



Skýrsla um umferðaróhapp
Stikuháls 26. október 2011
Málsnr. 2011 – 020

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 eða ábyrgð heldur stuðla að auknu öryggi í umferðinni sbr. lög um Rannsóknarnefnd umferðarslysa nr. 24/2005 með síðari breytingum.

Stikuháls 26. október 2011

Vegur nr. 68, Innstrandavegur
Laus farmur

Samantekt

Ökumaður vörubifreiðar með festivagn ók norður Innstrandaveg á Stikuhálsi þegar sauðfé hljóp í veg fyrir bifreið hans. Ökumaðurinn snögghemlaði með þeim afleiðingum að þungur farmur festivangs bifreiðarinnar fór af stað, braut niður framgafl vagnsins, lenti svo á stýrishúsi bifreiðarinnar og braut það af festingum sínum. Að mati RNU skapaðist alvarleg hættu þar sem farmurinn var ekki festur eins og reglur kveða á um.

Aðstæður

Veður og birta:

Poka og myrkur.

Vegur:

Purrt vegyfirborð. Bundið slitlag. Hámarkshraði 80 km/klst. fyrir vörubifreiðar. Meðaltalsumferð á sólalhring u.þ.b. 100 ökutæki.

Tími sólalhrings:

Kl. 22:05

Ökutæki:

Scania R500 vörubifreið og Ekeri L3 eftirvagn

Rannsóknarnefnd umferðarslysa
Húsi Flugbjörgunarsveitarinnar
Flugvallavegi
101 Reykjavík

Heimasíða:
www.rnu.is

Tölvupóstfang:
rnu@rnu.is

Lýsing á slysi

Vörubifreið með festivagn var ekið norður Innstrandaveg á 70 til 80 km/klst. hraða. Vagninn var með kælikassa og í honum voru 26 tonn af frystri rækju á 20 brettum. Þegar bifreiðinni var ekið yfir Stíkuháls varð ökumaðurinn skyndilega var við nokkrar kindur á veginum og nauðhemlaði. Við hemlunina rann farmurinn fram, braut niður framgafl kælikassans og lenti á stýrishúsi bifreiðarinnar. Stýrishúsið brotnaði af bifreiðinni og lagðist á þakið. Ökumaðurinn var spenntur í öryggisbelti og hlaut ekki mikil meiðsli.

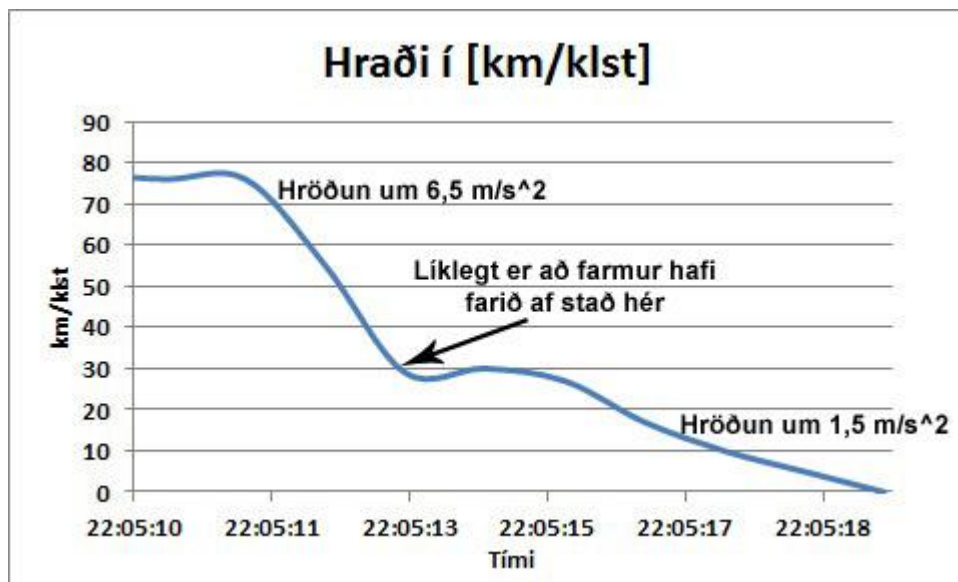


Mynd 1: Bifreiðin á slysavettvangi. Sjá má hvernig farmurinn braut niður framgafl kælikassans og braut því næst stýrishús bifreiðarinnar af. Myndin er fengin af vef björgunarsveitarinnar Húnar.

Festivagninn var nýskráður 2005. Utan á framgaflinum var áföst kælivél sem kastaðist aftan á stýrishúsið og varði það fyrir farminum svo ekki varð mikil aflögun inn í húsið. Á gólfi vagnsins var rifflað ál og út við hliðarnar raufar eftir endilöngu gólfinu sem hægt er að festa t.d. spennibönd í (sjá mynd 2). Farminum, frosnum rækjum í pokum, var raðað á bretti og plastfilmu vafið utan um pokastaflana á hverju bretti. Brettin lágu óbundin á gólfi vagnsins. Að sögn þess sem hlóð vagninn, var eitt bretti fremst, alveg upp við framgaflinn. Því næst komu alls 9 raðir af tveimur brettum, hlið við hlið og svo eitt aftast. Ekki var neitt bil á milli bretta en bil var á milli farmsins og hliða vagnsins. Samkvæmt upplýsingum sem Rannsóknarnefndin fékk frá aðilum innan flutningageirans hefur ekki tíðkast að binda farm sem þennan.



Mynd 2: Mynd tekin inná úr kælikassanum. Sjá má hvernig framgaflinn rifnaði allur af.



Mynd 3: Hraðagraf frá gögnum úr ökurita bifreiðarinnar þegar slysið átti sér stað.

Samkvæmt reglugerð um hleðslu, frágang og merkingar farms skal gera ráð fyrir að viðnámsstuðull milli sagaðs timburs og stáls sé 0,4. Miðað við þann viðnámsstuðul þá fer óbundinn farmurinn af stað við hröðunina 4 m/s^2 . Lágmarks hemlunargeta vörubifreiða samkvæmt reglugerð um gerð og búnað ökutækja er $4,5 \text{ m/s}^2$. Samkvæmt ökurita bifreiðarinnar var hemlunin talsvert yfir þeirri hröðun í þessu slysi (sjá mynd 3).

Miðað við þyngd farmsins og hemlun þá hefur kraftur frá farminum á framgaflinn verið um 7 tonn. Umræddur vagn var smíðaður í Finnlandi af vagnaframleiðandanum Ekeri. Samkvæmt upplýsingum framleiðendans, þá á vagninn að uppfylla sænska reglugerð sem kveður m.a. á um styrk framgafls (TSVFS 1978:9) og framleiðslan prófuð eftir sænskum staðli (SMS 2563).

Framgaflinn á samkvæmt þessu að þola um eins tonna kraft en álagið frá farminum við hemlunina var langt umfram það.

Orsakagreining

- Farmur í eftirvagninum var ekki festur með tilhlýðilegum hætti og rann allur úr stað við hemlun bifreiðarinnar.

Tillögur í öryggisátt

Festing og frágangur á farmi

Rannsóknarnefnd umferðarslysa hvetur farmflytjendur til þess að yfirfara verklagsreglur sínar til að koma í veg fyrir að sams konar slys eigi sér stað í framtíðinni. Í því máli sem hér er til meðferðar bar að haga festingu farmsins þannig, að hann færi ekki af stað í farmrýminu. Um hleðslu, frágang og merkingu farms gildir reglugerð nr. 671/2008. Í þriðju grein hennar er tekið fram að búnaður notaður við frágang á farmi skuli, við framskrið, þola a.m.k. 80% af þyngd hans. Krafturinn sem verkaði á farminn í þessu slysi, vegna hemlunarinnar, var um 18 tonn, eða um 70% af þyngd hans. Samkvæmt fyrrnefndri reglugerð hefði þurft að lágmarki 8 spennibönd til að halda við 23 tonna farmi á þessu undirlagi. Engin spennibönd voru notuð við festingu farmsins.

Hvetur nefndin farmflytjendur til að skoða kosti þess að nota sérstakar gúmmímottur sem ætlaðar eru sem undirlag fyrir farm í flutningi, en þær hafa háan viðnámsstuðul og eiga að varna því að farmur skriði fram við skyndilegar hraðabreytingar og jafnframt á skilyrðislaust að festa farm sem þennan, sbr. ákvæði í tilvitnaðri reglugerð. Ljóst er að framgafl eftirvagnsins var ekki gerður til þess að þola álag frá þungum farmi ef hemla þarf snögglega.

Mesta mildi var að ökumaðurinn skyldi sleppa án teljandi meiðsla frá þessu slysi. Í slysi sem nefndin rannsakaði árið 2005, og varð á Upphéraðsvegi í Hallormsstaðaskógi, olli illa festur farmur því að vörubifreið og festivagn ultu í veg fyrir fólksbifreið í krappri beygju. Í því slysi létust tveir farþegar í fólksbifreiðinni. Einn maður lét lífið í slysi á Norðurlandsvegi í Langadal þann 27. desember 2010 þegar ökutæki hans varð fyrir æki sem var í óforsvaranlegu ástandi og með farm sem hvorki var hlaðinn né festur með réttum hætti.

Við rannsóknir nefndarinnar, hefur komið í ljós að þekking á fyrrgreindri reglugerð meðal þeirra sem annast hleðslu farms og farmflutninga er takmörkuð. Jafnframt virðist hluti þessara reglna flókinn, sér í lagi sá 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 meðal farmflytjenda og ökumanna og áréttu nauðsyn þess vandað sé til hleðslu á farmi til farmflutninga með öryggi vegfarenda að leiðarljósi.

Farmflytjendur, og þeir sem vinna að hleðslu á farmi, verða að átta sig á ábyrgð sinni og nauðsyn þess að standa vel og faglega að hleðslu og frágangi farms svo að þeir eigi ekki á hættu að valda vegfarendum alvarlegu tjóni.

Í 19. gr. reglugerðar nr. 830/2011 um ökuskríteini er nýtt ákvæði um endurmenntun fyrir ökumenn sem stunda farþega- og vöruflutninga í atvinnuskyni. Fagnar nefndin þessum nýmælum og er það mat hennar að hér sé um mikið framfaraskref að ræða.

Eftirliti með ástandi stórra ökutækja, hleðslu og frágangi farms er ábótavant

Nefndin ítrekar þá skoðun sína að eftirliti með ástandi stórra ökutækja á vegum er mjög ábótavant á Íslandi eins og nefndin benti á í skýrslu um banaslysið sem varð á Norðurlandsvegi í Langadal þann 27. desember 2010.

Í frumvarpi að nýjum umferðarlögum eru nokkur nýmæli hvað varðar umferðareftirlit, sbr. 88. og 89. gr. frumvarpsins. Er það von nefndarinnar að ákvæði þessi hljóti sérstaka skoðun með hliðsjón af þeim slysum sem nefndin hefur haft til umfjöllunar. Má þar nefna sérstaklega að tryggja þarf mannafla til að sinna eftirlitinu, efla fagmenntun þeirra að nauðsynlegt er að hafa hliðsjón af þeim reglum sem gilda í þessum efnum í öðrum löndum. Nauðsynlegt er að gera eftirlit með stórum ökutækjum, þar með talið farmi þeirra, hærra undir höfði en nú er. Bæta skipulag hjá lögreglu og eftirlitsmönnum Vegagerðarinnar sem veitir aðhald svo snúa megi þessum málum til betri vegar. Slíkt eftirlit kostar fjármuni. Nefndin ítrekar að nauðsyn beri til að sinna því betur, ekki síst í ljósi þeirrar þróunar sem orðin er í þungaflutningum á vegum sem áður fóru fram á sjó.

Önnur slys sem nefndin hefur rannsakað þar sem frágangur á farmi hefur verið ábótavant

- [Upphéraðsvegur í Hallormsstaðaskógi 9. ágúst 2005](#)
- [Langidalur við Hólabæ 14. ágúst 2009](#)
- [Norðurlandsvegur í Langadal 27. desember 2010](#)

Reykjavík 11.5.2012
Rannsóknarnefnd umferðarslysa