



### Skýrsla um banaslys í umferðinni

Mál nr.: **2023-072U016**

Dagsetning: **2. nóvember 2023**

Staðsetning: **Reykjanesbraut við Innri Njarðvík**

Atvik: **Útafakstur og velta**

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

Að morgni 2. nóvember 2023 var Renault sendibifreið ekið Reykjanesbraut til vesturs á hægri akrein við Innri-Njarðvík. Þegar bifreiðin var á móts við Eikardal var henni sveigt yfir á vinstri akrein, áfram út fyrir veg, inn á miðdeili á milli akbrauta Reykjanesbrautar, á víravegrið sem hún kastaðist af og valt í framhaldi af því. Eftir um eina og hálfu veltu hafnaði bifreiðin á hægri hlið og varð ökumaður að hluta til undir henni þegar hún stöðvaðist. Hann var einn í ökutækinu og lést í slysinu.

## 1. Helstu staðreyndir

### 1.1 Staðsetning



Mynd 1. Slysíð varð á Reykjanesbraut við Innri Njarðvík.

### 1.2 Helstu upplýsingar

**Látinn:**

34 ára karl.

**Veður og birta:**

Hiti um 2°C, þurr og myrkur. Götulýsing við veginn. Vindur NNA 7-8 m/s.

**Vegur:**

Bundið slitlag. Hámarkshraði 90 km/klst.

Meðaltalsumferð á sólarhring (ÁDU) var 18500 ökutæki.

**Tími sólarhrings:**

Klukkan 08:16.

**Ökutæki:**

Renault Kangoo sendibifreið, nýskráð 2015.

### 1.3 Atvikalýsing

Að morgni 2. nóvember 2023 var Renault Kangoo sendibifreið ekið Reykjanesbraut til vesturs á hægri akrein í átt til Reykjanesbæjar. Þegar bifreiðinni hafði verið ekið tæpan kílómetra framhjá eystri miðlægu gatnamótunum við Innri-Njarðvík í Reykjanesbæ var henni, að sögn vitnis, sveigt hratt yfir á vinstri akrein, áfram út fyrir veginn og inn á miðdeili með v-laga lægð á milli akbrautanna. Þar var bifreiðinni ekið á víravegrið á miðdeilinum með þeim afleiðingum að bifreiðin valt um eina og hálfu veltu. Víravegriðið kom í veg fyrir að bifreiðin færi yfir á gagnstæða akrein sem, að sögn annars vitnis, hindraði að henni væri ekið á bifreið sem var ekið úr gagnstæðri átt. Ökumaður, sem var einn í bifreiðinni, lést í slysinu. Heildarlengd slysavettvangs var 111 metrar. Rannsóknarnefnd samgönguslysa fékk tilkynningu kl. 08:37, fór á slysstað og gerði vettvangsrannsókn.

### 1.4 Áverkar

Ökumaður lést á slysstað af völdum fjöláverka. Hann var ekki spenntur í öryggisbelti og varð að hluta til undir bifreiðinni þegar hún stöðvaðist.

### 1.5 Ökutækið

Bifreiðin var Renault Kangoo sendibifreið. Nýskráning var í maí 2015. Hún var með gilda skoðun þegar slysið átti sér stað og var síðast tekin til aðalskoðunar 31. maí 2023 án athugasemda. Eigin þyngd bifreiðarinnar var 1328 kg. Bifreiðin var útbúin negldum vetrarhjólbörðum. Dýpt í mynstri hjólbarða var 6-8 mm. Hún var fimm dyra með tveimur hurðum fremst sem opnuðust út með venjulegum hjörum, einni rennihliðarhurð þar fyrir aftan á hægri hlið. Bifreiðin var díselknúin með framhjóladrifi.



**Mynd 2. Bifreiðin var mikið skemmd eftir slysið.**

Bifreiðin var tekin til bíltæknirannsóknar. Niðurstaða bíltæknirannsóknar var að ekkert benti til skyndibilunar í bifreiðinni sem getur hafa valdið slysi. Í niðurstöðum kom fram að ekki voru ummerki á öryggisbelti né beltalykkju sem geta gefið til kynna að beltí hafi verið í notkun þegar

slysið varð. Einnig kom fram að slag hafi verið í spindilkúlu hægra megin að framan og að léleg gúmmifóðring í hjólsþyrnu vinstra megin að framan gætu hafa haft áhrif á akstursegginleika bifreiðarinnar. Ekki varð mikil aflögun í farþegarými þrátt fyrir að bifreiðin hafi verið mikið skemmd eftir slysið.

## 1.6 Ökuhraði

Ekki var hægt að lesa hraða úr tölvu bifreiðarinnar sökum aldurs hennar. Leyfður hámarkshraði á vettvangi var 90 km/klst. Að sögn vitnis að slysinu, sem kvaðst hafa ekið á um 100 km/klst hraða á eftir bifreiðinni, hafi bil á milli bifreiðanna sennilega minnkað áður en slysið varð.

## 1.7 Vegur og umhverfi á slystað

Slystaður var utan þéttbýlis á Reykjanesbraut, á vegi nr. 41, sem liggur vestur/austur á milli Flugstöðvar Leifs Eiríkssonar og höfuðborgarsvæðisins. Þar sem slysið varð, á móts við Innri-Njarðvík í Reykjanesbæ, voru tvær akreinar í hvora átt með miðdeili á milli akbrauta. Miðdeilirinn



Mynd 3. Viravegrið í miðdeili á Reykjanesbraut.

er um 12,5 metra breið v-laga lægð milli akbrauta. Vegrið, hannað með 3 vírum á milli 0,9 metra hárra málmstaura, var staðsett á miðdeilinum 10 metra frá nyrðri akbrautinni og 2,5 metra frá syðri akbrautinni, sem er fyrir umferð til austurs í átt að höfuðborgarsvæðinu. Efsti vír í vegriðinu var í 0,75 metra hæð (mynd 3). Halli lægðarinnar frá nyrðri akbraut var 8 gráður niður á við í 6 metra frá vegöxl, en þá tók við 8 gráðu halli upp á við, í 4 metra að vegriðinu.

Heildarbreidd nyrðri akbrautarinnar, sem bifreiðinni var ekið eftir áleiðis til Reykjanesbæjar, mældist 11,5 metrar og var hún með bundnu slitlagi (malbiki). Breidd hvorrar akreinar fyrir sig var 3,8 metrar. Vegöxl norðan akbrautar var 2,9 metrar og sunnan megin 1 metri á breidd.

Á miðri nyrðri akbrautinni var brotin deililína (bilið þrisvar sinnum lengri en línan), sem skipti akbrautinni í tvær akreinar með sömu akstursátt, en deililína merkir að aka megi yfir hana enda sé gætt varúðar. Meðfram akbrautinni beggja vegna var óbrotin kantlína.

Engar rifflur voru fræstar á vegaxlir nyrðri akbrautar Reykjanesbrautar við slystað. Á syðri akbraut, með umferð til austurs, voru rifflur fræstar beggja vegna akbrautarinnar.



Mynd 4. Heildarlengd slysavettvangs var 111 metrar og 51 metri eftir að bifreiðin rakst á vegriðið og valt.

## 1.8 Áfengis- og lyfjaprófanir

Niðurstaða áfengis- og lyfjarannsóknar á ökumanninum leiddi í ljós fíkniefni í blóði hans.

## 2. Niðurstöður

### Orsakir

**Ökumaður var ekki hæfur til að stjórna ökutæki vegna áhrifa fíkniefnis**  
Fíkniefni mældist í blóði ökumanns.

**Ökumaður var ekki spenntur í öryggisbelti**  
Ökumaður varð að hluta til undir bifreiðinni þegar hún stöðvaðist.

## 3. Mikilvægar ábendingar

### Akstur undir áhrifum ólöglegra fíkniefna

Akstur undir áhrifum áfengis, vímuefna og lyfja er alvarlegt vandamál í umferðinni. Í níu af 32 banaslysum 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.

### Notkun öryggisbelta

Ökumaðurinn var ekki spenntur í öryggisbelti. Rannsóknarnefnd samgönguslysa telur að hann hefði getað lifað slysið af ef hann hefði verið spenntur í öryggisbelti. Nefndin brýnir fyrir ökumönnum og farþegum að nota ávallt öryggisbelti, hvort sem verið er að fara styttri eða lengri vegalengdir, innan eða utan þéttbýlis. Vanhöld á notkun öryggisbelta eru ein af helstu orsökum alvarlegra áverka og banaslysa í umferðinni.



Skýrsluna samþykktu til útgáfu:

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

Reykjavík, 24.09.2024  
Fyrir hönd Rannsóknarnefndar samgönguslysa

---

Stjórnandi rannsóknarinnar  
Helgi Þ. Kristjánsson