



Skýrsla um banaslys í umferðinni

Mál nr.: **2017-160U013**

Dagsetning: **3. nóvember 2017**

Staðsetning: **Árskógssandshöfn**

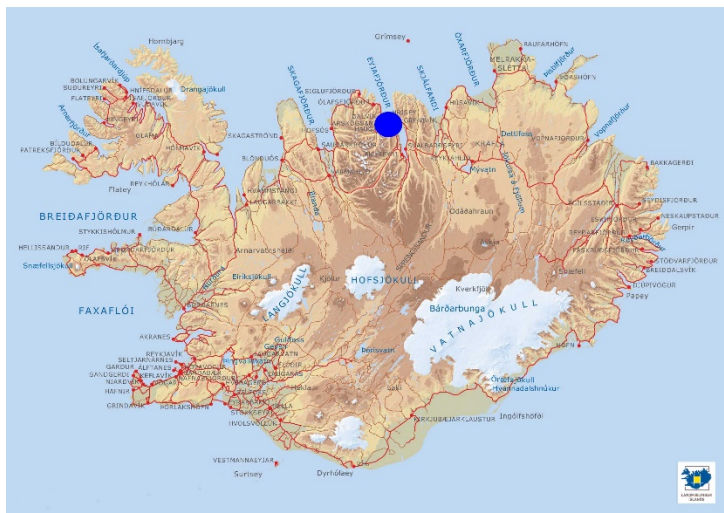
Atvik: **Bryggjuslys**

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

Bifreið var ekið út af ferjubryggju á Árskógssandi og hafnaði hún í sjónum. Í bifreiðinni var ökumaður og tveir farþegar og létust þau í slysinu. Ökumaður hefur sennilega misst meðvitund við aksturinn af óþekktum ástæðum.

Staðsetning



Helstu upplýsingar

Látin:

36 ára karl

32 ára kona

5 ára stúlka

Veður og birta:

Híti -3°C, SA 4–8 m/s, sólsetur

Vegur:

Bryggjusvæði, timburgólf, snjór var á bryggjunni

Tími sólarhrings:

Eftirmiðdegi

Ökutæki:

Hyundai Santa Fe nýskráð árið 2006

Lýsing á slysi

Síðdegis þann 3. nóvember 2017 var Hyundai Santa Fe bifreið ekið inn á bryggjuna við Árskógssand. Ásamt öikumanni var farþegi í framsæti og barn í aftursæti.

Veður var frekar slæmt með SA 4–8 m/s, slydduhríð og frost var um -3°C .

Bifreiðinni var ekið eftir bryggjunni út á enda þar sem hún fór yfir bryggjukantinn, endastakkst í sjóinn og lenti þar líklega að hluta til á toppnum. Bifreiðin réttist síðan við og flaut í stutta stund þannig að hana rak nokkuð frá bryggjunni áður en hún sökk í höfninni.

Vitni á staðnum lýstu því að bifreiðinni hefði verið ekið án áberandi hraðabreytinga beint út bryggjuna. Ekki hafi kviknað á hemlaljósunum áður en bifreiðin fór fram af bryggjunni. Hemlaför voru ekki greinanleg eftir bifreiðina.

Ekki var óvenjulegt að ökumenn ækju út á bryggjuna að landganginum við ferjuna þegar til stóð að afferma bifreiðar eða hleypa út farþegum áður en lagt var í bifreiðastæði skammt frá bryggjunni. Þar sem tveir farþegar voru í bifreiðinni og farmur er sennilegt að ökumaður hafi ekið inn á bryggjuna í þeim tilgangi.

Farþegar og ökumaður komust ekki út úr bifreiðinni. Aðili á vettvangi fór í sjóinn í flotbúningi en gat ekki náð til fólksins. Aðstæður á vettvangi voru með þeim hætti að þeir sem þar voru staddir áttu að mati nefndarinnar sennilega enga möguleika á að koma fólkinu til bjargar. Hiti sjávar, dýpt þar sem bifreiðin stöðvaðist á sjávarbotni og lítið skyggni neðansjávar kröfðust björgunaraðgerða þjálfaðra björgunarmanna með viðeigandi búnaði.

Kafarar komu á vettvang um klukkustund eftir að bifreiðin fór í sjóinn og náðu öikumanni og farþegum út úr bifreiðinni. Endurlífgunartilraunir báru ekki árangur og voru þau öll úrskurðuð látin á sjúkrahúsi.



Mynd 1: Ljósmynd tekin daginn eftir slysið. Rauðu örvarnar sýna akstursleið öikumanns á bryggjunni.



Mynd 2: Mynd sem sýnir staðinn þar sem bifreiðin fór yfir bryggjukantinn.

Heilsufar og líðan

Ökumaður bifreiðarinnar hafði verið heilsuhraustur og engar upplýsingar er að finna í heilsufarssögu hans eða niðurstöðum rannsókna í kjölfar slyssins sem geta skýrt orsakir slyssins.

Þrátt fyrir að ekki hafi komið fram afgerandi merki sem sýndu fram á meðvitundarleysi eða veikindi sem gætu hafa orsakað slysið útilokar það ekki skyndileg veikindi hjá ökumanni þegar slysið varð að mati sérfróðra.

Samkvæmt sérfræðingi í réttarmeinalæknisfræði geta annars heilbrigðir einstaklingar fengið flogaköst eða önnur skyndileg veikindi án þess að þau skilji eftir sig ummerki sem hægt er að greina í krufningu.

Í viðtölum lögreglu við ættingja og vini kom ekkert fram um persónulega hagi ökumanns eða farþega sem gæti varpað ljósi á orsakir slyssins. Ekkert bendir til annars en að um slys hafi verið að ræða.

Ökutækið

Bifreiðin var af gerðinni Hyundai Santa Fe nýskráð árið 2006. Við skoðun á bifreiðinni virkuðu bremsuljós eðlilega og ekkert kom fram sem bendir til þess að hemlar bifreiðarinnar hafi verið í ólagi. Bifreiðin var búin negldum vetrardekkjum með viðunandi mynstursdýpt. Hæð undir bifreiðina er um 20 cm.

Ökuhraði

Ekki er talið að hraði bifreiðarinnar hafi verið mikill þegar henni var ekið inn á bryggjuna.

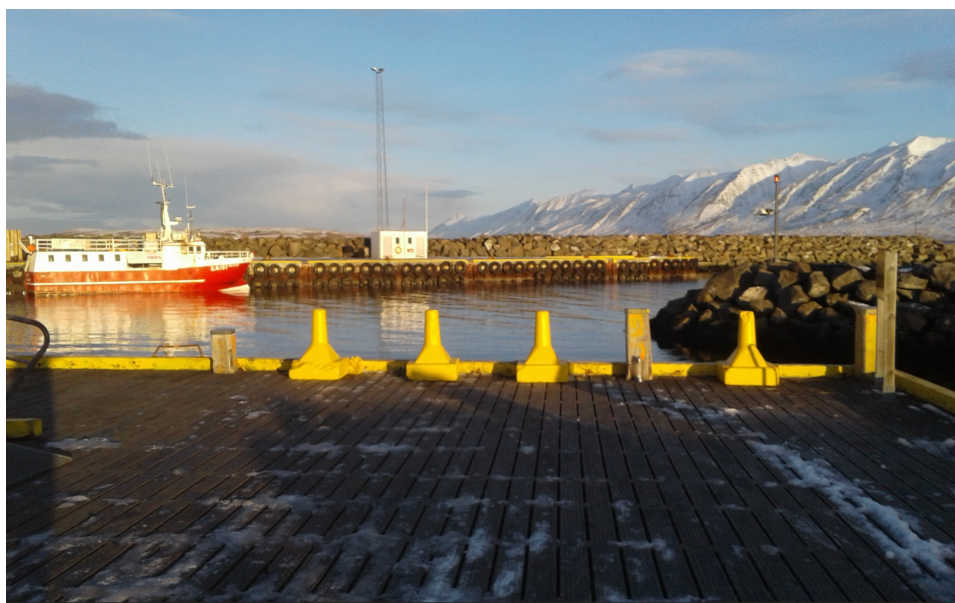
Vegur og umhverfi

Bryggjan þar sem slysið átti sér stað er ferjuhöfn, byggð árið 1987. Það er timburgólf á hluta bryggjunnar þar sem ferjan leggst að og við endann á bryggjunni en hún er steipt að öðru leyti. Snjór var á bryggjunni og hálka var að byrja að myndast þegar slysið átti sér stað.

Bryggjukanturinn þar sem bifreiðin fór út af bryggjunni var um 15 cm hár. Kröfur í núgildandi reglugerð um hafnarmál nr. 326/2004 eru að hafnarkantur sé a.m.k. 20 cm hár. Þegar bryggjan var byggð voru ekki gerðar kröfur um hæð á bryggjuköntum.

Fjórir bryggjupollar voru á bryggjuendanum þar sem bifreiðin fór út af bryggjunni en bifreiðin komst með auðveldum hætti á milli tveggja þeirra. Eftir slysið sendi nefndin Dalvíkurbyggð bréf þar sem óskað var eftir að úrbætur yrðu gerðar á hafnarkantinum. Brugðist var við og settir upp steiptir pollar við bryggjusporðinn. Nýlega lét hafnarsjóður Dalvíkurbyggðar hækka bryggjukantinn upp í 22 cm og kanturinn í dag því umfram kröfur í reglugerð auk þess sem steiptir pollar verða áfram við bryggjusporðinn.

Mælingar lögreglu gáfu til kynna að um 2 m hæð hafi verið frá bryggjukantinum að yfirborði sjávar þegar slysið varð. Bifreiðin fannst á um 4 metra dýpi úti fyrir bryggjuendanum.



Mynd 3: Ljósmynd frá Dalvíkurbyggð sem sýnir ráðstafanir sem gerðar voru á bryggjuendanum eftir slysið.

Áfengis- og lyfjaprófanir

Niðurstöður áfengis- og lyfjarannsóknna voru neikvæðar á ökumanni bifreiðarinnar.

Orsakagreining

- Ökumaðurinn stöðvaði ekki bifreiðina, sennilega vegna þess að hann var með skerta meðvitund af óþekktum orsökum
- Bryggjukantur var lágur og varnarbúnaður var ekki nægilegur til að koma í veg fyrir að keyrt væri út af bryggjusporðinum

Tillögur í öryggisátt

Rannsóknarnefndin beinir þeirri tillögu í öryggisátt til Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins að endurskoða reglugerð um slysavarnir og öryggisbúnað í höfnum nr 580/2017 til að tryggja frekar öryggi vegfarenda á hafnarsvæðum og sérstaklega á stöðum þar sem almenningur á erindi

Hafnarsvæði eru sérstaklega varhugaverð fyrir umferð bifreiða af mörgum ástæðum. Bryggjur standa að jafnaði nokkra metra fyrir ofan sjávarmál og út í djúpan sjó.

Hættan við þessar aðstæður er fólgin í því að ökutæki snúast þegar þau fara fram af bryggju og lenda í djúpum sjó þar sem þau sökkva til botns. Björgun verður ávallt erfið við slíkar aðstæður og oftast þörf á sérþjálfuðum björgunaraðilum með viðeigandi búnað.

Nefndin telur rétt að gerðar séu auknar kröfur til ferjuhafna til að tryggja öryggi vegfarenda vegna umferðar sem fer um slíkar hafnir. Ekki er sjálfgefið að heimila fjálsan akstur bifreiða að ferjum. Skipuleggja þarf umferð bifreiða við bryggjur með öruggum hætti og flutning farþega og farangurs að ferjum þegar það á við.

Núgildandi reglugerð gerir kröfu um a.m.k. 20 cm háa kanta á bryggjum en óvíst er hvort margar eldri bryggjur uppfylla þessar kröfur. Jafnframt þarf að meta hvort breyta ætti slíkum kröfum m.a. með tilliti til samsetningar bifreiðaflota landsins, hæðar bifreiða o.fl.

Ábending

Rannsóknarnefndin beinir jafnframt þeirri ábendingu til annarra hafnaryfirvalda að framkvæma athugun á því hvort gera skuli frekari ráðstafanir til að tryggja öryggi vegfarenda á þeirra hafnarsvæðum.

Skýrsluna samþykkja:

Geirþrúður Alfreðsdóttir
Ásdís J. Rafnar
Guðmundur Freyr Úlfarsson
Guðrún Nína Petersen

Fyrir hönd Rannsóknarnefndar samgönguslysa

Brynjar Stefánsson
Stjórnandi rannsóknar

Reykjavík 6. júní 2019
Rannsóknarnefnd samgönguslysa