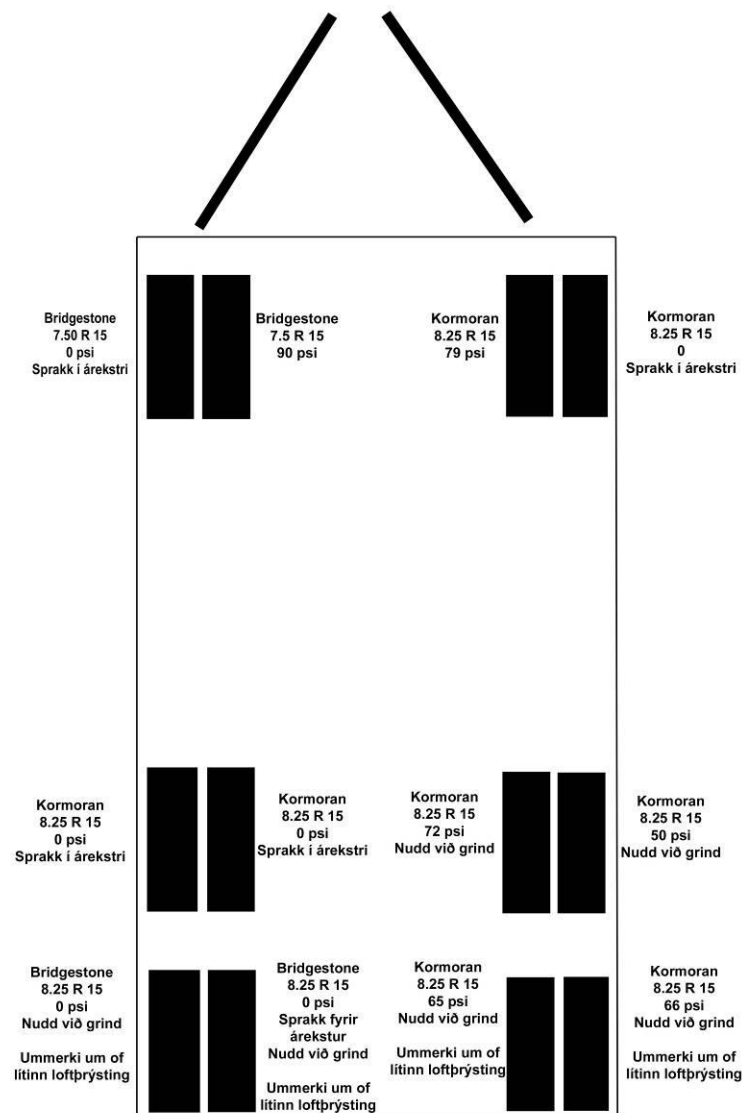
og bílaðir nema við ás tvö vinstra megin, hemlaborðarnir verulega slitnir og hemlaskálarnar verulega slitnar. Því var hemlageta langt undir lágmarkskröfum.

Hjólbarðar tengivagnsins

Allir hjólbarðarnir, utan þeirra er voru á ási, eitt vinstra megin, voru af stærðinni 8.25 R 15. Hjólbarðar á fremsta ási, vinstra megin, voru af stærðinni 7.50 R 15 en það er sú stærð sem gefin er upp í ökutækjaskrá. Munur á þessum tveimur stærðum á hjólbörðum er 80 mm að þvermáli.

Vagninn var upphaflega skráður í ökutækjaskrá með hjólbarðastærðina 235/75 R 15 sem eru stærri en 7.50 R 15 eða 811 mm að þvermáli. Munurinn á 8.25 R 15 og 235/75 R 15 er um 40 mm.

Á mynd 2 sést stærð hjólbarða og loftþrýstingur, mældur eftir slysið.



Mynd 2. Hjólbarðar vagnsins og loftþrýstingur. Mynd byggir á gögnum úr bíltækniskýrslu Gnostika.

Samkvæmt upplýsingum frá hjólbarðaframleiðandanum Kormoran, (tafla 1), er hámarksburðargeta hvers áss 10. 300 kg. Átta af tólf hjólbörðum vagnsins voru af þeirri tegund. Heildarþungi vagnsins var um 17,5 tonn og sé miðað við jafna þyngdardreifingu, hvíldu tæplega 5,8 tonn á hverjum ási. Það skal þó tekið fram að meira var hlaðið fremst á vagninn en aftast, engu að síður hefur hleðslan ekki verið umfram uppgefnar hámarksstærðir á hvern ás.

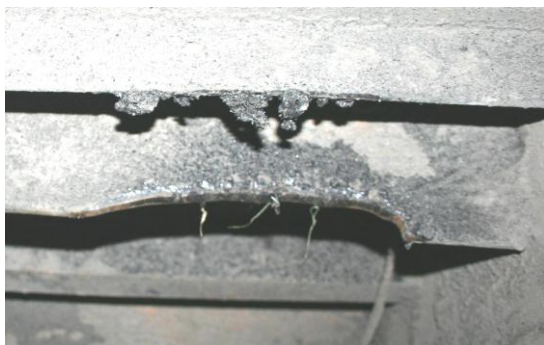
DIMENSIONER	Last per axel		Däcktryck bar	Belastnings- index/ hastighets- kod	DIMENSIONSEGENSKAPER						Rekommenderade fälgar (2)	Monsters- kärnings- djup (mm)
	Enkel kg	Tvilling kg			ETRTO-mått (1)			Kormoran-mått (1)				
					S mm	D (3) mm	CdR mm	R' (3) mm	E mm	Prof. Ste (mm)		
8.25 R 15 KORMORAN T TT												
	4280	8310	6.50	143/141G	243	855	2550	375	260	13.0	B6.5 6.50 7.00	1.5
	4580	8820	7.00									
	4880	9320	7.50									
	5165	9810	8.00									
	5450	10300	8.50									
	5150	10000	8.50	141/140J								

Tafla 1. Úr bæklingi Kormoran hjólbarðaframleiðandans. Upplýsingar frá N1. 1 bar = 14.50 psi.

Í 16. grein reglugerðar um gerð og búnað ökutækja (nr. 822/2004) segir að hjólbarðar á sama ási skulu vera sömu stærðar og gerðar með sambærilegu mynstri. Hjólbarðarnir vinstra megin á fremsta ási voru minni en hjólbarðarnir hægra megin á sama ási.

Eftir slysið var loftþrýstingur í sex hjólbörðum af tólf og mældist hann á bilinu 50-90 psi. Loftþrýstingur á að vera sem jafnastur á sama ási og í samræmi við þá þyngd sem hvílir á vagninum. Hjólbarðaframleiðendur gefa upp hæfilegan loftþrýsting hjólbarða, miðað við þyngd, eins og kemur fram í töflu 1 hér að ofan.

Nuddföer voru á þverbitum vagnsins eftir að þyngd hans lagðist á ytri hjólbarða á 2. og 3. ási, vinstra megin. Miðað við nuddföer í þverbitum í pallgrindinni og stóra rifu á hjólbarðanum á 3. ási, vinstra megin, er mögulegt að sprungið hafi á hjólbarðanum fyrir áreksturinn (sjá myndir 3 og 4). Líklegt er að hinir hjólbarðarnir hafi orðið loftlausir í kjölfar árekstursins.



Mynd 3. Nuddföer undir þverbita vagnsins eftir hjólbarða.



Mynd 4. Rifa í hjólbarða og nuddföer eftir vagninn. Hjólbarðinn var á aftasta ási vinstra megin á vagninum.

Beisli tengivagnsins



Mynd 5. Brotsvæði beislisins. Um var að ræða stökkt brot.

Myndbandsupptökur úr eftirlitsmyndavélum, á bensínstöð á Blönduósi, sýna að beislið var orðið bogið þegar þangað var komið. Beislið tengist við snúningskrans og er fremsti ás festur við hann og eru því stýrð hjól. Því hefur vagninn ekki fylgt vörubifreiðinni eins vel og ef beislið hefði verið beint. Þegar I bitar beislisins eru ekki lengur beinir verður átak á þá óeðlilegt og þeir skila þrýstikröftum ekki í þá stefnu sem til er ætlast.



Mynd 6. Mynd úr eftirlitsmyndavél á Blönduósi. Að mati RNU sýnir mynd og myndband úr upptökuvélum á bensínstöðinni að snúningur var á beislinu.



Mynd 7. Beislið eftir áreksturinn.

Gerð var burðarþolsgreining á beislinu og samkvæmt niðurstöðum hennar þá myndast spennur við hemlun í beislinu að hámarki um 75 MPa. Leyfileg spenna er um 120 MPa miðað við að beislið sé beint. Beygjan á beislinu veldur því að álagið sem það þolir, meðal annars vegna hemlunar, minnkar mikið. Ljóst er að hemlar vagnsins voru í afar bágbornu ástandi og urðu hemlakraftar að fara um beislið. Því hefur hemlun getað leitt til þess að beygja beislið enn meira sem svo olli því að vagninn leitaði út fyrir akstursstefnu bifreiðarinnar við hemlun, rétt fyrir árekstur.

Við rannsókn málsins kom fram að beisli tengivagnsins hafði skemmst nokkrum sinnum við það að bakkað hafði verið í það.

Kemur það heim og saman við upptökuna frá bensínstöðinni á Blönduósi sem og nokkrar beygjur sem á beislinu voru.

Við skoðun á beislinu kom einnig í ljós að 5 mm slit var í festingu hægra megin við snúningskransinn. Slit í þessari festingu skerti rásfestu vagnsins.

Beislið lá ekki lárétt milli vagns og vörubifreiðarinnar. Boltatengi vörubifreiðarinnar var talsvert hærra en snúningskransinn. Mikið var um frostlyftingar í veginum allt frá Holtavörðuheidi. Dæld var í veginum tæpum 200 metrum frá árekstrarstað. Ofangreindir þættir geta hafa beygt beislið og veikt það enn frekar.

Rannsókn á brotsárinu á beislinu leiddi í ljós að um stökkt brot var að ræða og einsýnt að beislið hafði brotnað við mikið álag.



Mynd 8. Beislið eftir slysið. Líklegt er að beygjan sem gula örin bendir á hafi verið til staðar fyrir slysið (sjá mynd 6).

Beislið var bogið og vagninn nánast hemlalaus. Vegna þess má telja líklegt að þegar bifreiðinni var ekið í hægri beygju yfir skemmd á veginum um leið og ökumaðurinn hemlaði rétt áður en bifreiðarnar mættust, hafi vagninn leitað til vinstri, inn á rangan vegarhelming. Þar lenti vinstra framhorn vagnsins á vöruflutningabifreiðinni sem á móti kom.

Hleðsla á farmi og festingar

Farmur vagnsins vó 12.135 kg en vagninn 5.190 kg óhlaðinn við bíltæknirannsókn. Samkvæmt ökutækjaskrá er burðargeta vagnsins 17.400 kg og skráð eiginþyngd 6600 kg. Þyngd farms á vagni var ekki umfram leyfilega þyngd.

Tengivagninn hentaði hins vegar illa til flutnings á steinrörum eins og hann var útbúinn þegar slysið varð. Í 6. grein reglugerðar um hleðslu, frágang og merkingu á farmi nr. 671/2008 segir um rör, kefli og aðra sívalninga sem hlaðið er þvert á ökutæki:

Framan og aftan við hleðsluna skulu vera vel festir klossar. Hæð þeirra skal vera a.m.k. 1/3 af radíus farmeiningar fyrir tvo hluti og 1/2 radíus fyrir fleiri en tvo hluti. Til varnar hliðarskriði skulu vera klossar eða styttur a.m.k. 100 mm á hæð og einnig skal binda farminn tryggilega.

Hæð farmsins var um 2,5 metrar. Fremst á vagninum var 17 cm hár þverbíti en aftast voru sliskjur sem náðu upp fyrir hæð farmsins (sjá mynd 9). Aftasti hluti pallsins hallaði á um eins metra kafla að sliskjunum og þar var enginn farmur (mynd 10) eftir að vagninn var endurhlaðinn. Sliskjurnar veittu því enga vörn við afturskriði.

Engar stytur voru meðfram hliðum vagnsins. Að aftan voru fjögur spennubönd, skáspennt frá palli í endarör fjögurra fyrstu raðanna. Að auki voru fjögur spennubönd skáspennt frá palli í endarör fjögurra neðstu raðanna. Endarör fimmtu raðarinnar voru síðan spennt saman lárétt en fjórar efstu raðirnar voru ekki festar. Fjalir voru negldar niður í gólf vagnsins sitthvoru megin við rörastæðuna.



Mynd 9. Sýnir fyrstu hleðslu steinröra á vagninn. færð frammar á vagninn.



Mynd 10. Eftir umstöflun. Hleðslan var

Samkvæmt upplýsingum frá Loftorku, þar sem bifreiðin var hlaðin, var haft um 1-2 cm bil á milli röra í neðstu röðinni og notaðir til þess steinar. Það var gert til þess að tryggja rými fyrir næstu röð sem lögð var ofan á. Þegar búið var að leggja næstu röð ofan á var gengið á hvert rör og tryggt að það sæti rétt og væri stöðugt. Þannig var gengið á allar raðir í hleðslunni.

Heildarþyngd vagnlestarinnar

Heildarþyngd vagnlestarinnar (vörubifreið, tengivagn og farmur) var 47 tonn. Hvorki vörubifreiðin né tengivagninn stóðust lágmarkskröfur um hemlun auk annarra athugasemda sem lýst hefur verið í þessari skýrslu.

Orsakagreining

- Moeslein tengivagninn fór yfir á öfugan vegarhelming og rakst á framhorn vöruflutningabifreiðarinnar.
- Beisli tengivagnsins var bogið og slit í fóðringum þess. Því leitaði vagninn til vinstri yfir á öfugan vegarhelming.
- Hemlar tengivagnsins voru í ólagi og frestur til endurskoðunar útrunninn. Stytur og gafl vantaði á tengivagninn og var hann ónothæfur til flutnings á farminum.
- Miklar frostlyftingar voru á Norðurlandsvegi auk þess sem dæld var í veginum tæpum 200 metrum frá árekstrarstað. Ofangreindir þættir geta hafa beygt beisli tengivagnsins og veikt það frekar.
- Þar sem slysið varð rúmar vegurinn ekki með öruggum hætti tvö ökutæki í þessum stærðarflokki sem mætast úr gagnstæðum áttum.

- Ökumaður DAF bifreiðarinnar var reynslulítill í akstri vörubifreiða með eftirvagn og farm og um hleðslu farms.
- Hjólbarði á tengivagni sprakk vegna núnings við vagninn sennilega fyrir árekstur.
- Hemlun DAF vörubifreiðarinnar var undir lágmarkskröfum.
- Volvo vöruflutningabifreiðinni var ekið yfir leyfilegum hámarkshraða.

Ábendingar

Eftirlit með ástandi stórra ökutækja, hleðslu, frágangi á farmi o.fl.

Eftirliti er ábótavant.

Farmflytjendur, og þeir sem vinna að hleðslu á farmi, verða að átta sig á ábyrgð sinni og gæta að því að þeir skapi ekki hættu á því að valda vegfarendum alvarlegu tjóni. Einn maður lét lífið í slysinu, sem varð þann 27. desember, þegar ökutæki hans varð fyrir æki sem var í óforsvaranlegu ástandi og óhæft til flutnings á slíkum farmi. Þessa sömu leið aka daglega fjölmargar fólksbifreiðar og hópbifreiðar.

Að mati Rannsóknarnefndar umferðarslysa er eftirliti á vegum með ástandi stórra ökutækja ábótavant á Íslandi. Eftirlit með ástandi ökutækja er í höndum lögreglu en eftirlit með hleðslu, frágangi farms og fl. er í höndum lögreglu og eftirlitsmanna Vegagerðarinnar. Það er mjög mikilvægt að umferðareftirlit á þjóðvegum sé öflugt vegna öryggis vegfarenda og mikilla farmflutninga. Áríðandi er að eftirlitsaðilum sé skapað það svigrúm að þeir geti sinnt eftirliti þegar þess er þörf með því að veita nægu fé til þess.

Lögreglu er samkvæmt 68. gr. umferðarlaga heimilt hvenær sem er að stöðva ökutæki og skoða ástand þess og hleðslu. Reynist ökutæki ekki vera í lögmæltu ástandi má krefjast þess að það skuli fært til sérstakrar skoðunar. Eftirlitsmönnum Vegagerðarinnar er heimilt að stöðva akstur ökutækja sem eru meira en 3,5 tonn að leyfðri heildarþyngd hvenær sem er til þess að sinna eftirliti með t.d. aksturs- og hvíldartíma ökumanna og notkun ökurita, stærð, heildarþyngd og áspunga ökutækja og hleðslu, frágangi og merkingu farms.

Samkvæmt 59. gr. umferðarlaga skal ökutæki svo gert, og því haldið í þannig ástandi, að nota megí án þess að af því leiði hættu eða óþægindi fyrir aðra eða skemmd á vegi. Ber eigandi eða umráðamaður ábyrgð á að ökutæki sé í lögmæltu ástandi. Skulu ökumaður og flytjandi hlíta þeim reglum sem ráðherra setur um aksturs- og hvíldartíma ökumanns og notkun ökurita, stærð, heildarþyngd og áspunga ökutækja, hleðslu, frágang og merkingu farms, sbr. 1. mgr. 76. gr. umferðarlaga.

Ef grunur vaknar, við eftirlit, um brot á reglum um aksturs- og hvíldartíma ökumanns og notkun ökurita, stærð, heildarþyngd og áspunga ökutækja eða hleðslu, frágang og merkingu farms, sbr. 2. mgr., er eftirlitsmönnum Vegagerðarinnar heimilt að banna frekari för ökutækis, til að hindra áframhaldandi brot, þar til lögregla kemur á vettvang. Ökumaður skal hlíta banni

eftirlitsmanns um frekari för þar til því hefur verið aflétt. Óhlýðnist ökumaður banni eftirlitsmanns skal það þegar tilkynnt til lögreglu.

Ökumaður vörubifreiðarinnar var stöðvaður af eftirlitsmönnum Vegagerðarinnar á Kjalarnesi sama dag og slysið varð. Var það áður en farmi var hlaðið á vagninn. Athugasemd var gerð við klukku í ökurita í vörubifreiðinni og ökumanni veitt leiðsögn. Ekki var gerð athugasemd við að endurskoðun vagnsins var útrunnin þar sem það er hlutverk lögreglu en ekki eftirlitsmanna Vegagerðarinnar að gera athugasemdir við ástand ökutækja.

Nefndin lýsir yfir áhyggjum af því að það skuli skipta máli hvaða löggæslu- eða eftirlitsaðili hefur afskipti af ökutækjum, sem eru ógnun við umferðaröryggið, með tilliti til þess að þau séu athuguð og, eftir atvikum, tekin úr umferð.

Í frumvarpi að nýjum umferðarlögum, sem lagt var fram á Alþingi s.l. vetur, eru nokkur nýmæli hvað varðar umferðareftirlit, sbr. 88. og 89. gr. frumvarpsins. Frumvarpið var ekki afgreitt. Er það ósk nefndarinnar að ákvæði þessi hljóti sérstaka skoðun á ný verði frumvarpið lagt fram á Alþingi að nýju, með hliðsjón af slysi því sem hér er til umfjöllunar, mannafla sem ætlað er að sinna eftirlitinu, fagmenntun eftirlitsmanna og þeim reglum sem gilda í þessum efnum í öðrum löndum.

Eftirlitið er vandasamt og sérhæft verkefni. Reglur hafa ekki verið settar.

Samkvæmt breytingu á umferðarlögum, sem gerð var 2006, er ráðherra ætlað að setja reglur um hæfi og þjálfun eftirlitsmanna, einkennisbúnað, skilríki og um framkvæmd eftirlits. Hafa þær reglur ekki verið settar en rannsóknarnefndin beinir því til innanríkisráðuneytisins að setja strax slíkar reglur. Eftirlit með ástandi ökutækja er mjög vandasamt og sérhæft verkefni sem lögreglumenn, einir og sér, hafa að jafnaði hvorki tæki né þekkingu til að sinna svo vel sé. Um er að ræða sérhæft verkefni sem þarfnast tækjabúnaðar og aðkomu fagmanna sem hafa skoðun eða viðhald stórra ökutækja að atvinnu. Hvetur nefndin stjórnvöld til að mennta og þjálfa þann hóp manna sem falið verður að sinna því eftirliti. Hugsanlega ætti að stofna til þverfaglegrar samvinnu um að skoða ökutæki, ekki síst ökutæki þyngri en 3.5 tonn, á vegum úti. Með hliðsjón af hlutverki lögreglunnar þarf að meta hvort ekki sé eðlilegra að hún hafi á hendi stjórn þessa verkefnis fremur en að það sé falið Umferðarstofu eða Vegagerðinni.

Rannsóknarnefnd umferðarslysa hefur áður ritað um nauðsyn vegaeftirlits með ástandi ökutækja þyngri en 3,5 tonn að leyfðri heildarþyngd. Lögregla, Umferðarstofa og fulltrúar skoðunarstöðva hafa ráðist í slíkt eftirlit nokkrum sinnum undanfarin ár en engin regla hefur gilt um það eftir því sem best er vitað. Að mati nefndarinnar hafa skapast ný sóknarfæri til samvinnu á þessu sviði með sameiningu ráðuneyta löggæslu og samgangna í innanríkisráðuneytið. Með öflugri samvinnu á þessu sviði gæti Ísland uppfyllt skuldbindingar sínar betur skv. 3. gr. tilskipunar 96/96/EB um tæknilegt eftirlit á vegum úti.

Reglur um hleðslu á farmi

Um hleðslu á farmi gildir reglugerð nr. 641/2008. Við rannsóknir nefndarinnar, m.a. á þessu slysi, hefur komið í ljós að þekking á reglum þessum er takmörkuð meðal þeirra sem annast hleðslu farms og farmflutninga. Jafnframt er hluti þessara reglna flókinn, sér í lagi það sem snýr að spennuböndum. Að mati rannsóknarnefndarinnar ber nauðsyn til að innanríkisráðuneytið hlutist til um að þessar reglur verði endurskoðaðar þannig að auðveldara sé að framfylgja þeim. Vinna þarf sérstaklega að kynningu þeirra reglna meðal farmflytjenda og ökumanna og árétta nauðsyn þess vandað sé til hleðslu á farmi og til farmflutninga með öryggi vegfarenda að leiðarljósi.

Fjölga ber ástandsskoðunum ökutækja þyngri en 3.5 tonn

Bíltækniskoðanir ökutækja, sem eru þyngri en 3.5 tonn sem RNU hefur undir höndum, bera þess skýrt merki að skoðun á eins árs fresti er ekki nægjanleg og er þar mest áberandi að hemlar uppfylla ekki lágmarkskröfur. Að mati nefndarinnar þarf að auka vegaeftirlit með ástandi ökutækja þyngri en 3,5 tonn og fjölga reglubundnum ástandsskoðunum þeirra eins og nefndin hefur áður gert tillögur um.

Reynsla ökumanna og áhættumat starfa

Ökumaður DAF vörubifreiðarinnar hafði ekki ekið vörubifreið og tengivagni með viðlíka farmi áður þótt hann hefði til þess réttindi. Var hann í sinni fyrstu ferð á þessari bifreið og með þennan vagn. Þetta er umhugsunarvert í ljósi þess að ábyrgð er nær öll á hendi ökumanns ef slys henda og almenningi og vegfarendum, veruleg hættu búin ef illa fer. Í samtali við ökumann og eiganda ökutækisins kom fram að reynsla ökumanns var ekki rædd fyrir ferðina. Í 58. grein núgildandi umferðarlaga er ábyrgð lögð á þann sem felur ökumanni akstur ökutækis sem hann ekki hefur réttindi til að stýra. Nefndin leggur til að það verði skoðað alvarlega að setja sambærilega afleidda refsíábyrgð fram gagnvart þeim sem felur ökumanni vandasamt verk af tiltekinni gerð án þess að sinna þjálfun, leiðbeiningarskyldu og uppfylla nauðsynlegar skilgreindar öryggiskröfur. Er framangreint tilvik kjörið sniðmát fyrir slíkar reglur.

Þrátt fyrir að reglur kveði ekki á um reynslu ökumanna við flutning og hleðslu á farmi hafa sum fyrirtæki tekið upp eigin öryggisreglur hvað snertir þjálfun ökumanna. Þau hafa sett sér öryggis- og siðareglur og látið framkvæma áhættumat starfa og er það mjög til bóta. Þannig tíðkast ekki hjá sumum fyrirtækjum að ökumenn fari einir fyrstu ferð með mikinn og þungan farm heldur er reyndari maður hafður með í för. RNU hvetur forsvarsmenn verktaka og fyrirtækja sem sinna farmflutningum að setja starfsreglur í þessum efnum. En það er ekki nóg að láta þar við sitja. Eigendur fyrirtækja verða líka að sjá til þess að reglunum sé fylgt.

Viðbragðsaðilar og víraleiðarar

Í slysi þessu hékk önnur vörubifreiðin í einum af fjórum vírum vegriðs í vegkantinum. Eftir slysið vögnuðu spurningar um hvernig öruggast væri fyrir viðbragðsaðila að bera sig að í vinnu þar sem bifreið hefur hafnað í víravegriði. Að mati RNU er mikilvægt að viðbragðsaðilar, lögregla, sjúkraflutningamenn, slökkvilið o.fl., sækji námskeið eða fái fræðslu um eðli og virkni víraleiðara/víravegriða. Brýnt er að þekking sé til staðar svo hægt sé að vinna örugglega að björgunarstörfum á slysstað. Í kjölfar slyssins í Langadal átti RNU fund með innflutningsaðila víraleiðara, lögreglu og slökkviliði á höfuðborgarsvæðinu þar sem farið var yfir þekkingu aðila á víraleiðarakerfinu. Var það samdóma álit að viðtæk fræðsla um víraleiðara væri nauðsynleg. Beinir nefndin þessari ábendingu til Ríkislögreglustjóra, slökkvi- og sjúkraflutningsaðila.

Breidd vega, breidd ökutækja og núllsýn.

Þar sem slysið varð er vegurinn ásamt vegöxlum 7,5 metra breiður. Milli kantlína eru 6 metrar. Bifreiðarnar í slysinu, DAF vörubifreiðin (2,5m) og Volvo vöruflutningabifreiðin (2,6 m) eru samtals 5,1 metrar á breidd, auk spegla. Ef ökumenn svo stórra ökutækja halda sig innan akreina- og kantlína hefur hvor ökumaður 40-50 cm rými eða 20-25cm á hvorri hlið. Ekki er óþekkt á Íslandi að stór ökutæki reki saman spegla. Til viðbótar hafa ökumenn vegaxlir en breidd þeirra og ástand er mismunandi. Dæld er í veginum skammt frá slysstað og sennilegt að DAF vörubifreiðin og tengivagninn hafi sveiflast til við að aka í dældina. Það verður ekki framhjá því litið, burtséð frá ástandi ökutækja í slysinu í Langadal, að við þessar aðstæður hafa ökumenn lítið svigrúm til að bregðast við ef eitthvað hendir. Þetta gildir um einnig um aðra vegi á Íslandi.

Farmflutningar fluttust nánast alfarið af sjó yfir á vegakerfi landsins á stuttum tíma án þess að samhliða hafi fylgt nauðsynlegar vegbætur, s.s. breiðkanir vega. Að mati RNU þarf sérstaklega að huga að þessu máli við gerð samgönguáætlunar og veita fé til nauðsynlegra vegbóta. Undanfarið hefur farið fram umræða um innleiðingu svonefndrar núllsýnar í umferðaröryggismálum á Íslandi. Samkvæmt núllsýninni ber fagfólki á sviði umferðaröryggismála að líta á banaslys í umferðinni sem alvarlegan galla í þjónustu og rekstri samgöngukerfisins. Ökumenn verða að sýna varkárni í akstri, fylgja umferðarreglum og þeim reglum sem veghaldari setur. Það er hins vegar hlutverk stjórnvalda að tryggja að samgöngukerfið sé öruggt og umferðamannvirki með þeim hætti að þó ökumenn geri mistök leiði það ekki til alvarlegra umferðarslysa.

Reykjavík 12.9. 2011

Rannsóknarnefnd umferðarslysa