



## Skýrsla um banaslys í umferðinni

Mál nr.: **2022-044U007**

Dagsetning: **21. júní 2022**

Staðsetning: **Víkurland í Innri-Gleðivík á Djúpavogi**

Atvik: **Ekið á gangandi vegfaranda**

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 21. júní 2022 var gangandi vegfarandi staddur á Víkurlandi á Djúpavogi. Meðfram 180 metra kafla af veginum er listaverk sem telur 34 stækkaðar eftirlíkingar af fuglaeggjum. Vegfarandinn var við eitt af eggjunum. Á sama tíma var vinnuvél ekið suður Víkurland frá hafnarbakka í Innri-Gleðivík áleiðis að fiskmarkaði Djúpavogs, um 1 km leið. Fiskfarmur í fjórum fiskikörum var á lyftaragöfllum vinnuvélarinnar. Vinnuvélinni var ekið á vegfarandann sem lést af völdum áverka sem af slysinu hlutust.

Í orsakagreiningu skýrslunnar kemur fram að vinnuvélinni var ekið áfram, meðfram listaverkinu á vinstri vegarhelmingi akbrautarinnar, en útsýn úr vinnuvélinni fram á veginn var takmörkuð vegna fiskikaranna. Á slysstað var blandað saman landnotkun en skipulag fyrir svæðið gerði einungis ráð fyrir hafnarstarfsemi. Ekki var til deiliskipulag fyrir svæðið við listaverkið. Samhliða vöntun á þessum skipulagsþáttum var ekki hugað að öryggi almennings. Þá hafði ekki verið unnin umferðaröryggisáætlun fyrir þéttbýlisstaðinn Djúpavog.

## 1. Helstu staðreyndir

### 1.1 Staðsetning



Mynd 1. Slysíð varð á veginum Víkurlandi á hafnarsvæði í Innri-Gleðivík á Djúpavogi í Múlapingi.

### 1.2 Helstu upplýsingar

**Látinn:**

64 ára karl.

**Veður og birta:**

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

**Vegur:**

Bundið slitlag (klæðning) og þurr vegur. Hámarkshraði 50 km/klst. Meðaltalsumferð á sólarhring (ÁDU) á veginum á milli hafnarvæða á Djúpavogi árið 2022 var 430 ökutæki.

**Tími sólarhrings:**

Tilkynnt klukkan 12:45.

**Ökutæki:**

Skráningarskyld vinnuvél Manitoe MLT 629 með skotbómu og lyftaragöfllum.

### 1.3 Atvikalýsing

Gangandi vegfarandi var staddur við listaverk meðfram veginum Víkurlandi í Innri-Gleðivík á Djúpavogi. Vinnuvél var ekið Víkurland á vinstri hluta akbrautarinnar til suðurs frá hafnarbakka í Innri-Gleðivík í átt að fiskmarkaði Djúpavogs með fiskfarm í fjórum fiskikörum. Körnum hafði verið staflað upp á hvert annað á lyftaragöfllum vinnuvélarinnar. Vinnuvélinni var ekið á vegfarandann. Hann lést af völdum áverka sem af slysinu hlutust.

Vinnuvélinni var ekið af stað frá löndun við Gleðivíkurhöfn þar sem fiskiskip hafði landað um 130 fiskikörum. Þrjár vinnuvélar, tveir lyftarar og umræddur skotbómulyftari, stóðu að flutningi á fiskikörnum frá Gleðivíkurhöfn að Djúpavogshöfn, sem er um eins kílómetra leið. Var þessum flutningum að ljúka þegar slysið átti sér stað. Að öllu jöfnu er landað á bryggjunni við fiskmarkaðinn við Djúpavogshöfn en sökum lagfæringar á viðlegukanti þeirrar bryggju var notast við löndunarbryggjuna í Innri-Gleðivík.

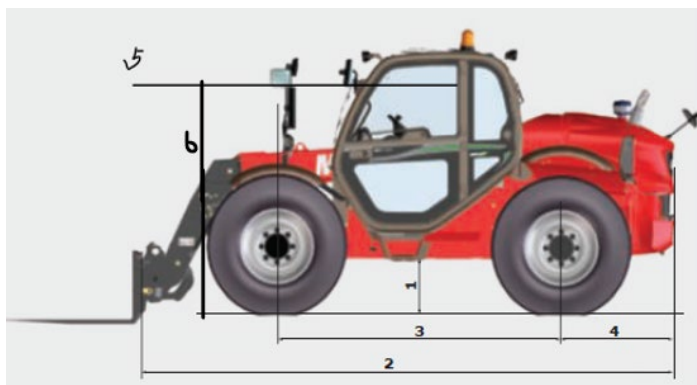
Við slyssað var vinnuvélinni ekið á vinstri vegarhelmingi akbrautarinnar. Á göfllum framan við stýrishús vinnuvélarinnar voru fjögur fiskikör en körnum var hlaðið hvert ofan á annað. Þegar ökumaður hellaði gengu þrjú efstu körin til og féllu ofan í neðsta karið án þess að falla í götuna (mynd 5).

Slysið var tilkynnt kl. 12:45 til lögreglu og viðbragðsaðilar fóru á vettvang. Daginn eftir, þann 22. júní, hafði lögreglan á Austurlandi samband við Rannsóknarnefnd samgönguslysa og tilkynnti um banaslysið. Vafi hafði leikið á því hvort skilgreina ætti slysið sem umferðarslys þar sem vinnuvél átti í hlut. Slysið telst vera umferðarslys skv. skilgreiningu laga nr. 18/2013 um rannsókn samgönguslysa vegna þess að vinnuvélin var skráningarskyld ökutæki sem var á ferð um skráðan veg. Starfsmenn RNSA fóru á vettvang þann 24. júní 2022 og gerðu vettvangsrannsókn.

### 1.4 Áverkar

Gangandi vegfarandinn hlaut banvæna fjölværka í slysinu. Ökumaður lyftarans slasaðist ekki.

### 1.5 Ökutækið



Mynd 2. Stærðir á Manitoe MLT 629. Heildarlengd ökutækis (2): 4,83 m., hjólhaf (3): 2,52 m., miðja afturhjól að afturenda (4): 1,01 m., fjarlægð frá ökumanni að framenda (5): 3,0 m., augnhæð ökumanns (6): um 2 m. (Upplýsingabæklingur frá Manitou.com með breytingum frá RNSA)

Ökutækið (mynd 2) var vinnuvél af gerðinni Manitoe MLT 629. Hún var með skotbómu og útbúin lyftaragöfllum á bómunni. Samkvæmt ökutækjaskrá var fyrsta skráning í desember 2021 en vinnuvélar sem ætlaðar eru til aksturs á vegum skal skrá í ökutækjaskrá sbr. reglugerð nr. 751/2003 um skráningu ökutækja, með síðari breytingum. Samkvæmt upplýsingum frá Eimskip, eiganda vélarinnar, var hún árgerð 2017. Vinnuvélar af þessari gerð eru oft nefndar skotbómulyftarar.

## 1.6 Ökuhraði

Hámarkshraði á svæðinu er 50 km/klst. Ekki er vitað um nákvæman ökuhraða vinnuvélarinnar þegar slysið átti sér stað en að teknu tilliti til aðstæðna og stöðu fiskikara eftir slysið var ökuhraðinn sennilega lítill. Uppgefinn hámarkshraði vinnuvéla af þessari tegund er 28 km/klst miðað við 400/70R20 hjólbarða. Hjólbarðar undir vinnuvélinni voru með minna þvermál eða 360/70R20 og hámarkshraði hennar því sennilega minni en framleiðandi gaf upp.

## 1.7 Vegur

Víkurland er vegur sem liggur meðal annars á milli Gleðivíkurhafnar og Djúpavogshafnar þar sem fiskmarkaður Djúpavogs er til húsa (mynd 4). Þessi leið er um einn kílómetri að lengd og var með bundnu slitlagi. Vegurinn á slysstað, viðhald hans og merkingar á og við hann, voru á ábyrgð sveitarfélagsins.

## 1.8 Umhverfi

Nyrst á hafnarsvæðinu í Innri-Gleðivík er löndunarhöfn, Gleðivíkurhöfn, sem var í notkun til löndunar á fiski þegar slysið varð. Á hafnarsvæðinu, meðfram veginum Víkurlandi, var einnig listaverk til sýnis fyrir almenning, en listaverkið var sett upp árið 2009. Listaverkið var á steiptum stólpum meðfram ströndinni í Innri-Gleðivík. Stólparnir voru áður notaðir sem undirstöður fyrir löndunarrör frá löndunarbyggjunni að aflagðri fiskimjòlsverksmiðju við suðurenda hafnarsvæðisins. Listaverkið, sem var meðfram veginum á um 180 metra kafla, telur 34 stækkaðar eftirlíkingar af fuglaeggjum. Það sést á myndum 3 og 6. Listaverkið hefur dregið að sér talsvert af ferðamönnum sem koma til Djúpavogs.



Mynd 3. Mynd tekin til norðurs eftir Víkurlandi. Myndin var tekin þrem dögum eftir slysið en þá var búið að setja aftur upp afmörkun á svæðinu, milli listaverksins og akstursleiðar um Víkurland. Í vinstra efra horni sést í framleiðsluhúsnæði á svæðinu.

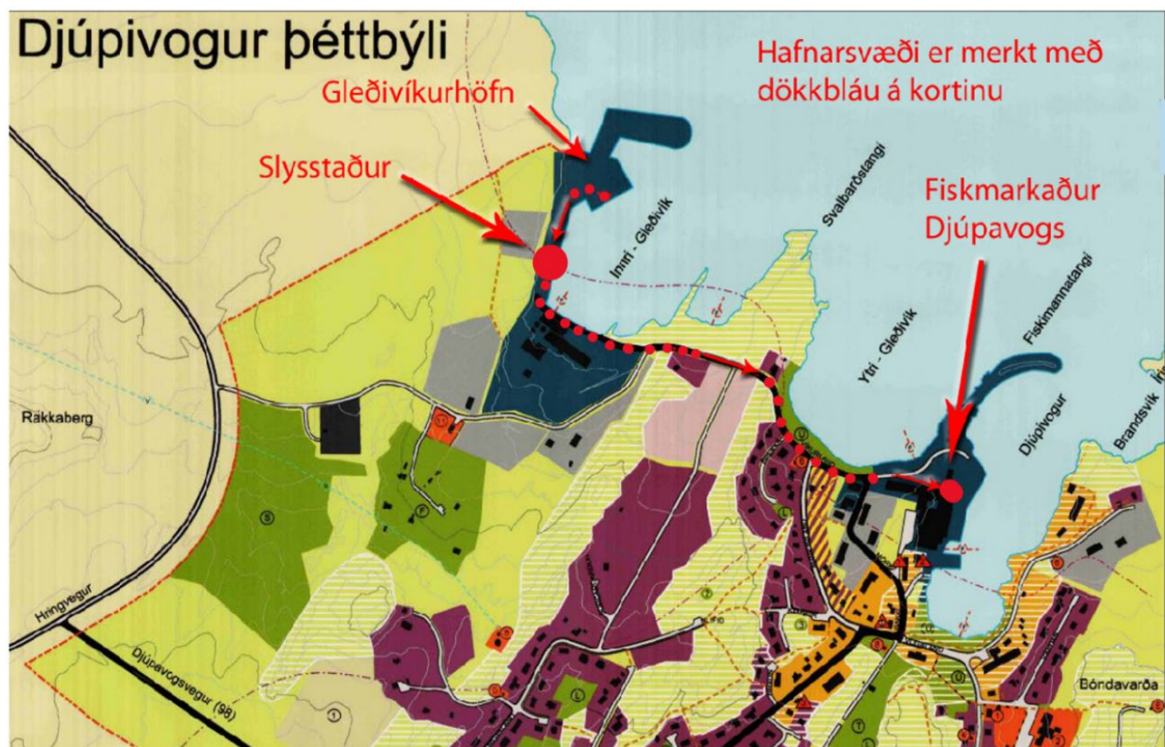


Þegar slysið varð voru ekki sérstakar merkingar eða skipulag á svæðinu sem afmarkaði athafnasvæði fyrir ferðamenn sem skoðuðu listaverkið. Kaðlar sem afmörkuðu svæðið við listaverkið annars vegar og akstursleiðina hins vegar höfðu verið teknir niður nokkrum mánuðum fyrir slysið, en voru settir upp aftur eftir slysið (mynd 3). Þessi afmörkun var síðan fjarlægð aftur haustið 2023. Engin vörn eða aðskilnaður fyrir gangandi umferð var þá á staðnum. Engin veglýsing var á Víkurlandi þar sem listaverkið var staðsett en umferð ferðamanna að listaverkinu var allan ársins hring. Ekki voru afmörkuð bifreiðastæði eða svæði fyrir bifreiðar á svæðinu sem getur þrengt að umferð um Víkurland.

Nokkuð stöðug umferð atvinnuökutækja var um Víkurland á svæðinu við listaverkið. Vestan Víkurlands á móts við listaverkið var framleiðsluhúsnæði þar sem var starfsemi allan ársins hring (mynd 3). Þaðan voru farnar, þegar verkmiðjan var í fullri framleiðslu, 11–12 ferðir daglega með vörubifreið með afurðir um Víkurland meðfram listaverkinu. Yfir sumartímann hefur verið framleiðslustopp hjá verkmiðjunni sem hefur fækkað þessum ferðum. Einnig var að öllu jöfnu umferð lyftara um svæðið frá fiskeldisfyrirtæki á svæðinu.

## 1.9 Skipulag svæðisins og umferðaröryggisáætlun

Svæðið sem liggur að höfninni í Innri-Gleðivík er skipulagt sem hafnarsvæði samkvæmt gildandi aðalskipulagi fyrir Djúpavog sem nefnist „Aðalskipulag Djúpavogshrepps 2008 – 2020“ (mynd 4). Listaverkið var staðsett innan hafnarsvæðisins. Ekki var til deiliskipulag fyrir það svæði.



Mynd 4. Aðalskipulag Djúpavogshrepps 2008–2020, þéttbýliskort, djupivogur.is. Á kortinu er merkt tæplega 1 km æfluð leið vinnuvélarinnar, með örvm og rauðum punktum, frá Gleðivíkurhöfn um Ytri-Gleðivík að fiskmarkaði Djúpavogs við Djúpavogshöfn. Slysstaðurinn er á dökkbláu hafnarsvæði skv. aðalskipulagi. Rauðlituðum texta og merkingum var bætt við af RNSA.

Við eftirgrennslan RNSA kom í ljós að ekki hefur verið unnin umferðaröryggisáætlun fyrir þéttbýlisstaðinn Djúpavog.

## 1.10 Áfengis- og lyfjarannsókn

Ökumanninum var gert að blása í áfengisöndunarmæli sem sýndi neikvæða niðurstöðu.

## 2 Orsakagreining

### 2.1 Slysið

Útsýn úr vinnuvélinni fram á veginn var takmörkuð vegna fiskikaranna. Hæð hvers fiskikars var 0,58 metrar og því var heildarhæð staflans um 2,3 metrar auk þess sem þeim hafði verið lyft upp frá veginum á meðan akstrinum stóð. Breidd karanna var 1,2 metrar og fiskikörin voru um 3 metra frá ökumanni.

Stýrishús vinnuvélarinnar er vinstra megin til hliðar við skotbómuna sem gafflar lyftarans hvíldu á. Útsýn úr stýrishúsi vinnuvélarinnar sést á mynd 5. Ökumaður kvaðst hafa haft möguleika á að sjá lítilliga fram á veginn, í gegnum göt á körnunum hönnuð fyrir gaffla lyftitækja.



Mynd 5. Útsýn úr ökumannssæti lyftarans. Bóma lyftarans er í hærri stöðu á myndinni en þegar slysið varð. Mynd breytt af RNSA.

Ökumaður vinnuvélarinnar kvaðst hafa séð einn gangandi vegfaranda, staðsettan á veginum, hægra megin við vinnuvélina, miðað við akstursstefnu hennar, og hann því haldið sig vinstra megin á akbrautinni. Hann hafi einnig verið að forðast holur í slitlagi vegarins með því að aka á vinstri vegarhelmingi. Þetta hafi verið skömmu fyrir slysið og hann þá verið nýbúinn að aka framhjá þremur öðrum vegfarendum. Hann hafi ekki séð neinn vegfaranda nær listaverkinu. Hann kvaðst hafa náð augnsambandi við gangandi vegfarandann, sem staðið hafi á veginum hægra megin við akstursstefnu vinnuvélarinnar, við vesturbrún akbrautarinnar, skömmu áður en slysið varð og taldi vegfarandann hafa áttað sig á leið lyftarans um veginn. Hann hafi byrjað að hemla þegar hann varð



var við höggið. Að sögn ökumanns lyftarans voru fleiri vinnuvélar með lyftaragöfllum að flytja fiskikör fyrir sama aðila.

Vitni að slysinu kvaðst hafa verið á tali við vegfarandann sem lést, skömmu fyrir slysið þar sem þeir voru staddir við austurbrún vegarins, við listaverkið. Eiginkona vitnisins hafi tekið mynd af honum við listaverkið nokkrum mínútum fyrir slysið, þar sem vegfarandinn sem lést sést í bakgrunni. Hún varð ekki vitni að slysinu. Vitnið kvaðst síðan hafa séð þegar vegfarandinn lenti fyrir vinnuvélinni og verið fyrstur á slysstað. Hann hafi ekki séð nánasta aðdraganda slyssins.

## 2.2 Aksturinn

Vinnuvélinni var ekið áfram í stað þess að bakka, eins og kennt er á vinnuvélanámskeiðum Vinnueftirlitsins, þegar farmur á göfllum lyftara hindrar útsýn ökumanns. Einnig var vinnuvélinni ekið á vinstri vegarhelmingi Víkurlands þegar slysið varð. Þegar ökumaður hemlaði gengu þrjú efstu körin til og féllu fram á við án þess að falla í götuna en ökumaður kvaðst hafa hagað hemlun vélarinnar á þann máta að körin myndu ekki falla í götuna. Sennilegt er að ökuhraði vinnuvélarinnar hafi verið lítil en ökumaður kvaðst hafa ekið á 5–8 km hraða þegar slysið varð.



Mynd 6. Akstursleið vinnuvélarinnar til suðurs. Listaverkið sést austan megin meðfram veginum, vinstra megin miðað við akstursstefnu vinnuvélarinnar. Engin afmörkun var á svæðinu við listaverkið gagnvart gangandi vegfarendum og aksturleið um Víkurland. Fyrir framan vinnuvélina á myndinni er lyftari að stýða við körin.

## 2.3 Skipulag svæðisins

Á slysstað var blandað saman landnotkun, það er hafnar svæði annars vegar og afþreyingar- og ferðamannasvæði hins vegar. Gildandi skipulag fyrir svæðið, þegar slysið varð, gerði einungis ráð fyrir hafnarstarfsemi. Hvorki var unnið deiliskipulag fyrir svæðið áður en framkvæmdir hófust við uppsetningu listaverksins né ráðist í aðgerðir til að tryggja öryggi gangandi vegfarenda samhliða uppsetningu verksins. Gerði skipulag hafnar svæðisins ekki ráð fyrir ferðamönnum og ekki er að sjá á fundargerðum sveitarstjórnar eða hafnarnefndar Djúpavogshrepps frá árinu 2009 að hugað hafi verið að öryggi vegfarenda í tengslum við framkvæmdina þegar ákveðið var að samþykkja og

fjármagna listaverkið. Fram kom í fundargerð Djúpavogshrepps að gert var ráð fyrir að listaverkið yrði talsvert aðráttarafl fyrir ferðamenn.

## 2.4 Umhverfið

Fram hefur komið í viðtölum RNSA við staðkunnuga að mikill fjöldi ferðamanna komi yfir sumartímamann til að skoða listaverkið. Að sögn þeirra sé fjöldinn svo mikill að bera megi saman við hundruð manna samankomna á útihátíð þegar mest sé, en þessi mikli fjöldi ferðamanna fylgi oft komu skemmtiferðaskipa. Þá hafi þeir sem þurfa að aka um svæðið miklar áhyggjur af slyshættu en með ferðamönnum á eigin vegum fylgi einnig fjöldi ökutækja sem sé lagt þar sem mögulegt er. Sú umferð ökutækja um Víkurland sé í bland við umferð atvinnuökutækja frá höfninni og iðnaðarsvæðinu.

## 2.5 Umferðaröryggisáætlun

Við athugun kom í ljós að ekki hefur verið unnin umferðaröryggisáætlun fyrir Djúpavog. Frá því að listaverkið var sett upp hefur Djúpavogshreppur sameinast fleiri sveitarfélögum og heitir sameinað sveitarfélag Múlaþing. Fyrir tilurð Múlaþings hafði eitt sveitarfélagið, sem síðar varð hluti af sameinuðu sveitarfélagi, unnið slíka áætlun. Í umferðaröryggisáætlunum eru meðal annars varasamir staðir og hindranir í vegakerfinu innan sveitarfélagsins kortlögð og áætlanir unnar til frekari framkvæmda í þágu umferðaröryggis. Hluti af leiðum til að bæta öryggi í umferð sveitarfélaga felur meðal annars í sér greiningu á gatnakerfi sveitarfélagsins, til dæmis yfirborðsmerkingum vega, núverandi hraðatakmarkandi aðgerðum og kortlagningu gönguleiða. Á slystað voru engar yfirborðsmerkingar á veginum né aðgreining fyrir óvarða vegfarendur.

## 3 Niðurstöður

### 3.1 Meginorsök slyssins

#### **Ökumaður vinnuvélarinnar veitti ekki gangandi vegfaranda athygli**

Útsýn ökumanns vinnuvélarinnar fram á veginn var skert vegna farms á göfllum vinnuvélarinnar.

### 3.2 Aðrar orsakir slyssins

#### **Vinnuvélinni var ekið á röngum vegarhelmingi**

Vinnuvélinni var ekið á vinstri vegarhelmingi akbrautarinnar, nærri listaverki.

#### **Vinnuvélinni var ekið áfram með skertri útsýn vegna farms (ekki afturábak)**

Í vinnuvélakennslu er lögð áhersla á að aka vinnuvélum afturábak þegar farmur á göfllum hindrar útsýn ökumanns. Í þessu tilfalli var um eins kílómetra vegalengd að fara á milli tveggja hafna innan sveitarfélagsins og að hluta til um svæði sem ferðamenn sækja í að skoða.

#### **Umferð gangandi vegfarenda og ökutækja á Víkurlandi var ekki aðgreind**

Kaðlar sem höfðu áður aðgreint listaverkið frá akbrautinni höfðu verið teknir niður nokkru fyrir slysið. Þeir voru settir upp aftur eftir slysið en samkvæmt upplýsingum sem RNSA bárust í umsagnarferlinu voru kaðlarnir aftur teknir niður í september 2023.



### **Skipulagsmálum svæðisins var ábótavant**

Blandað hafði verið saman við hafnarsvæði, afþreyingar- og ferðamannasvæði en ekki var unnin formleg breyting á landnotkunarflokkun þegar listaverki var komið fyrir á hafnarsvæðinu. Einnig var ekki gert deiliskipulag fyrir svæðið, þar sem slysið varð, áður en framkvæmdir hófust við uppsetningu listaverksins og þannig ekki hugað að þáttum sem snúa að öryggi og heilsu almennings.

## **4 Tillögur í öryggisátt**

### **Bætt öryggi vegfarenda við listaverk á hafnarsvæði**

Rannsóknarnefnd samgönguslysa beinir þeirri tillögu til Múlaþings að greina og útfæra breytingar til að tryggja öryggi vegfarenda á svæðinu við listaverkið við Víkurland.

Blandað er saman umferð ferðamanna og þungrar atvinnustarfsemi án varanlegrar aðgreiningar með tilliti til umferðaröryggis á svæðinu við listaverkið. Um Víkurland er talsverð umferð, bæði atvinnutækja sem og annarra ökutækja en samkvæmt talningu Vegagerðarinnar var ársdagsumferð á milli hafnarsvæða á Djúpavogi 430 ökutæki árið 2022. Umferð ferðamanna um svæðið hefur aukist mikið undanfarin ár, sérstaklega með komu skemmtiferðaskipa og telur nefndin því mikilvægt að greina og útfæra varanlegar breytingar á svæðinu annars vegar að teknu tilliti til umferðar gangandi vegfarenda og hins vegar að teknu tilliti til umferðar ökutækja.

### **Umferðaröryggisáætlun sveitarfélaga**

Rannsóknarnefnd samgönguslysa beinir þeirri tillögu til Múlaþings að gera umferðaröryggisáætlun fyrir sameinað sveitafélag.

Ekki hefur verið unnin umferðaröryggisáætlun fyrir Djúpavog sem þéttbýlisstað innan sveitarfélagsins Múlaþings. Umferðaröryggisáætlunir eru mikilvæg skref í að ná markmiðum stjórnvalda í umferðaröryggismálum. Undanfarin ár hafa sveitarfélög verið sérstaklega hvött til að gera áætlun um umferðaröryggi. Helstu ástæður fyrir gerð slíkra áætlana eru að draga úr fjölda látinna og slasaðra vegfarenda. Þar geta m.a. komið fram upplýsingar um uppbyggingu vegakerfis sveitarfélagsins og vegflokka, umferðarmagn, samsetningu umferðar og hraða. Auk þess kortlagning stígakerfa, skólaleiða og almenningsgangna t.d. þar sem óvarðir vegfarendur fara um<sup>1</sup>.

### **Breytingar á skipulagi sveitarfélagsins**

Rannsóknarnefnd samgönguslysa beinir þeirri tillögu til Múlaþings að vinna að breytingum á skipulagi fyrir hafnarsvæðið, þar sem slysið varð, meðal annars til að tryggja umferðaröryggi gangandi vegfarenda.

Ekki voru gerðar breytingar á skipulagsáætlunum fyrir svæðið þar sem slysið varð áður en listaverk var sett upp, en gera mátti ráð fyrir að listaverkið drægi að sér nokkurn fjölda vegfarenda.

<sup>1</sup> Hörður Bjarnason, Rúna Ásmundsdóttir og Þorsteinn R. Hermannsson, 2010, Umferðaröryggisáætlunir sveitarfélaga. Leiðbeiningar. Mannvit, Samgöngustofa og Vegagerðin.

## 5 Mikilvægar ábendingar

### Umferðaröryggisáætlanir sveitarfélaga

Rannsóknarnefnd samgönguslysa hvetur sveitarfélög að gera umferðaröryggisáætlun sem ekki hafa þegar unnið slíka. Í skýrslu VSÓ ráðgjafar um mat á ávinningi umferðaröryggisáætlana sveitarfélaga<sup>2</sup> kemur fram að sveitarfélögin væru sammála um að ávinningur hafi hlotist af gerð slíkra áætlana og að þær nýtist embættismönnum og sveitarstjórnarmönnum við störf sín og til að auka vitund forráðamanna sveitarfélaga og íbúa um umferðaröryggi. Þær eru mikilvæg skref til að ná markmiðum stjórnvalda í umferðaröryggismálum, sem eru að draga úr fjölda látinna og slasaðra vegfarenda. Í slíkri áætlun geta m.a. komið fram upplýsingar um uppbyggingu vegakerfis sveitarfélagsins og vegflokka, hraðaflokka, umferðarmagn, yfirborðsmerkingar, samsetningu umferðar og hraða. Auk þess kortlagning stígakerfa, skólaleiða og almenningssamgangna.

### Skipulagsbreytingar innan sveitarfélaga og umferðaröryggi

Rannsóknarnefnd samgönguslysa hvetur sveitarfélög til að huga sérstaklega að umferðaröryggi þegar breytingar eru lagðar til á skipulagi innan sveitarfélaga líkt og þegar verið er að breyta eða blanda saman landnotkun samkvæmt aðalskipulagi eða þegar unnið er að tillögum um breytingar á deiliskipulagi.

### Skýrsluna samþykkja:

Guðmundur Freyr Úlfarsson  
Guðrún Nína Petersen  
Guðrún María Svavarsdóttir  
Áslaug Árnadóttir

### Fyrir hönd Rannsóknarnefndar samgönguslysa

Helgi Þ. Kristjánsson  
Stjórnandi rannsóknar

Reykjavík 20.02.2024

Rannsóknarnefnd samgönguslysa

---

<sup>2</sup> VSÓ ráðgjöf, 2020, Umferðaröryggisáætlanir sveitarfélaga. Mat á ávinningi. Vegagerðin.