



Skýrsla um banaslys í umferðinni

Mál nr.: **2023-019U005**

Dagsetning: **11. apríl 2023**

Staðsetning: **Nausthamarsbryggja Vestmannaeyjum**

Atvik: **Bryggjuslys**

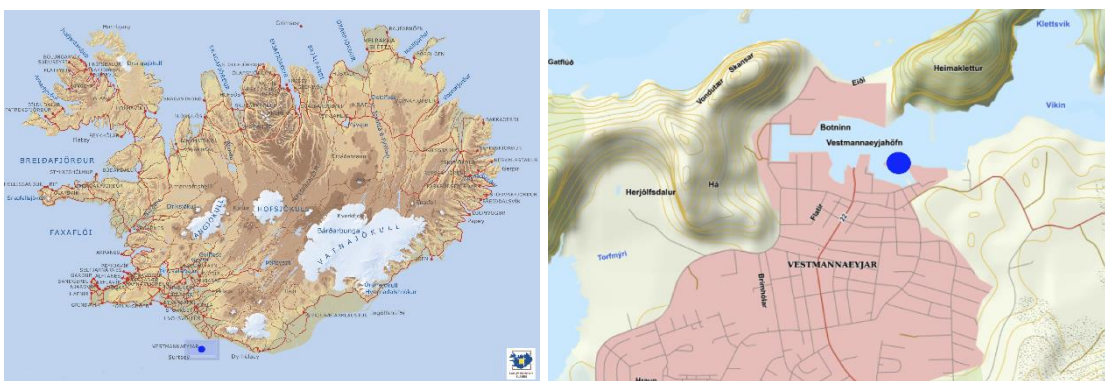
Rannsókn samkvæmt lögum nr. 18/2013 skal eingöngu miða að því að leiða í ljós orsakir samgönguslysa og samgönguatvika, en ekki að skipta sök eða ábyrgð, með það að markmiði að draga úr hættu á sams konar slysum og atvikum og afleiðingum sambærilegra slysa. Skýrslum rannsóknarnefndar um rannsókn einstakra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

Samantekt

Þann 11. apríl 2023 var Peugeot fólksbifreið ekið inn á Nausthamarsbryggju í Vestmannaeyjum og stöðvuð þar við bryggjukantinn. Þar var bifreiðin kyrrstæð í tæpar 50 sekúndur. Þá var henni ekið af stað, yfir bryggjukantinn og hafnaði hún í sjónum. Ökumaðurinn var einn í bifreiðinni og lést hann í slysinu.

1. Helstu staðreyndir

1.1 Staðsetning



Mynd 1. Slysið varð á Nausthamarsbryggju í Vestmannaeyjum.

1.2 Helstu upplýsingar

Látinn:

81 árs karl.

Veður og birta:

Hiti um 11°C, hægviðri, skýjað, bjart.

Vegur:

Steypt slitlag og bleyta á bryggjunni. Hámarkshraði 50 km/klst.

Tími sólarhrings:

Tilkynnt klukkan 20:16.

Ökutæki:

Peugeot Partner, fólksbifreið, nýskráð árið 2016.

1.3 Atvikalýsing

Að kvöldi þann 11. apríl 2023 var Peugeot Partner fólksbifreið ekið eftir Tangagötu við hafnarsvæðið í Vestmannaeyjum og inn á Nausthamarsbryggju til vesturs. Þar var bifreiðinni lagt með framendann til norðurs að bryggjukantinum rúma 70 metra frá enda bryggjunnar. Myndskeið úr öryggismyndavélum á svæðinu sýna að þann tíma sem bifreiðinni var lagt við bryggjukantinn voru hemlaljós hennar tendruð. Ökumaðurinn var einn í bifreiðinni.

Myndskeiðin sýna einnig að bifreiðin var kyrrstæð við bryggjukantinn í tæpar 50 sekúndur en var síðan ekið yfir bryggjukantinn og hafnaði hún í sjónum. Framendi bifreiðarinnar fór á kaf en farþegarými hennar stóð að mestu upp úr sjónum til að byrja með. Bifreiðin var á floti í um 2 mínútur og 45 sekúndur.

Um einni sekúndu áður en bifreiðinni var ekið af stað fóru hemlaljósín af, komu síðan aftur á og fóru svo af þegar bifreiðin fór af stað og yfir bryggjukantinn. Í nokkur skipti á meðan bifreiðin var í sjónum tendruðust hemlaljós bifreiðarinnar eins og stigið væri á og af hemlafetli hennar. Hemlaljósín birtust í skamma stund um 24 sekúndum áður en bifreiðin fór alveg á kaf.

Á meðan bifreiðin var kyrrstæð á bryggjunni var fiskibát siglt framhjá henni áleiðis til austurs út úr höfninni skammt norðan Nausthamarsbryggju. Hafði báturinn lagt af stað skömmu áður sunnan bryggjunnar og verið siglt fyrir enda hennar. Að sögn eins úr áhöfninni heyrði áhöfnin smell, eins og árekstur hefði orðið, og sáu þá bifreiðina í sjónum við bryggjuna. Var bátnum snúið við og siglt upp að bifreiðinni. Vitni í bátnum kvaðst hafa séð aðila vera kominn aftur í bifreiðina að opnanlegum afturhlera hennar, skömmu áður en bifreiðin sökk og að hann hafi verið að reyna að komast þar út.

1.4 Ökumaðurinn

Ökumaðurinn var einn í bifreiðinni. Hann var með gild ökuréttindi. Við rannsókn málsins kom í ljós að hann átti við alvarlega sjúkdóma að stríða. Krufning leiddi í ljós bráða kransæðastíflu en einnig merki drukkunar.

1.5 Ökutækið

Peugeot Partner fólksbifreið

Bifreiðin var tekin til bíltæknirannsóknar. Hún var sex dyra með tveimur farþegahurðum fremst sem opnuðust út með venjulegum hjörum, tveimur rennihliðarhurðum þar fyrir aftan sem opnuðust út og aftur með bifreiðinni og tveimur hurðum að aftan sem opnuðust út til hliðar (mynd 2). Önnur afturhurðin var stærri og hafði handfang til opunar. Sú hurð var einnig opnanleg innan frá. Ekki var hægt að opna einungis minni afturhurðina. Bifreiðin var díselknúin, nýskráð í mars 2016.



Mynd 2. Samsett mynd. Peugeot bifreiðin á vinstri mynd og stillihnappur fyrir sjálfvirka kúplingu í henni á hægri myndinni.

Bifreiðin var með gilda skoðun þegar slysið átti sér stað og átti næstu aðalskoðun í október 2024. Eigin þyngd bifreiðarinnar var 1399 kg og leyfð heildarþyngd var 2075 kg. Breidd bifreiðarinnar var 1,81 metrar og lengd 4,38 metrar og hún útbúin vetrarhjólborðum. Í bifreiðinni voru tvö framsæti

og þrjú farþegasæti og var heimilaður heildarfjöldi farþega fjórir þar af einn hjá öikumanni. Aftan við farþegasætin var farangursrými. Bifreiðin var með venjulegan gírkassa en kúplingin var sjálfvirk með vökva- og rafmagnsbúnaði utan á gírkassanum. Stillihnappur var í mælaborði fyrir sjálfvirku tengslin með merkingunum „R“ fyrir akstur afturábak, „N“ fyrir hlutlausan, „A“ fyrir sjálfskiptan akstur áfram og „M“ fyrir handskiptan akstur áfram en með þeirri stillingu var hægt að skipta handvirkt um gíra með handföngum við stýri. Þegar bifreiðin var stillt á „A“ kúplaði hún drifrásinni sjálfkrafa frá þegar hún var stöðvuð og tengdi svo aftur drifrásina þegar hemlum var sleppt og ýtt var á eldsneytisgjöf. Þegar slysið varð var bifreiðin stillt á „A“. Stilling fyrir kyrrstöðu (Park eða „P“) var ekki í þessum útbúnaði. Slökkva þurfti á vélinni til þess að festa bifreiðina í gír.

1.6 Ökuhraði

Ökuhraði Peugeot bifreiðarinnar

Bifreiðinni var ekið af stað úr kyrrstöðu og yfir bryggjukantinn og ökuhraði var lítil.

1.7 Vegur og umhverfi

Bryggjan þar sem slysið varð, Nausthamarsbryggja, er einn af nokkrum viðleguköntum Vestmannaeyjahafnar. Á þeim hluta bryggjunnar þar sem slysið varð var hægt að takmarka umferð með hreyfanlegu hliði. Skilti voru við hliðið með íslenskum og enskum texta þar sem á stóð meðal annars að aðgangur væri bannaður. Á slíkt bann stóð í hafnarreglugerð fyrir Vestmannaeyjahöfn



Mynd 3. Samsett mynd sem sýnir slysstað og aðgangshlið inn á bryggjувæðið.

nr. 1030/2012. Hliðið var opið þegar slysið varð og var akstur ökutækja greiður inn á svæðið en að sögn hafnaryfirvalda er bryggjan að öllu jöfnu opin og umferð um hana heimil. Henni er einungis lokað af sérstökum ástæðum líkt og þegar farþegaskip leggjast að bryggju. Yfirborð bryggjunnar var steipt og breidd hennar um 22 metrar á mótis við slysstað. Heildarlengd norðurhluta viðlegukantsins eru rúmir 220 metrar (mynd 3) en slysstaður var um 70 metra frá vestari bryggjuendanum. Gulmálaður bryggjukantur var meðfram brún bryggjunnar og var hann 21,5 cm hár þar sem bifreiðinni var ekið yfir hann. Lágmarkshæð slíks kants er 20 cm samkvæmt 27. gr. reglugerðar nr. 326/2004, um hafnamál. Breidd bryggjukantsins var 20,5 cm og var bilið frá bryggjukanti að brún bryggjunnar um 26 cm. Hjólbarðar voru hengdir í keðjur utan á bryggjuna. Þegar slysið varð var hæð frá bryggjugólfi að yfirborði sjávar um 1,9 m og dýpt sjávar við bryggjukantinn um 10 metrar.



Mynd 4. Samsett mynd. Bryggjukanturinn sem bifreiðin fór yfir.

Yfirborð bryggjunnar var blautt þegar slysið varð. Hiti var um 11°C, hægviðri og skúrir í grennd. Við höfnina voru tvær öryggismyndavélar á upptöku þegar slysið átti sér stað.

1.8 Áfengis- og lyfjarannsókn

Niðurstaða áfengisrannsóknar á ökumanni bifreiðanna var neikvæð. Niðurstöður á lyfjamælingu leiddu í ljós svefnlyf í of háum skammti og auk þess önnur svefnlyf í samræmi við ávísun. Gera má ráð fyrir að ökumaður hafi verið undir slævandi áhrifum af blöndu svefnlyfja við andlátíð.



2. Niðurstöður

2.1 Meginorsök slyssins

Skert aksturshæfni vegna bráðra veikinda.

Ökumaður var með bráða kransæðastíflu (hjartasjúkdóm).

2.2 Aðrar orsakir slyssins

Ökumaður var með gild ökuréttindi en ökuhæfi ökumanns var skert vegna langvarandi veikinda.

Ökuhæfi ökumanns var skert sökum langvarandi heilsubreysts. Ökuréttindi ökumanns voru nýlega endurnýjuð þrátt fyrir langa sögu um alvarleg veikindi.

Röng lyfjanotkun

Ökumaður var undir slævandi áhrifum af blöndu svefnlyfja.

3. Tillögur í öryggisátt

Reglur um mat á andlegu og líkamlegu hæfi

Rannsóknarnefnd samgönguslysa beinir því til Samgöngustofu, og ítrekar um leið fyrri tillögu í öryggisátt frá 17. janúar 2020, að innleiða nýjar reglur um hvernig meta skuli hvort umsækjendur um ökuskírteini fullnægi III. viðauka um andlegt og líkamlegt heilbrigði eins og kveðið er á um í 3. mgr. 3. gr. reglugerðar um ökuskírteini, nr. 830/2011, með síðari breytingum.

Í 3. mgr. 3. gr. reglugerðar um ökuskírteini, nr. 830/2011, með síðari breytingum, kemur fram að Samgöngustofa setji reglur um hvernig meta skuli hvort umsækjandi um ökuskírteini fullnægi skilyrðum í III. viðauka um andlegt og líkamlegt heilbrigði. Að mati nefndarinnar er mikilvægt að slíkar reglur séu settar.

Stuðningur við innleiðingu nýs vottorðseyðublaðs

Rannsóknarnefnd samgönguslysa beinir því til innviðaráðuneytisins að styðja Samgöngustofu við þróun og innleiðingu á nýju eyðublaði um læknisvottorð sem snýr að því mati hvort umsækjendur um ökuskírteini fullnægi III. viðauka um andlegt og líkamlegt heilbrigði eins og kveðið er á um í 3. gr. reglugerðar um ökuskírteini nr. 830/2011 með síðari breytingum, og leita í því skyni, ef þörf er á, aðstoðar annarra ráðuneyta og undirstofnana þeirra.

Drög að nýju vottorðseyðublaði vegna læknisskoðunar fyrir veitingu eða endurnýjun ökuréttinda hafa verið í vinnslu hjá Samgöngustofu. Gildandi vottorðseyðublað er áratuga gamalt og þarfnast endurnýjunar. Að mati nefndarinnar er mikilvægt að innviðaráðuneytið styðji Samgöngustofu við þróun og framkvæmd á innleiðingarferli á nýju vottorðseyðublaði og sjái til þess að stofnunin fái þann stuðning sem hún þarf við verkefnið, m.a. frá öðrum ráðuneytum og undirstofnunum þeirra.

4. Mikilvægar ábendingar

Ökuhæfi og veikindi

Rannsóknarnefnd samgönguslysa bendir á að mikilvægt er að öikumenn hætti akstri ef þeir eiga við veikindi að stríða sem skerða ökuhæfni eða nota lyf sem skerða ökuhæfni. Veikindi og lyfjanotkun geta haft neikvæð áhrif á hæfni einstaklinga til að stjórna ökutæki örugglega. Sum lyfseðilsskyld lyf hafa slævandi áhrif sem gerir það varasamt að stjórna ökutæki. Mikilvægt er að læknaframt upplýsi sjúklinga sína um áhrif slævandi og róandi lyfja á viðbragðsflýti og einbeitingu. Jafnframt er mikilvægt að einstaklingar hafi sjálfir í huga þessar aukaverkanir lyfja og fylgi leiðbeiningum lækna og fylgiseðla af nákvæmni.

Í aðsendri grein í Læknablaðinu ¹ um ökuhæfni sjúklinga kemur fram að erlendar rannsóknir hafa bent til þess, ef frá er talin misnotkun áfengis og lyfja, að sjúkdómar sem líklegastir eru til þess að valda aukinni hættu á slysum séu heilabilun og kæfisvefn. Til þess að fá einhverjar upplýsingar um umfang þessa vandamáls hér á landi lögðu höfundar greinarinnar spurningalista fyrir nokkra hópa af læknum Landspítala. Voru spurningarnar lagðar fyrir 42 lækna, á deildum sem eru líklegastir til að sinna þeim sem verða öökuhæfir af völdum sjúkdóma eða annarlegs ástands, og reyndust 27, eða 64% þeirra, hafa orðið varir við að sjúklingar hafi haldið áfram akstri gegn ráðleggingum læknis. Í 52 tilvikum vissu læknaframt til þess að sjúklingur hefði á síðasta ári valdið skaða eftir að hafa ekið bíl án þess að vera hæfur til þess. Algengast var að einstaklingar með flogaveiki og heilabilun höfðu ekki hlýtt fyrirmælum læknis um að hætta akstri, en meðal annarra þátta sem nefndir voru var misnotkun lyfja og áfengis, óskýrð yfirlit, sykursýki, kæfisvefn og sjónskerðing. Að mati höfunda staðfesti könnunin að hér hafi verið um raunverulegt vandamál að ræða í íslensku samfélagi. Óhæfir öikumenn eru í umferðinni og skapa sjálfum sér og öðrum vegfarendum raunverulega hættu.

Í varnaðarskýrslu sem Rannsóknarnefnd umferðarslysa gaf út árið 2007 var bent á reglur sem unnar voru af kanadíska læknafélaginu en embætti Landlæknis birti þær til leiðbeiningar fyrir íslenska lækna á vefsíðu sinni. Þar er farið yfir helstu sjúkdóma sem geta dregið úr ökuhæfni, gefin upp viðmið til greininga á sjúkdómum auk leiðbeininga um hvenær nauðsynlegt er að afturkalla ökuréttindi sjúklinga. Það er ljóst að greiningartæki og viðmið skortir ekki en nokkuð vantar upp á framkvæmd þeirra á Íslandi.

¹ Hjalti Már Björnsson og Kristín Sigurðardóttir. Ökuhæfni sjúklinga, Læknablaðið, 11.tbl. 91. árg. 2005.



Skýrsluna samþykktu til útgáfu:

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

Reykjavík, 9. apríl 2024

Fyrir hönd Rannsóknarnefndar samgönguslysa

Stjórnandi rannsóknarinnar

Helgi Þ. Kristjánsson