



Skýrsla um banaslys í umferðinni

Mál nr.: **2023-066U013**

Dagsetning: **13. september 2023**

Staðsetning: **Lækjargata við Vonarstræti**

Atvik: **Árekstur sendibifreiðar og vinnuvélar**

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.

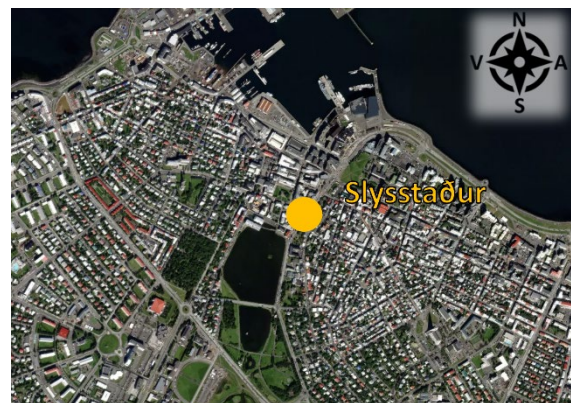
Samantekt

Þann 13. september 2023 var Volkswagen Caddy sendibifreið ekið af stað á gatnamótum til vinstri frá Vonarstræti inn á Lækjargötu. Í Lækjargötu var strætisvagn á hægri akrein að taka hægri beygju inn í Vonarstræti. Vinstra megin við strætisvagninn og samhliða honum var Manitou skotbómuvinnuvél, með áföstum lyftaragöfllum, ekið beint áfram. Var sendibifreiðinni ekið þvert í veg fyrir vinnuvélina með þeim afleiðingum að lyftaragafflarnir gengu inn í farþegarými sendibifreiðarinnar.

Ökumaður sendibifreiðarinnar lést á slystað.

1. Helstu staðreyndir

1.1 Staðsetning



Mynd 1. Slysið varð í Lækjargötu í Reykjavík á gatnamótum við Vonarstræti.

1.2 Helstu upplýsingar

Látinn:

37 ára karl.

Veður og birta:

Hiti 12°C, stillt veður, bjart og þurrt.

Vegur:

Bundið slitlag og þurr vegur. Hámarkshraði 50 km/klst.

Tími sólarhrings:

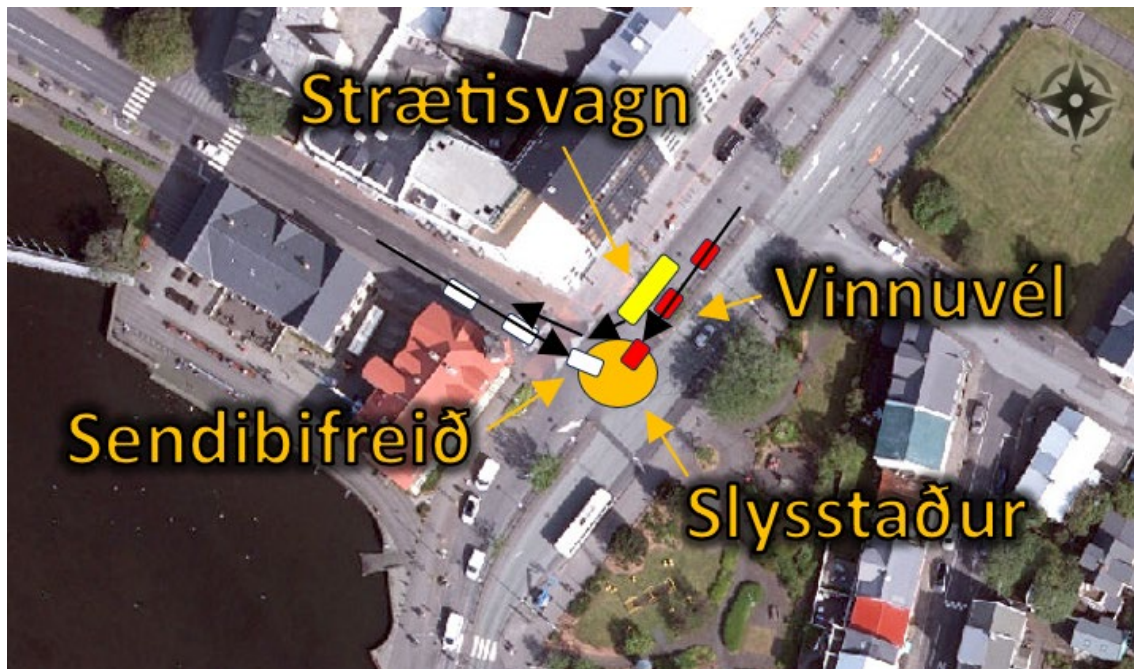
Tilkynnt klukkan 13:25.

Ökutæki:

Volkswagen Caddy sendibifreið, nýskráð 2015 og Manitou MT 625H vinnuvél, nýskráð 2016.

1.3 Atvikalýsing

Volkswagen sendibifreið var kyrrstæð á miðri gönguþverun á Vonarstræti við Lækjargötu þar sem biðskylda er fyrir umferð inn á gatnamótin. Eftir Lækjargötu til suðvesturs var Manitou vinnuvél ekið á vinstri akrein samhliða strætisvagni (myndir 2 og 4) á hægri akrein. Ökumaður strætisvagnsins gaf stefnuljós til hægri nokkru fyrir gatnamótin. Þegar vagninn hóf beygju til hægri, áleiðis inn í Vonarstræti, var sendibifreiðinni ekið af stað yfir vestari akreinar Lækjargötu, og truflaði því ekki akstur strætisvagnsins í beygjuni. Þegar sendibifreiðin var komin inn á vinstri akrein Lækjargötu til suðvesturs, þvert fyrir vinnuvélina, rákust gafflar, sem staðsettir voru framan á henni, inn í farþegarými sendibifreiðarinnar með þeim afleiðingum að ökumaður hennar lést.



Mynd 2. Yfirlitsmynd af slysstað. Strætisvagn (merktur gulur) var beygt til hægri inn Vonarstræti. Vinnuvélin er merkt með rauðu og sendibifreiðin með hvítu.

1.4 Áverkar

Ökumaðurinn var einn í sendibifreiðinni og var spenntur í öryggisbelti. Hann hlaut mikla áverka og var úrskurðaður látinn á slysstað. Ökumaður vinnuvélarinnar var spenntur í öryggisbelti, hann slasaðist ekki alvarlega.

1.5 Ökutækin

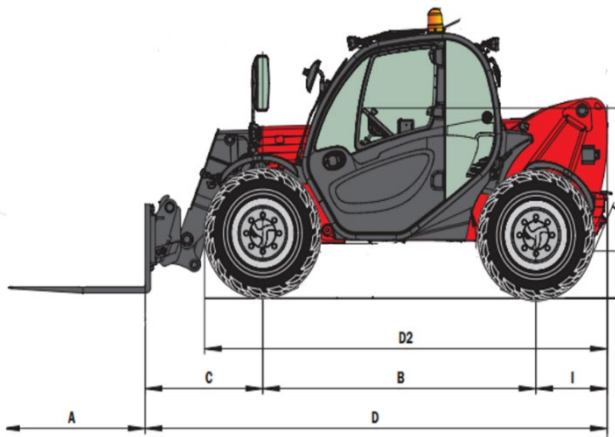
Hvorki sendibifreiðin né vinnuvélin voru teknar til bíltæknirannsókna.

Volkswagen Caddy sendibifreið

Volkswagen sendibifreiðin var sex dyra, díselknúin. Nýskráning var í júní 2015. Bifreiðin átti næstu aðalskoðun í júní 2024 og var með gilda skoðun þegar slysið átti sér stað. Eigin þyngd bifreiðarinnar var 1509 kg og leyfð heildarþyngd var 2310 kg. Breidd bifreiðarinnar var 1,79 metrar og lengd 4,88 metrar. Bifreiðin var á sumarhjólborðum að framan en vetrarhjólborðum að aftan.

Manitou MT 625H vinnuvél

Vinnuvélin var af gerðinni Manitou MT 625H. Samkvæmt upplýsingum frá eiganda vélarinnar var



Mynd 3. Stærðir á Manitou MT 625H. Heildarlengd ökutækis (D): 3,9 m, hjólhaf (B): 2,3 m, miðja afturhjól að afturenda (I): 0,6 m Lengd gaffla (A) 1,2 m. (Upplýsingabæklingur frá Manitou.com með breytingum frá RNSA)

hún árgerð 2016. Hún var með skotbómu og útbúin lyftaragöfflum framan á bómunni. Vinnuvélar af þessari gerð eru oft nefndar skotbómulyftarar. Ökutækið fannst ekki í ökutækjaskrá og ekki voru skráningarkerki á henni. Vinnuvélin var skráð í vinnuvélaskrá Vinnueftirlits en í reglugerð nr. 751/2003 um skráningu ökutækja með síðari breytingum skal skrá vinnuvélar í ökutækjaskrá nema þær séu eingöngu ætlaðar til aksturs utan almennrar umferðar. Vinnueftirlitið skoðaði vinnuvélina 27. júní 2023 og var niðurstaða skoðunarinnar „Full skoðun“ en með ábendingum um lagfæringar sem búið var að framkvæma þegar slysið átti sér stað.

1.6 Ökuhraði

Ökuhraði Volkswagen sendibifreiðarinnar

Á upptöku eftirlitsmyndavélar við slysstað má sjá að sendibifreiðin var kyrrstæð á miðri gönguþverun á Vonarstræti við Lækjargötu áður en henni var ekið áleiðis í vinstri beygju af Vonarstræti inn á Lækjargötu. Henni hafði verið ekið um tvær billengdir þegar slysið varð. Hraði sendibifreiðarinnar var lítill.

Ökuhraði Manitou vinnuvélarinnar

Uppgefinn hámarkshraði Manitou MT 625H vinnuvélarinnar er 25 km/klst. skv. upplýsingabæklingi framleiðanda hennar. Ekki er vitað nákvæmlega hver hraði hennar var .

1.7 Vegur og umhverfi

Á Lækjargötu var bundið slitlag og hámarkshraði 50 km/klst. Þar sem slysið varð voru tvær akreinar í hvora átt. Eftir miðju akbrautarinnar var umferðareyja sem aðskildi akstursstefnur nema á mótis við Vonarstræti. Í Vonarstræti var hámarkshraði 30 km/klst og þar var ein akrein í hvora átt. Biðskylda var í Vonarstræti fyrir umferð um Lækjargötu.

1.8 Áfengis- og lyfjarannsókn

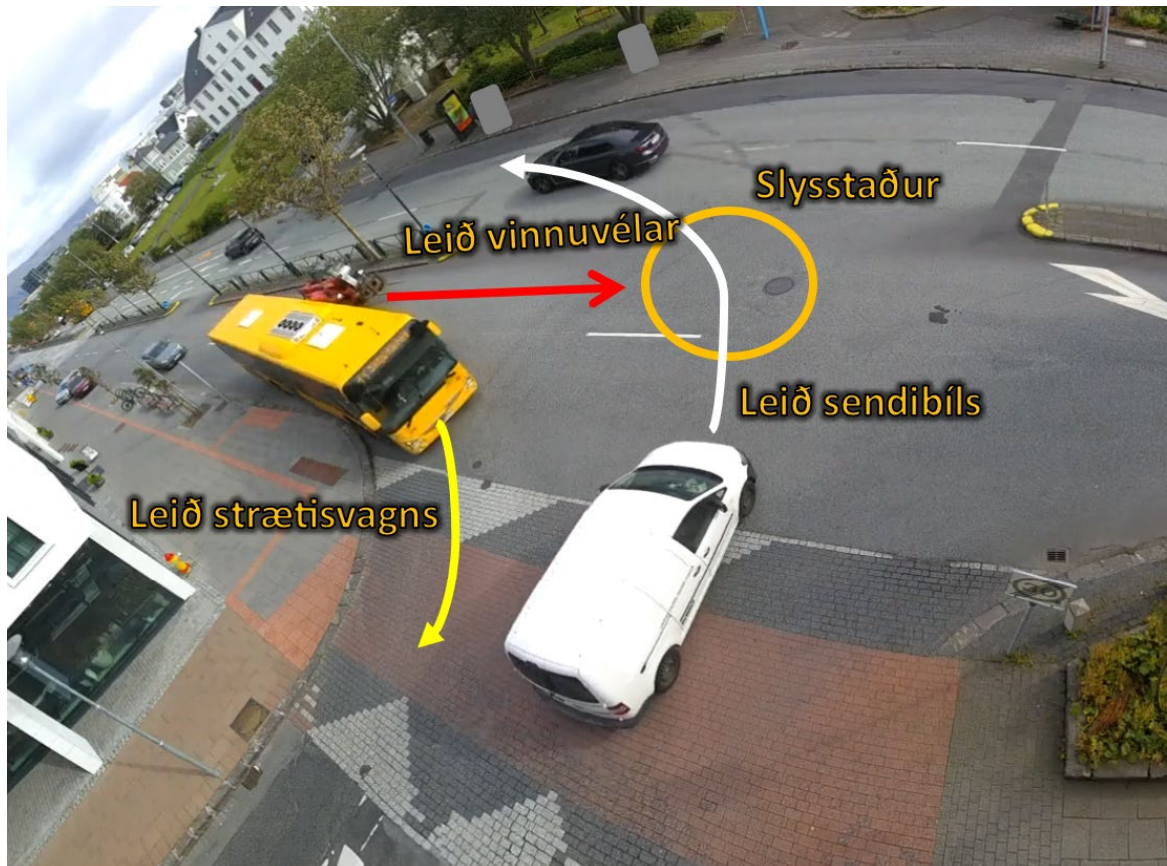
Niðurstaða áfengisrannsóknar á öikumanni sendibifreiðarinnar var neikvæð en mikið magn örvandi fíkniefnis greindist í blóði hans.

Niðurstaða áfengisrannsóknar á öikumanni vinnuvélarinnar var neikvæð en slævandi lyf greindist í blóði hans í lækningalegum skammti.

2. Orsakagreining

2.1 Slysið

Úr upptöku eftirlitsmyndavélar má sjá aðdraganda og áreksturinn en þar sést strætisvagn á hægri akrein Lækjargötu til suðvesturs beygja til hægri inn Vonarstræti (mynd 4). Útsýn úr sendibifreiðinni gagnvart umferð vinstri akreinar á Lækjargötu til suðvesturs var því skert vegna strætisvagnsins.



Mynd 4. Mynd úr eftirlitsmyndavél af slysstað. Akstursáttir vinnuvélarinnar og sendibifreiðarinnar eru merktar með örðum en á myndinni er sendibifreiðin lögð af stað. Einnig er sýnd leið strætisvagnsins.

Vegna staðsetningar vinnuvélarinnar var útsýn úr henni að Vonarstræti sennilega einnig skert vegna strætisvagnsins. Þá var skotbóma vinnuvélarinnar staðsett hægra megin við ökumannshús og takmarkaði því jafnframt útsýn ökumanns að Vonarstræti (mynd 5).



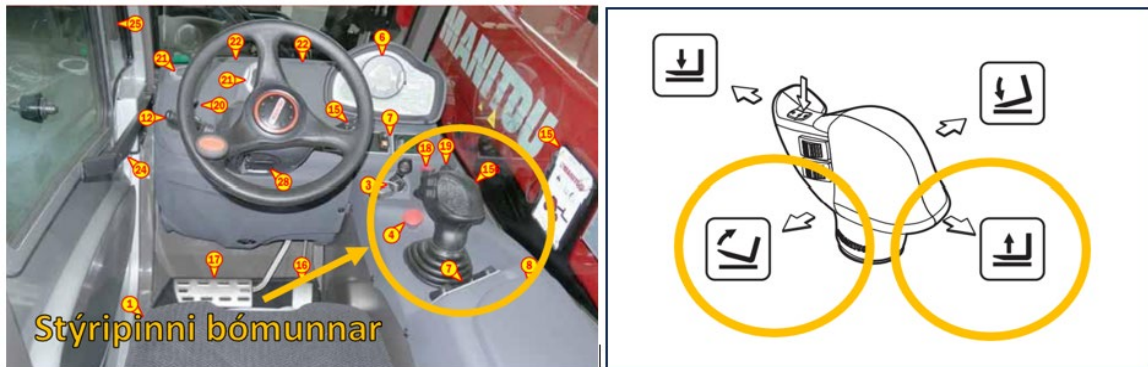
Mynd 5. Útsýn til hægri úr ökumannssæti vinnuvélarinnar.

Í upptöku úr eftirlitsmyndavél við slyssað sést þegar afturhjól vinnuvélarinnar skilja eftir sig dragför á malbikinu þegar árekstur hefst. Einnig sést að gafflarnir framan á bómunni voru nánast láréttir um einni sekúndu fyrir slysið. Þá sést að þeir byrja að lyftast að framan rétt fyrir slysið og lyftast áfram í slysinu eftir að vinnuvélin byrjar að rekast á sendibifreiðina. Eftir slysið var hæð gafflanna um 0,6 metrar frá jörðu næst vinnuvélinni og hölluðu þeir upp (mynd 6). Gafflarnir stungust inn í hlið sendibifreiðarinnar í um 0,7–0,8 metra hæð frá jörðu. Fremsti hluti gafflanna var í rúmlega 0,9 metra hæð inn í bifreiðinni eftir áreksturinn.



Mynd 6. Samsett mynd. Til vinstri má sjá vinnuvélina skömmu fyrir slysið. Til hægri er samsett mynd af göfflum vinnuvélarinnar eftir slysið.

Samkvæmt rannsókn á slyssað og skoðun á myndefni af slysinu ályktar RNSA að stýripinna vinnuvélarinnar hafi verið ýtt til vinstri og aftur rétt fyrir slysið (mynd 7) með þeim afleiðingum að við áreksturinn voru fremsti hluti gafflanna og bóman á uppleið. Sennilegt er að hreyfingar á stýripinna tengist viðbrögðum ökumanns við yfirvofandi hættu rétt fyrir slysið. Ökumaður kvaðst hafa hægt á vinnuvélinni fyrir áreksturinn, þar sem hann hafi ekki haft útsýn yfir gatnamótin við Vonarstræti vegna strætisvagns. Hann kvaðst ekki muna til þess að hafa hreyft við stýripinna, sem hann hélt um með hægri hendi, við aksturinn fyrir eða við slysið.



Mynd 7. Samsett mynd: Mynd til vinstri sýnir stjórnþæki vinnuvélarinnar. Mynd til hægri sýnir skýringarmynd fyrir stýripinna bómunnar. Ef stýripinnanum er ýtt til vinstri þá lyftast gafflarnir upp að framan, sé honum ýtt aftur, þá lyftist bóman upp. (Upplýsingabæklingur frá Manitou, með breytingum

Samkvæmt framburði ökumanns kvaðst hann ávallt aka með gaffla vinnuvélarinnar í um 0,2 metra hæð frá götu með hægri höndina á stýripinna bómunnar og vinstri hönd á stýri. Stundum þyrfti að lyfta göfflum við akstur svo þeir rækjust ekki í götuna, t.d. þegar ekið væri yfir hraðahindranir. Þegar gafflar vinnuvélarinnar eru í um 0,2 metra hæð frá götu sjást þeir ekki úr stýrishúsi vinnuvélarinnar.

Við skoðun RNSA á vinnuvélinni kom í ljós að þegar álag á mótörinn var sambærilegt og við akstur hennar í slysinu og stýripinna bómunnar var ýtt snöggt til vinstri þá lyftust gafflarnir að framan úr láréttri stöðu í efstu stöðu innan einnar sekúndu (mynd 8).



Mynd 8. Samsett mynd: Mynd til vinstri sýnir samskonar gaffla vinnuvélarinnar í láréttri stöðu en mynd til hægri í efstu stöðu.

2.2 Ökumenn

Ökumaður sendibifreiðarinnar. Við blóðrannsókn greindist mikið magn örvandi fikniefnis og var hann því óhæfur til aksturs.

Ökumaður vinnuvélarinnar. Við blóðrannsókn greindist slævandi lyf í lækningalegum skammti. Í leiðbeiningum lyfsins segir að ekki eigi að aka eða stjórna vélum þegar þetta lyf er notað, þar sem það getur skert athygli og viðbragðsflýti.

2.3 Ökutækin

Volkswagen sendibifreiðin

Orsök slyssins er ekki rakin til ástands bifreiðarinnar.

Manitou vinnuvélin

Vinnuvélin var á ferð í almennri umferð í Lækjargötu og átti því að vera skráð í ökutækjaskrá og með skráningarkerkjum. Því var ekki heimilt að nota hana á vegum.

2.4 Vegur og umhverfi

Samkvæmt upplýsingum frá Strætó bs. var send öryggisábending til Reykjavíkurborgar árið 2022 þar sem gerðar voru athugasemdir vegna þrengsla við gatnamótin við hægri beygju strætisvagna af Lækjargötu inn Vonarstræti. Reykjavíkurborg brást við beiðninni og hefur á áætlun að setja upp umferðarljós við gatnamótin með stöðvunarlínu fyrir umferð um Vonarstræti inn á Lækjargötu talsvert innar í Vonarstræti. Að beiðni Strætó bs. var búið að færa ljósastaur við norðvesturhorn gatnamótanna lengra frá Lækjargötu.

3. Niðurstöður

3.1 Meginorsök slyssins

Akstur undir áhrifum fíkniefnis

Ökumaður sendibifreiðarinnar var óhæfur til aksturs sökum áhrifa örvandi fíkniefnis.

3.2 Aðrar orsakir slyssins

Ökumaður sendibifreiðarinnar virti ekki biðskyldu og ók í veg fyrir vinnuvélina

Biðskylda er fyrir umferð af Vonarstræti inn á Lækjargötu og strætisvagn byrgði ökumanni sendibifreiðarinnar sýn á vinstri akrein Lækjargötu til suðvesturs.

Gafflar vinnuvélarinnar lyftust upp að framan rétt fyrir slysið

Rétt fyrir slysið lyftust gafflar vinnuvélarinnar hratt upp að framan. Nefndin ályktar að ökumaðurinn hafi óafvitandi ýtt til stýripinna bómunnar, með þeim afleiðingum að gafflarnir lyftust upp fyrir og í árekstrinum.

Vinnuvélin var ekki skráð í ökutækjaskrá

Óheimilt er að aka óskráðum vinnuvélum án skráningarmarkja í almennri umferð. Vinnuvélin átti því ekki að vera í akstri í almennri umferð heldur flutt á milli vinnustaða með öðrum hætti.

Akstur undir áhrifum lyfja

Ökumaður vinnuvélarinnar greindist með slævandi lyf í blóði í lækningalegum skammti. Tekið er fram í leiðbeiningum lyfsins að ekki megi aka ökutæki meðan lyfið er tekið þar sem að það getur skert athygli og viðbragðsflýti og þar með aksturshæfni.

4. Tillögur í Öryggisátt

23-066U013T01. Skráningarskylda vinnuvéla

Rannsóknarnefnd samgönguslysa beinir þeirri tillögu til eiganda/umráðamanns vinnuvélarinnar að tryggja að allar skráningarskyldar vinnuvélar hans, sem eru í akstri á opinberum vegum, séu rétt skráðar.

Umrædd vinnuvél var ekki skráð í ökutækjaskrá, sbr. reglugerð um skráningu ökutækja nr. 751/2003 með áorðnum breytingum, þrátt fyrir að vera notuð í almennri umferð. Samkvæmt umferðarlögum nr. 77/2019 með síðari breytingum ber eigandi (umráðamaður) ábyrgð á skráningu þess í ökutækjaskrá og að skráningarmerki sé sett á það áður en það er notað í almennri umferð.

23-066U13T02. Öryggisúttekt á gatnamótunum

Rannsóknarnefnd samgönguslysa beinir þeirri tillögu til veghaldara að framkvæma öryggisúttekt á gatnamótum Vonarstrætis og Lækjargötu.

Talsverð umferð allra vegfarendahópa er um gatnamót Lækjargötu og Vonarstrætis. Aðstæður eru þröngar fyrir ökumenn stórra ökutækja að taka hægri beygjur á þessum gatnamótum. Einnig getur sýn ökumanna við vinstri beygju af Vonarstræti verið takmörkuð.

23-066U13T03 Yfirfara verklag um skoðanir og skráningar vinnuvéla

Rannsóknarnefnd samgönguslysa beinir þeirri tillögu til Vinnueftirlitsins og Samgöngustofu að yfirfara verklag um skoðanir og skráningar á vinnuvélum sem eru notaðar í almennri umferð.

Hlutverk Vinnueftirlitsins er að skoða og skrá vinnuvélar. Samningur er á milli Samgöngustofu og Vinnueftirlits um skráningar á vinnuvélum í ökutækjaskrá sem notaðar eru í almennri umferð. Við rannsókn slyssins kom í ljós að skráningum þeirra vinnuvéla sem skráðar eru í ökutækjaskrá var áfátt. Vinnueftirlitið sendir slíkar upplýsingar til Samgöngustofu en ökutækjaskrá er á ábyrgð hennar. Þá er það á ábyrgð eigenda/umráðamanns vinnuvélar að skrá hana í ökutækjaskrá, eigi að nota hana í almennri umferð.

5. Ábendingar

Akstur undir áhrifum ólöglegra fíkniefna og lyfja

Akstur undir áhrifum áfengis, vímuefna og lyfja er alvarlegt vandamál í umferðinni. Í tæplega þriðjungu banaslysa í umferðinni árin 2020 til 2023 voru ökumenn undir áhrifum ólöglegra fíkniefna og eða áfengis. Eru þá ótalin önnur alvarleg slys í umferðinni af sömu orsökum. Vímuefni hafa áhrif á dómgreind ökumanna og skynjun þeirra á umhverfið. Viðbragð, hreyfistjórnun og rökvísi skerðast og líkur á alvarlegu slysi aukast.

Rannsóknarnefnd samgönguslysa ítrekar fyrri ábendingar um akstur undir áhrifum fíkniefna og sljóvgandi lyfja. Nauðsynlegt er að koma þeim skilaboðum á framfæri við ökumenn að þeir aki ekki undir neinum kringumstæðum eftir neyslu slíkra efna.

Akstur vinnuvéla undir áhrifum lyfja í lækningalegum skömmtum

Rannsóknarnefnd samgönguslysa beinir því til forstöðumanna fyrirtækja og stofnana að skýrt komi fram í stefnu að ökumenn vinnuvéla og annarra ökutækja á þeirra vegum aki ekki undir áhrifum lyfja, sem geta skert aksturshæfni.



Skýrsluna samþykktu til útgáfu:

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

Reykjavík, 3. 12. 2024
Fyrir hönd Rannsóknarnefndar samgönguslysa

Stjórnandi rannsóknarinnar
Björgvin Þór Guðnason