



Skýrsla um banaslys í umferðinni

Mál nr.: 2024-002U002

Dagsetning: 12. janúar 2024

Staðsetning: Suðurlandsvegur við Skaftafell

Atvik: Framanákeyrsla

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.

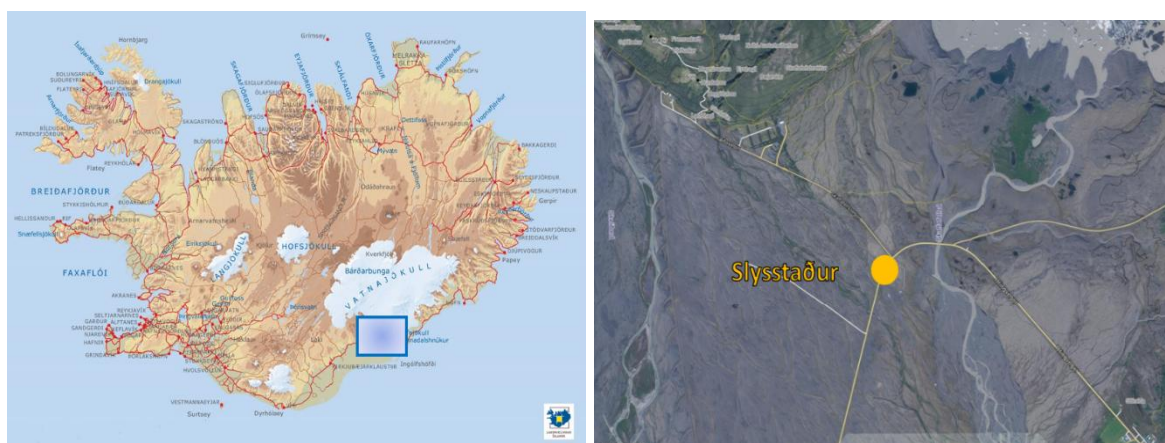
Samantekt

Þann 12. janúar 2024 var Dacia fólksbifreið ekið norðaustur Suðurlandsveg við Skaftafell. Á sama tíma var Audi fólksbifreið ekið úr gagnstæðri átt suðvestur Suðurlandsveg. Um 180 metrum suðvestan við gatnamótin að Skaftafellsvegi fór Audi bifreiðin yfir á rangan vegarhelming og framan á Dacia bifreiðina í hörðum árekstri. Tveir farþegar sem voru í Dacia bifreiðinni létust og ökumaðurinn slasaðist. Í Audi bifreiðinni voru fjórir farþegar auk ökumanns og slösuðust þau öll.

Í greiningarkafli skýrslunnar kemur fram að ökumaður Audi bifreiðarinnar missti stjórn á henni í glerhálfu og í framhaldi af því fór bifreiðin yfir á gagnstæðan vegarhelming.

1. Helstu staðreyndir

1.1 Staðsetning



Mynd 1. Slysíð varð á Suðurlandsvegi um 180 metrum suðvestan við Skaftafellsveg.

1.2 Helstu upplýsingar

Látin:

37 ára kona og 52 ára karl.

Veður og birta:

Hiti 3°C, hægviðri, heiðskírt, rökkur.

Vegur:

Bundið slitlag (klæðing), bleyta og hálka. Hámarkshraði 90 km/klst. Meðaltalsumferð á sólarhring (ÁDU) var 1450 ökutæki.

Tími sólarhrings:

Tilkynnt til 112 klukkan 9:48.

Ökutæki:

Dacia Duster, nýskráð árið 2022 og Audi Q7, nýskráð árið 2008.

1.3 Atvikalýsing

Dacia Duster fólksbifreið var ekið Suðurlandsveg til norðausturs við Skaftafell. Auk ökumanns voru tveir farþegar í bifreiðinni, einn í framsæti og einn í hægra aftursæti. Audi Q7 fólksbifreið var á sama tíma ekið til suðvesturs. Auk ökumanns voru fjórir farþegar í bifreiðinni, einn farþegi í framsæti og þrír í aftursæti.

Skömmu fyrir slysið þegar Audi bifreiðin var nýkomin úr aflíðandi vinstri beygju byrjaði afturendi hennar að renna til hægri. Þegar ökumaður náði stjórn á bifreiðinni var hún komin yfir á vinstri vegarhelming. Þar skall hún beint framan á Dacia bifreiðina í hörðum árekstri (mynd 2). Farþegarnir í Dacia fólksbifreiðinni létust í slysinu.

Slysið var tilkynnt til lögreglu kl. 9:48 og fóru viðbragðsaðilar á vettvang. Fjarskiptamiðstöð lögreglunnar tilkynnti Rannsóknarnefnd samgönguslysa um slysið kl. 10:21 sama dag. Sjá nánar í kafla 2.5 um björgun á vettvangi.

1.4 Áverkar

Allir í Dacia bifreiðinni voru spenntir í öryggisbelti. Farþegarnir létust báðir á slysstað sökum fjörlátverka. Ökumaðurinn var fluttur slasaður með þyrlu Landhelgisgæslunnar á sjúkrahús.

Allir í Audi bifreiðinni voru spenntir í öryggisbelti. Þeir slösuðust mismikið og voru allir fluttir á sjúkrahús með þyrlu Landhelgisgæslunnar.

1.5 Ökutækin

Báðar bifreiðarnar voru teknar til bíltæknirannsóknar.

Dacia Duster fólksbifreið

Dacia Duster bifreiðin var fimm dyra og díselknúin. Í bifreiðinni var hefðbundið fjórhjóladrif. Nýskráning var í nóvember 2022. Bifreiðin átti næstu aðalskoðun í október 2025 og var með gilda skoðun þegar slysið átti sér stað. Eigin þyngd bifreiðarinnar var 1540 kg og leyfð heildarþyngd 1949 kg. Breidd bifreiðarinnar var 1,80 metrar og lengd 4,34 metrar. Bifreiðin var útbúin negldum vetrarhjólborðum. Notkunarflokkur var ökutækjaleiga. Ekki var hægt að lesa árekstrargögn úr loftpúðatölvu bifreiðarinnar.

Audi Q7 fólksbifreið

Audi Q7 bifreiðin var fimm dyra, díselknúin. Hún var útbúin sídrifi sem dreifir stöðugt átaki á milli hjóla eftir þörfum. Nýskráning var í janúar 2008. Bifreiðin átti næstu aðalskoðun í október 2024 og var með gilda skoðun þegar slysið átti sér stað. Eigin þyngd bifreiðarinnar var 2295 kg og leyfð heildarþyngd var 2990 kg. Breidd bifreiðarinnar var 1,98 metrar og lengd 5,08 metrar. Bifreiðin var útbúin negldum vetrarhjólborðum. Notkunarflokkur var almenn notkun. Engar upplýsingar um áreksturinn var hægt að sækja úr árekstrareftirlitskerfi bifreiðarinnar.

1.6 Vegur og umhverfi

Vegurinn þar sem slysið varð var með klæðingu, sem er bundið slitlag, með eina akrein í hvora átt. Hámarkshraði á veginum var 90 km/klst. Á vegarkafnanum frá gatnamótum við Skaftafell og að slysstað var hálfbrotin lína fyrir umferð til suðvesturs og er hámarkshraði 70 km/klst að hluta til á þeim vegarkafna. Óbrotin miðlína hófst um 17 metra frá slysstað (miðlína varð þá tvöföld) fyrir



Mynd 2. Audi Q7 fólksbifreiðin til vinstri á myndinni og Dacia Duster fólksbifreiðin til hægri.

umferð til norðausturs að gatnamótunum. Heil kantlína var beggja vegna akbrautarinnar sem markaði þann hluta akbrautarinnar sem ætlaður var ökutækjum.

Heildarbreidd akbrautar var 5,9 metrar. Á slysstað var vestari akrein 2,8 metrar á breidd með 0,5 metra breiðri vegöxl með bundnu slitlagi. Eystri akreinin var 3,1 metrar með 0,2 metra breiðri vegöxl með bundnu slitlagi og 0,3 metra breiðu malaryfirborði. Ekki voru fræstar rifflur í miðju eða kanta vegarins, enda er það ekki mögulegt á vegum með klæðingu og auk þess bauð breidd vegarins ekki upp á slíkt.

1.7 Áfengis- og lyfjarannsókn

Niðurstaða áfengis- og lyfjarannsóknar á ökumönnum bifreiðanna var neikvæð.

2. Greining

2.1 Framanákeyrsla

Að sögn ökumanns Dacia bifreiðarinnar var aðdragandinn skammur en hann sá bifreið skyndilega stefna framan á eigin bifreið, þar sem hann var á leið austur á hægri akrein. Hann hafi ekkert getað gert til að koma í veg fyrir áreksturinn.

Samkvæmt vitnisburði ökumanns Audi fólksbifreiðarinnar var hann að aka út úr aflíðandi vinstri beygju skammt vestan við Skaftafellsveg og aukið aðeins við inngjöfina. Við það fór afturendi bifreiðarinnar að skríða til hægri, hann þá sleppt inngjöfinni en um leið misst stjórn á bifreiðinni og hún farið yfir á öfugan vegarhelming. Hann kvaðst ekki hafa áttað sig á hversu mikil ísing væri á veginum fyrr en hann missti stjórn á bifreiðinni en hann hafi ekki getað afstýrt árekstrinum. Aðdragandinn hafi verið mjög skammur. Vegurinn fram að þessum kafla hafi verið hálkulaus og þurr en þarna hafi hann sýnst vera blautur og án hálku.

Að sögn farþega, sem sat í framsæti Audi bifreiðarinnar, voru aðstæður góðar, veður gott, kalt og nýlega byrjað að birta. Vegurinn hafi virkað eins og hann væri blautur en var í raun háll, þó það hafi ekki verið nein merki um hálku. Hann hafi ekki áttað sig á hversu háll vegurinn var fyrr en hann steig út úr bifreiðinni eftir slysið. Bifreiðinni hafi ekki verið ekið hratt þegar hún tók að rása á veginum og slysið varð. Afturendinn hafi hreyfst til og ökumaðurinn reynt í kjölfarið að stýra bifreiðinni. Ekkert utanaðkomandi hafi truflað við aksturinn.

Eftir áreksturinn, þar sem bifreiðarnar lentu beint framan á hvor annarri, voru þær fastar saman á framendum á eystri akreininni með hjólin rétt við eða utan við kantlínu vegarins að austanverðu. Engin skriðför eftir bifreiðarnar voru sjáanleg á eða við slysstað.

2.2 Ökutækin

Allir farþegar og ökumenn bifreiðanna voru spenntir í öryggisbelti. Ekki var mögulegt að sannreyna ökuhraða ökutækjanna þar sem ekki var hægt að lesa gögn úr árekstrareftirlitskerfi bifreiðanna, né var önnur mæling aðgengileg.

2.2.1. Dacia bifreiðin

Í bíltæknirannsókn kom fram að almennt ástand bifreiðarinnar var gott og ekkert kom fram í rannsókninni sem benti til skyndibilunar í bifreiðinni.

Hjólbarðar

Ástand hjólbarða að framan var gott fyrir árekstur en annar hjólbarðinn var loftlaus eftir áreksturinn. Hjólbarðar að aftan voru í lagi en af sitt hvorri gerðinni. Samkvæmt skoðunarhandbók Samgöngustofu eiga hjólbarðar á hverjum ás að vera af sömu gerð. Einnig var hjólbarðinn vinstra megin að aftan frekar slitinn og naglar farnir úr en slitflöturinn var þó innan viðmiðunar skoðunarhandbókar Samgöngustofu. Talsvert af nöglum vantaði einnig í hægri hjólbarða að aftan.

Sæti, öryggispúðar og notkun öryggisbelta

Ökumannssæti var lítillega aflagað eftir áreksturinn en staða þess eðlileg. Framfarþegasæti var verulega úr lagi gengið eftir slysið þar sem farþegi í aftursæti og mögulega farangur úr farangursgeymslu lenti á sætinu. Sleði vinstra megin hafði rifnað í sundur og hægri sleði var teygður upp



Mynd 3. Framfarþegasæti Dacia bifreiðarinnar var verulega úr lagi gengið eftir áreksturinn en festingar sætisins gáfu sig.



Mynd 4. Myndin sýnir aftursæti og sætisbak fram-sætis hægra megin í bifreiðinni.

aftursæti var aflagað eftir farangur í farangursgeymslu sem sennilega hefur kastast á sætibakið. Ummerki á læsingu fyrir sætisbak aftursætis benti til þess að það hafi ekki losnað úr læsingunni.

þannig að höfuðpúði sætisins var alveg fram í framrúðu (mynd 3).

Öryggispúðar fyrir ökumann og framsætisfarþega blésu út en rými fyrir framsætisfarþega minnkaði verulega við áreksturinn sökum breyttrar stöðu sætisbaks framsætis. Notkun og staða á öryggisbelti hægra megin að aftan í Dacia bifreiðinni var skoðuð sérstaklega en báðir farþegar í bifreiðinni létust í slysinu.

Áverkar á farþeganum í aftursætinu gáfu til kynna að öryggisbeltið hafi verið í notkun og spennt. Brunaför efst við rúllu öryggisbeltisins, sem myndast við núning og hita þegar árekstur verður, gáfu til kynna að mikið hafi verið dregið út af beltinu við áreksturinn. Af rannsókn má ráða að neðri hluti öryggisbeltisins, þvert yfir mjöðmina, hafi verið talsvert dreginn út fyrir slysið en efri hluti þess, yfir brjóst-kassa, verið eðlilega útdreginn. Það gaf til kynna að farþeginn hafi setið uppréttur með bakið upp við sætisbak aftursætisins en setið framarlega á setunni, með fætur nálægt eða við sætisbak framfarþegasætis þegar áreksturinn varð. Þessu til stuðnings voru dragförför framarlega á setu hægra aftursætis sem hófust framan við miðju hennar (mynd 4). Við áreksturinn lenti farþeginn harkalega á öryggisbeltinu og þrýsti um leið á sætisbak farþegaframsætis, sem gaf eftir, en það hallaði mikið fram á við eftir áreksturinn. Sætisbak

Hraði

Samkvæmt vitnisburði ökumanns Dacia bifreiðarinnar taldi hann sig hafa ekið undir hámarkshraða, eða á 75 – 80 km/klst.

2.2.2 Audi bifreiðin

Í bíltæknirannsókn kom fram að almennt ástand bifreiðarinnar var gott og ekkert kom fram í rannsókninni sem benti til skyndibilunar í bifreiðinni. Bilanagreining sýndi hins vegar villu á ABS skynjara hægra megin að aftan og að slag var í hægri afturlegu bifreiðarinnar.

Hjólbarðar

Mynstur hjólbarða að framan var gott með dýpt 5,5 - 7,5 mm. Naglar vinstri hjólbarðans áttu að vera 118 en 72 voru eftir og af þeim voru 23 brotnir. Naglar hægri hjólbarðans áttu að vera 118 en 60 voru eftir og af þeim voru 48 brotnir. Mynstur hjólbarða að aftan var gott með dýpt 5,5 – 7,5 mm. Naglar vinstri hjólbarðans áttu að vera 118 en 71 var eftir og af þeim 37 brotnir. Naglar hægri hjólbarðans áttu að vera 118 en 98 voru eftir og af þeim 9 brotnir. Mynstur allra hjólbarða bifreiðarinnar var vel yfir viðmiðum skoðunarhandbókar Samgöngustofu en mismunandi fjöldi nagla sem bæði voru brotnir og eftir í dekkjunum gætu hafa haft áhrif á aksturseiginleika í hálku.

Hemlabúnaður og skriðvörn

Hemlaklossar og -diskar bifreiðarinnar voru í lagi. Í hjólalegu hægra megin að aftan var slag sem gat truflað virkni ABS kerfisins og skriðvarnar og gat því mögulega haft áhrif á aksturseiginleika bifreiðarinnar. Tengi á ABS og skriðvarnarskynjara við hægra afturhjól var brotið og bráðabirgðaviðgerð gerð með kíttri og bútur úr læstu bensli notaður til þess að halda því í sambandi. Við árlega aðalskoðun í júní 2023 var gefinn frestur til viðgerðar á hemlalæsivörn bifreiðarinnar (ABS) þar sem viðvörunarljós logaði. Bifreiðin fékk síðan athugasemdalaus endurskoðun rúmum mánuði síðar. Ökumaður kvað aðspurður nýjan skynjara hafa verið settan í bifreiðina eftir athugasemd í skoðun en festing hafi verið brotin og neminn því festur með kíttri.

Við aflestur úr tölvukerfi bifreiðarinnar í tæknirannsókninni kom fram villa á ABS og skriðvörn á skynjara. Ef skynjari í kerfinu er óvirkur eru ABS og skriðvörn bifreiðarinnar óvirk. Þannig voru tveir ótengdir þættir sem hafa áhrif á virkni ABS og skriðvörn bifreiðarinnar og miklar líkur eru á að kerfin hafi verið óvirk fyrir árekstur.

Hraði

Ökumaður Audi bifreiðarinnar taldi sig hafa ekið á 60 – 70 km/klst hraða, þegar hann ók aflíðandi beygju skömmu fyrir slysið.

Útsýn úr bifreiðinni

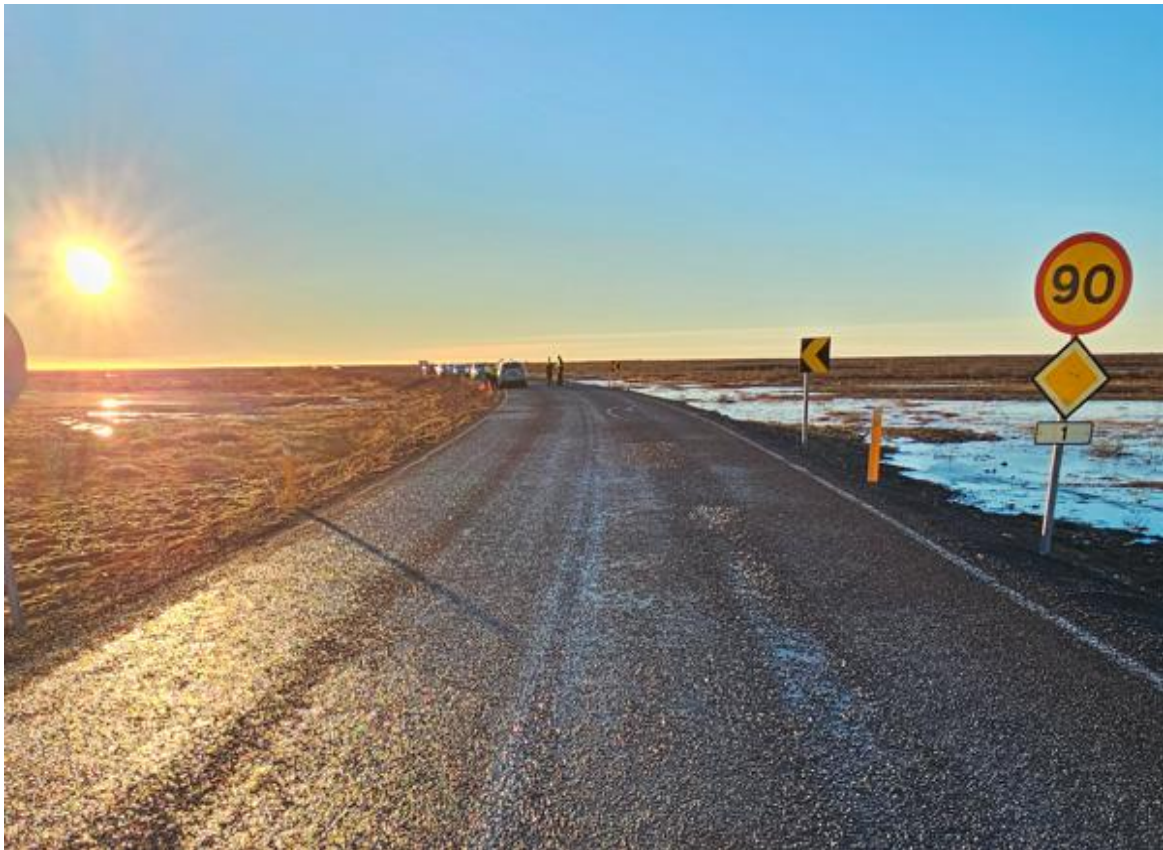
Í tæknirannsókn kom fram að framrúða var óhrein og á henni voru för eftir þurrkur. Önnur rúðuþurrkan fannst við tæknirannsóknina og reyndist hún vera slitin og einnig bar á óhreinindum á henni. Þessir þættir gætu hafa hindrað útsýn ökumanns bifreiðarinnar.

2.3 Vegur og umhverfi

Að sögn fyrstu viðbragsaðila var mikil hálka á slysstað sem hvarf, að sögn þeirra, fljótlega eftir sólarupprás.

Vegflokkun við slysstað

Samkvæmt vegflokkun Vegagerðarinnar telst vegurinn vera stofnvegur en þeir eru hluti af grunnkerfi samgangna. Vegurinn á slysstað fellur undir vegtegund C7 að teknu tilliti til breiddar akreina á slysstað sem eru 5,9 metrar. Veghönnunarreglur Vegagerðarinnar frá 2011¹ skilgreina vegtegund C7 með akreinar sem eru 3 metrar á breidd, vegaxlir 0,5 metrar og heildarbreidd vegar 7 metrar. Hámarksfjöldi ökutækja á vegtegund C7 er árdagsumferð (ÁDU) ≤ 500 bílar á sólarhring og skal ekki nota slíka vegi sem stofnvegi, heldur sem tengivegi, héraðsvegi eða landsvegi. Meðaltalsumferð á slysstað á sólarhring (ÁDU) var 1450 ökutæki.



Mynd 5. Horft til suðvesturs í akstursátt Audi bifreiðarinnar.

Vegurinn ætti að teknu tilliti til umferðarþunga, samkvæmt hönnunarreglum Vegagerðarinnar, að vera vegtegund C8 með 8 metra heildarvegbreidd og tvær 3,5 metra breiðar akreinar. Hámarksfjöldi ökutækja á vegtegund C8 er ≤ 2000 ökutæki á sólarhring í hæðóttu landi og ≤ 3000 ökutæki á sólarhring á flatlendi.

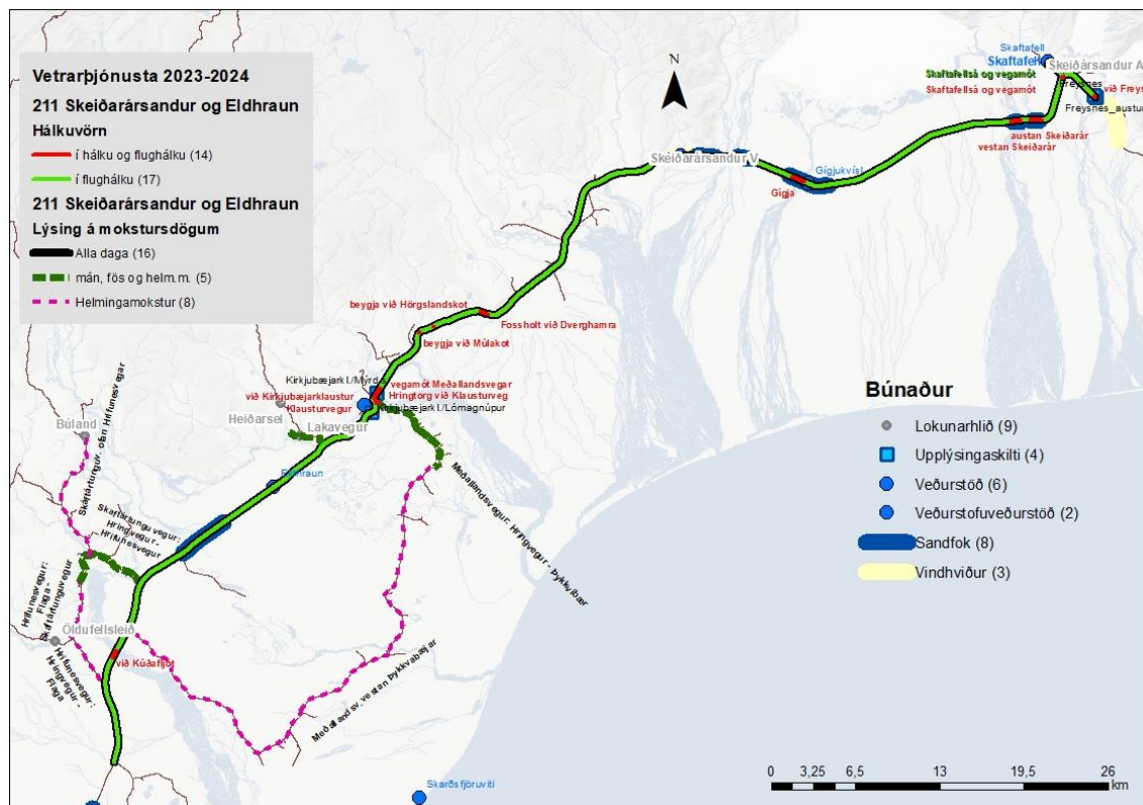
¹ Vegagerðin (2011) Veghönnunarreglur 02 Þversnið.

Hálkuvarnir við slysstað

Samkvæmt upplýsingum frá Vegagerðinni er vegurinn á slysstað í vetrarþjónustuflokki 2. Í þeim þjónustuflokki er 6-7 daga þjónusta en við slysstað er þjónusta alla daga vikunnar. Slysíð varð á föstudegi en þá hefst þjónusta við veginn kl. 08:30 og lýkur kl. 21:30. Þjónustustöð metur hvort boða þurfi út bíla í mokstur og hálkuvarnir.

Samkvæmt mælingum á veðurstöðinni í Skaftafelli lækkaði lofthiti um níuleytið um morguninn, úr 7°C í 3°C þegar vindátt varð norðanstaðari. Í ábendingum um vegaveður frá veðurfræðingi Vegagerðarinnar til starfsmanna Vegagerðarinnar, sem var send þann 12. janúar 2024 kl. 08:23, kom fram að „vegir eru flestir blautir og nú þegar kólnar hægt og bítandi í hægum vindi, myndast ísing og hálka. Gerist framan af degi á fjallvegum og inn til landsins, en við sjávarsíðuna í kvöld og nótt.“

Einnig kom fram í sömu skilaboðum í almennu yfirliti að hæg fara skil væru að detta út af Austurlandi og við tæki hæg suðvestan- og vestanátt með hægt lökkandi frostmarkshæð. Ísing myndist víða á blautum vegum þegar smám saman frysti. Hvenær það átti að gerast hafi ráðist mest af skýjafari og talsverð óvissa hefði verið um það, en það létti til norðaustan- og austanlands í kjölfar skilanna.



Mynd 6. Kort frá Vegagerðinni sem sýnir meðal annars vetrarþjónustu við Skaftafell (efst til hægri).

Þjónustustöð ákvað að senda eftirlit um svæðið um 10 leytið um morguninn í kjölfar uppfærðra upplýsinga um mögulega hálku seinna um daginn og hófust hálkuvarnir á þessum kafla kl. 10:40 en sá bíll fór þó ekki yfir Skaftá við Kirkjubæjarklaustur á austurleið þennan morguninn sem er 67 km vestur af Skaftafelli. Bíll fór frá Höfn í Hornafirði, sem er 133 km austur af Skaftafelli, kl.11:00

og var sá bíll við Skaftá kl. 12:55. Vegurinn á slysstað hafði því ekki verið hálkuvarinn þegar áreksturinn varð.

2.4 Björgunarþátturinn

Viðbragðstími og staðsetningar viðbragðsaðila

Aðalstarfsstöð sjúkraflutninga Heilbrigðisstofnunar Suðurlands (HSU) er á Selfossi en alls eru starfsstöðvar sjúkraflutninga sex talsins og sinna saman víðfeðmasta svæði landsins sem eitt lið, allt frá Hellisheiði austur að Lónsheiði eða hátt í 480 km eftir hringveginum. Alls hafa sjúkraflutningar HSU yfir að ráða 13 fullbúnum sjúkrabílum sem staðsettir eru á Selfossi, Rangárþingi (Hvolsvelli), Vík í Mýrdal, Kirkjubæjarklaustri, Vestmannaeyjum og Höfn í Hornafirði. Lengst er á milli starfsstöðva á Kirkjubæjarklaustri og Hafnar í Hornafirði eða 200 km. Umrætt slys varð á svæðinu á milli þessara tveggja starfsstöðva sjúkraflutninga.

Útkallið var tilkynnt til lögreglu kl. 09:50. Lögreglubifreið fór þá af stað frá Kirkjubæjarklaustri (67 km) og önnur bifreið frá Álfaveri (116 km). Tvær lögreglubifreiðar héldu einnig á slysstað frá Höfn í Hornafirði (133 km). Ekið var á forgangi eitt sem er skilgreint sem lífsbjargandi forgangsakstur.



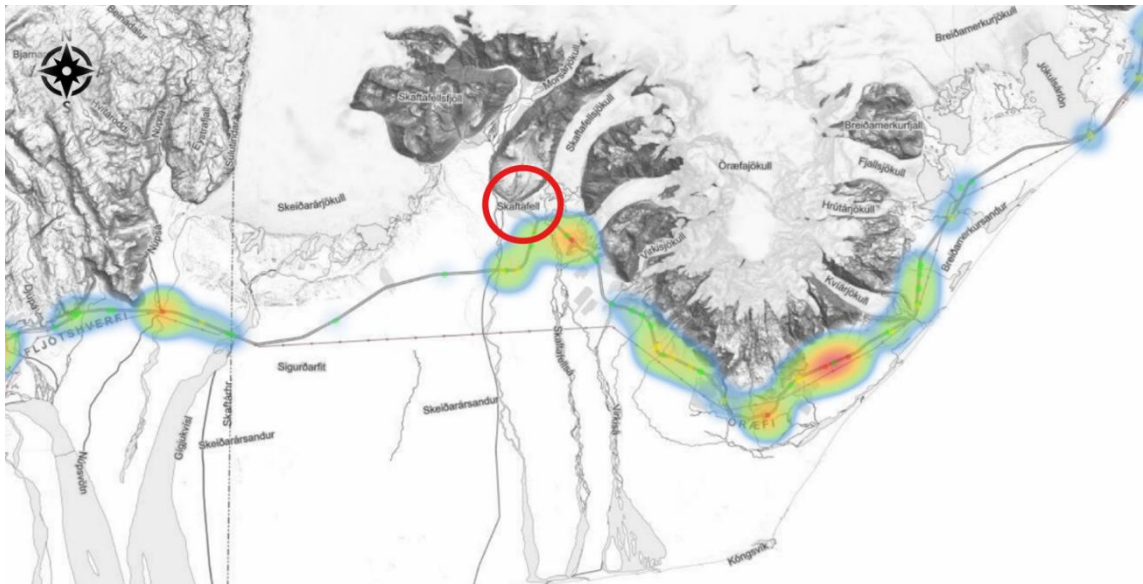
Mynd 7. Staðsetning sjúkrabifreiða merkt með gulum hringjum. Slysstaður er merktur með rauðum hring.

Tækjabifreiðar voru kallaðar út frá slökkviliðinu á Kirkjubæjarklaustri, Öræfum og Höfn í Hornafirði og sjúkrabifreiðar ræstar út frá Höfn í Hornafirði, Kirkjubæjarklaustri, Vík og Hvolsvelli. Á mynd 7 eru sýndar á korti staðsetningar sjúkrabifreiða sem ræstar voru af stað vegna slyssins. Til vesturs eru 67 km til Kirkjubæjarklausturs, 137 km til Víkur í Mýrdal eru og á Hvolsvöll eru 220 km. Til austurs eru 133 km til Hafnar í Hornafirði. Þess má geta að sumrin 2023 og 2024 var sjúkrabifreið staðsett í Skaftafelli, rétt við slysstað.

Björgunarsveitin Kári í Öræfum sem og vettvangsliðar frá Öræfum voru kallaðir út kl. 09:50:51 og voru aðilar frá þeim fyrstir á slysstað. Samningur er í gildi milli björgunarsveitarinnar Kára og HSU vegna fyrstu viðbragða við slysum/veikindum í héraðinu og var sveitin með beina upplýsingaöflun, í tengslum við viðbragðsaðila, á leið á slysstað. Björgunarsveitin hafði þó ekki útbúna sjúkrabifreið eða annað sérhæft ökutæki til að nota í slíkum verkefnum, en hafði þjálfaða vettvangsliða sem voru tilbúnir að bregðast skjótt við og hófu fyrstu hjálp þar til heilbrigðisstarfsfólk og lögregla komu á staðinn. Björgunarsveitin Kári er ein af mörgum björgunarsveitum landsins sem sinnir beint umferðarslysum sem öðrum slysum með sérhæfingu sem viðbragðsaðili. Kemur það til vegna staðsetningar sveitarinnar á landinu en langt er í sérhæfða aðstoð í Öræfasveit.

Óskað var eftir tveimur þylum Landhelgisgæslunnar og sjúkraflugvél til taks í Vestmannaeyjum. Tveir rannsóknarlögreglumenn komu frá Selfossi (266 km), sem og lögreglumenn frá tæknideild lögreglunnar á höfuðborgarsvæðinu og rannsakendur frá Rannsóknarnefnd samgönguslysa (um 320 km).

Fyrsta viðbragð á slysstað voru vettvangsliðar á vegum HSU í Öræfum en fyrsta sjúkrabifreiðin sem kom á slysstað var frá Kirkjubæjarklaustri. Hún var boðuð út kl. 09:50:53 og kom á slysstaðinn kl. 10:34:52 eða eftir 44 mínútur. Tvær sjúkrabifreiðar voru kallaðar út frá Höfn í Hornafirði. Sú fyrri var boðuð út kl. 09:51:34 og kom á slysavettvang kl. 10:56:49 eða eftir 65 mínútur. Seinni sjúkrabifreiðin frá Höfn var nokkrum mínútum á eftir þeirri fyrri. Einnig voru kallaðar úr sjúkrabifreiðar frá Vík, Hvolsvelli og Selfossi en þær komu seinna á slysstað. Flugtak fyrri þýrlunnar, sem var með lækni í áhöfn, var frá Reykjavíkurlugvelli kl. 10:14. Hún lenti á slysstað kl. 11:15 og flugtak þaðan var kl. 12:04. Flugtak seinni þýrlunnar frá Reykjavíkurlugvelli var kl. 10:40. Hún lenti á slysstað kl. 11:32 og flugtak þaðan var kl. 12:07. Þýrlurnar fluttu samtals sjö aðila úr slysinu á sjúkrahús í Reykjavík.



Mynd 8. Hitakort slysa sem sýnir 40 km til vesturs (67 km í sjúkrabifreið) og 60 km til austurs frá Skaftafelli (133 km í sjúkrabifreið) merkt með rauðum hring. Uppruni korts er frá Samgöngustofu.

Oft er vísað til fyrsta klukkutíma eftir slys sem hinnar gullnu klukkustundar og er þar verið að vísa til þess tíma sem oft skilur á milli lífs og dauða þeirra sem slasast alvarlega². Fjöldi umferðarslysa³ á svæðinu (mynd 8) á tímabilinu frá janúar 2014 til og með janúar 2024 var 58. Í þeim slysum létust eða slösuðust samtals 107 manns eða að meðaltali tæplega 11 manns á ári. Í 57% tilfella slösuðust fleiri en einn aðili. Á þessu 10 ára tímabili urðu 74% slysanna yfir vetrartímann (frá október til og með maí) en 26% yfir sumartímann (frá júní til og með september). Þessi tölfræði nær þó aðeins yfir verkefni sjúkrabifreiða sem snúa að umferðarslysum en telur ekki önnur útköll.

² <https://www.thinkglobalhealth.org/article/golden-hour-critical-time-between-life-and-death>

³ <https://www.map.is/samgongustofa/>

3. Niðurstöður

3.1 Meginorsök slyssins

Ökumaður missti stjórn á bifreið í glerhálku

Ökumaður Audi bifreiðarinnar missti stjórn á henni í glerhálku á veginum og fór yfir á gagnstæðan vegarhelming.

3.2 Aðrar orsakir slyssins

Kerfisbilun var í Audi bifreiðinni

Slag var í hægri afturhjólalegu og einnig var viðgerð á ABS tengi biluð við sama hjól. Líklegt er að ABS og þar með stöðugleikakerfi bifreiðarinnar (ESC) hafi verið óvirkt. Einnig gat mismunandi fjöldi nagla í hjólbörðum bifreiðarinnar haft áhrif á akstureiginleika hennar í hálku.

Framfarþegasæti gekk úr lagi

Framfarþegasæti Dacia bifreiðarinnar gekk fram og upp að aftan og þrengdi þannig verulega að farþega í framsæti, sem lést. Öryggispúði í mælaborði, framan við farþegann, sprakk út í árekstrinum.

Staða aftursætisfarþega á setu sætisins í Dacia bifreiðinni

Farþegi í aftursæti, sem lést í slysinu, hefur sennilega setið framarlega á setunni og þannig verið með öryggisbeltið dregið verulega út. Við áreksturinn lenti hann á baki framfarþegasætis í bifreiðinni, þrátt fyrir að vera spenntur í öryggisbeltið.

Hálkuvörn var ekki til staðar

Vegurinn á slysstað hafði ekki verið hálkuvarinn þegar áreksturinn varð.

4. Tillögur í öryggisátt

24-002U002T01. Þéttari staðsetningar fyrstu viðbragðsaðila á Suðausturlandi.

Rannsóknarnefnd samgönguslysa leggur til við sjúkrabílaþjónustu HSU að fjölga staðsetningum sjúkrabíla, með menntuðum og þjálfuðum sjúkraflutningamönnum á Suðausturlandi allt árið í þeim tilgangi að stytta viðbragðstíma og auka möguleika til lífsbjargandi inngripa á vettvangi alvarlegra slysa

Í þessu slysi, við Skaftafell, leið talsvert langur tími (44 mínútur) þar til fyrsta sjúkraflutningamannaða sjúkrabílfreiðin kom á vettvang en starfsstöðvar sjúkraflutninga HSU er sex talsins og telur allt viðbragðssvæði sjúkrabílaþjónustunnar um 480 km vegalengd á Suður- og Suðausturlandi. Aukin þéttni full mannaðra starfsstöðva sjúkraflutninga, með menntuðum og þjálfuðum sjúkraflutningamönnum, á þessu svæði allt árið er mikilvæg til að auka lífslíkur þeirra sem lenda í alvarlegum slysum.

Sjúkrabílaþjónusta HSU var með starfsstöð í Skaftafelli yfir sumartímann árin 2023 og 2024 en Skaftafell er staðsett á svæði sjúkrabílaþjónustunnar þar sem lengst er á milli fastra starfsstöðva eða 200 km. Áætlað er að staðsetja fullbúna sjúkrabílfreið, með þjálfðri sjúkraflutningaáhöfn, aftur við Skaftafell yfir sumartímann 2025. Sú staðsetning stýttir til muna fyrstu viðbragðstíma sjúkrabíla og möguleika til réttra inngripa þegar slys verða á Suðausturlandi.

Umferð sem fer um svæðið á vetrartíma er að meðaltali 770 bifreiðar á sólarhring og á sumartíma fer fjöldinn í 2000 bifreiðar á sólarhring. Tölfræði umferðarslysa sýnir þó að litlu færri umferðarslys verða að meðaltali yfir 8 mánuði vetrartíma (62%) en þegar umferðin er tæplega þreföld yfir 4 mánuði sumartíma (38%). Ætla má að akstursaðstæður eigi þar hlut að máli.

5. Mikilvægar ábendingar

Akstur í hálku og glerhálku

Hálka getur myndast á vegi á nokkra mismunandi máta. Daginn sem slysið við Skaftafell varð hafði hitastig verið lækkandi og komið í 3°C um það leyti sem áreksturinn varð. Ísing myndast oft á blautum vegum þegar smám saman frystir. Ísing sem þessi getur líkst blautum vegi, en myndar spegilslettta og nær ósýnilega þekju á yfirborðinu og því getur verið erfitt fyrir ökumenn að átta sig á aðstæðum. Slíkur ís á vegum er oft kallaður glerhálka eða glæra.

Rannsóknarnefnd samgönguslysa hvetur ökumenn til þess að vera vakandi fyrir hálku og við hvaða aðstæður hún myndast helst. Ökumenn ættu að vera sérstaklega á varðbergi þegar lofthiti er undir 4°C og vegur virðist blautur. Hægt er að finna upplýsingar um færð og veður, veðurviðvaranir og fleiri upplýsingar þess efnis⁴, horfa á myndband um ísingu og hálku⁵ sem og hvernig bera má kennsl á hálku⁶ á heimasíðu Samgöngustofu.

Frekari upplýsingar um vetrarakstur er að finna á síðu Félags íslenskra bifreiðaeigenda⁷.

⁴ [Ferðast í vondu veðri, miklum vindi eða slæmri færð](#)

⁵ [Ísing og hálka](#)

⁶ [Að bera kennsl á hálku](#)

⁷ [Vetrarakstur](#)



Skýrsluna samþykktu til útgáfu:

Guðmundur Freyr Úlfarsson
Geirprúður Alfreðsdóttir
Guðrún Nína Petersen
Áslaug Árnadóttir

Reykjavík, 3. júní 2025
Fyrir hönd Rannsóknarnefndar samgönguslysa

Stjórnandi rannsóknarinnar
Helgi Þ. Kristjánsson