



### Skýrsla um banaslys í umferðinni

Mál nr.: **2025-010U005**

Dagsetning: **9. mars 2025**

Staðsetning: **Berufjörður**

Atvik: **Framanákeyrsla**

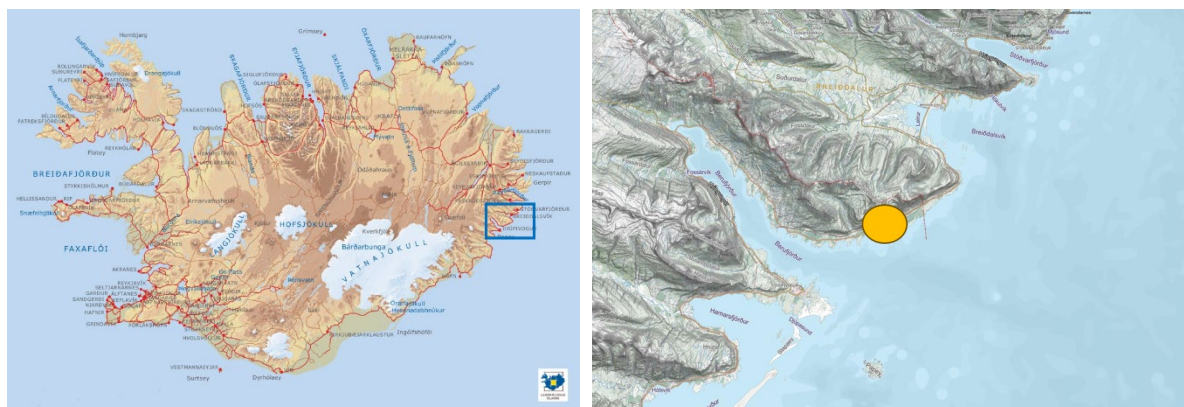
Rannsókn samkvæmt lögum nr. 18/2013 skal eingöngu miða að því að leiða í ljós orsakir samgönguslysa og samgönguátvika, en ekki að skipta sök eða ábyrgð, með það að markmiði að draga úr hættu á sams konar slysum og atvikum og afleiðingum sambærilegra slysa. Skýrslum rannsóknarnefndar um rannsókn einstakra slysa og atvika skal ekki beitt sem sönnunargögnum í dómsmálum.

# Samantekt

Þann 9. mars 2025 var Mercedes Benz fólksbifreið ekið suðvestur Hringveg austan við Kross í Berufirði. Á sama tíma var Volkswagen Caddy sendibifreið ekið úr gagnstæðri átt norðaustur Hringveg. Mercedes Benz bifreiðinni var ekið yfir á vinstri akrein og framan á sendibifreiðina í hörðum árekstri. Ökumaður Mercedes Benz bifreiðarinnar lést í slysinu. Einn farþegi var í framsæti Mercedes Benz bifreiðarinnar og slasaðist hann alvarlega. Ökumaður og farþegi Volkswagen Caddy sendibifreiðarinnar slösuðust alvarlega.

## 1. Helstu staðreyndir

### 1.1 Staðsetning



Mynd 1. Slysið varð á Hringvegi austan við Kross í Berufirði.

### 1.2 Helstu upplýsingar

**Látinn:**

73 ára karl.

**Veður og birta:**

Hiti 2°C, hægviðri, skýjað, bjart og þurrt.

**Vegur:**

Bundið slitlag (klæðing) og þurr vegur. Hámarkshraði 90 km/klst. Meðaltalsumferð á sólarhring (ÁDU) var 390 ökutæki árið 2024.

**Tími sólarhrings:**

Tilkynnt klukkan 11:45.

**Ökutæki:**

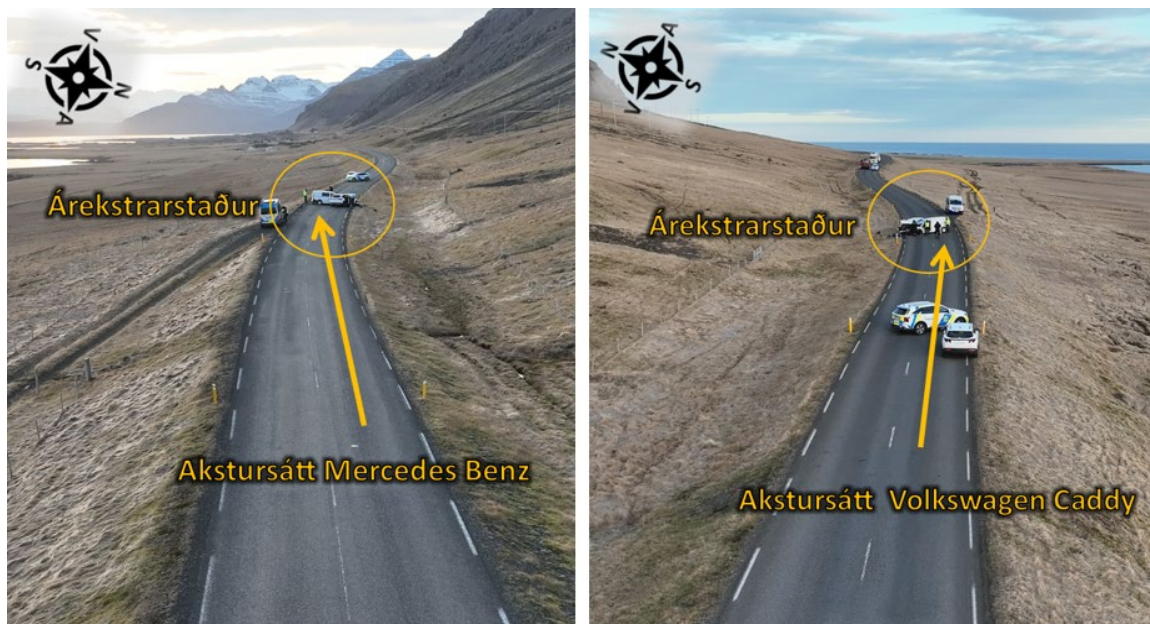
Mercedes Benz, fólksbifreið, nýskráð árið 2016, og Volkswagen Caddy, sendibifreið, nýskráð árið 2022.

### 1.3 Atvikalýsing

Mercedes Benz fólksbifreið var ekið til suðvesturs Hringveg austan við Krossá í Berufirði (mynd 1). Auk ökumanns var einn farþegi í framsæti bifreiðarinnar. Á sama tíma var Volkswagen Caddy sendibifreið ekið úr gagnstæðri átt norðaustur Hringveg. Auk ökumanns var einn farþegi í framsæti sendibifreiðarinnar.

Framendar bifreiðanna rákust saman og stöðvuðust þær á þeim stað er áreksturinn varð. Mercedes Benz bifreiðin stöðvaðist í hægri kanti síns vegarhelling og Volkswagen Caddy sendibifreiðin stöðvaðist á miðjum veginum þvert á akstursstefnu (mynd 3).

Tilkynning um slysið kom til Neyðarlínunnar kl. 11:45 og var það tilkynnt til lögreglu. Fjarskiptamiðstöð lögreglunnar tilkynnti Rannsóknarnefnd samgönguslysa um slysið kl. 12:28.



Mynd 2. Yfirlitsmynd af slysstað sem sýnir akstursáttir bifreiðanna og staðsetningu þeirra eftir slysið. Í akstursátt Mercedes Benz fólksbifreiðarinnar var mjúk hægri beygja á veginum.

### 1.4 Áverkar

Í Mercedes Benz bifreiðinni var ökumaður ásamt einum farþega. Ökumaðurinn hlaut fjörláverka í slysinu og lést af völdum þeirra en farþeginn slasaðist alvarlega. Í Volkswagen Caddy sendibifreiðinni var ökumaður ásamt einum farþega og slösuðust þeir alvarlega. Bæði ökumenn og farþegar voru spenntir í öryggisbelti. Ökumaður Volkswagen Caddy bifreiðarinnar og farþegar í báðum bifreiðunum voru fluttir á sjúkrahús í Reykjavík með þyrilu Landhelgisgæslunnar.

## 1.5 Ökutækin

Báðar bifreiðarnar voru teknar til bíltæknirannsóknna en þær voru í óökuhæfu ástandi eftir áreksturinn. Ekkert í niðurstöðum bíltæknirannsóknanna benti til þess að rekja mætti orsakir slyssins til ástands bifreiðanna.



Mynd 3. Staðsetning bifreiðanna eftir slysið og skemmdir á þeim.

### Mercedes Benz GLC fólksbifreið

Mercedes Benz bifreiðin var fimm dyra, díselknúin. Nýskráning var í júní 2016. Bifreiðin átti næstu aðalskoðun í maí 2025 og var með gilda skoðun þegar slysið átti sér stað. Eigin þyngd bifreiðarinnar var 1770 kg og leyfð heildarþyngd var 2500 kg. Breidd bifreiðarinnar var 1,89 metrar og lengd 4,66 metrar. Bifreiðin var á negldum vetrarhjólbörðum.

### Volkswagen Caddy sendibifreið

Volkswagen Caddy sendibifreiðin var fimm dyra og díselknúin. Nýskráning var í júní 2022. Bifreiðin fór í aðalskoðun tæpum tveimur vikum fyrir slysið án athugasemda. Eigin þyngd bifreiðarinnar var 1634 kg og leyfð heildarþyngd 2300 kg. Breidd bifreiðarinnar var 1,86 metrar og lengd 4,85 metrar. Sendibifreiðin var á ónegldum vetrarhjólbörðum. Sendibifreiðin var skráð í notkunarflokk ökutækjaleiga og útbúin með svefn- og eldunaraðstöðu í farmrými sem er heimilt samkvæmt reglum þar um.

## 1.6 Ökuhraði

### Ökuhraði Mercedes Benz bifreiðarinnar

Samkvæmt álestri úr loftpúðatölvu bifreiðarinnar þá var henni ekið á 103 km/klst hraða við áreksturinn.

### Ökuhraði Volkswagen Caddy sendibifreiðarinnar

Samkvæmt álestri úr loftpúðatölvu bifreiðarinnar þá var henni ekið á 101 km/klst hraða við áreksturinn.

## 1.7 Vegur og umhverfi

Vegurinn á slysstað var með bundið slitlag (klæðingu) með eina akrein í hvora átt. Hámarkshraði á veginum var 90 km/klst. Eftir miðju vegarins var fullbrotin lína. Brotnar kantlínur voru beggja vegna akbrautarinnar sem markaði þann hluta akbrautarinnar sem ætlaður var ökutækjum.

Heildarbreidd slitlags var 6,0 metrar þar sem hvor akrein var 3,0 metra breið. Heildarbreidd vegar var um 6,6 metrar og voru vegaxlir um 0,3 metra breiðar.

Vegurinn var þurr þegar slysið varð og dagsbirta. Hægviðri var og hiti 2°C.

## 1.8 Áfengis- og lyfjarannsókn

Niðurstaða áfengis- og lyfjarannsóknar á ökumönnunum var neikvæð.

## 2. Greining

### 2.1 Framanákeyrsla

Samkvæmt frásögnum bæði ökumanns og farþega Volkswagen Caddy sendibifreiðarinnar var bifreiðinni ekið á réttum vegarhelming þegar bifreið kom á móti, inn á miðjum veginum, og stefndi inn á gagnstæðan vegarhelming. Þannig hafi Mercedes Benz bifreiðin haldið beinni stefnu þrátt fyrir að vera á leið úr mjúkri hægri beygju (mynd 2). Ökumaður Volkswagen bifreiðarinnar kvaðst hafa náð að hemla rétt fyrir slysið, þar sem hann hafi áttað sig á því hvað væri yfirvofandi. Þetta hafi gerst mjög hratt og sagðist ökumaðurinn hafa reynt að sveigja frá nánast á sömu stund og áreksturinn varð.

Engin ummerki um hemlun Mercedes Benz bifreiðarinnar sást á slysstað. Farþegi Mercedes Benz bifreiðarinnar slasaðist alvarlega og mundi ekkert frá slysinu eða aðdraganda þess.

Miðað við ákomur á bifreiðunum (mynd 3) má ætla að skömmu fyrir slysið hafi Mercedes Benz bifreiðinni verið ekið yfir miðlínu vegarins yfir á gagnstæðan vegarhelming. Hemlaför eftir Volkswagen bifreiðina voru 12,4 metra löng og því ljóst að ökumaðurinn sá í hvað stefndi. Við hemlunina leitaði sendibifreiðin til vinstri, inn á veginn (til norðurs) en hliðarhalli vegarins var til norðurs.

### 2.2 Ökutækin

#### Tæknirannsóknin

Bæði ökutækin voru tekin til bíltæknirannsóknar. Ekkert við bíltæknirannsókn kom fram sem gæti útskýrt orsök árekstursins.

#### Mercedes Benz fólksbifreiðin

Við bíltæknirannsókn bifreiðarinnar kom fram að hraði hennar var stöðugur 103 km/klst allt þar til slysið varð. Staða inngjafar var 0% inngjöf sem bendir til þess að bifreiðinni hafi verið ekið á hraðastilli (Cruise Control). Ekkert bendir til þess að bifreiðinni hafi verið hemlað í aðdraganda slyssins. Sjálfvirkt hemlakerfi bifreiðarinnar virkjaðist rétt fyrir áreksturinn. Í skýrslunni kom fram að ökumaður og farþegi bifreiðarinnar hafi verið í öryggisbelti þegar slysið varð.

Bifreiðin var á negldum vetrarhjólborðum og var mynstursdýpt þeirra á bilinu 6 til 7 mm að framan og á bilinu 6 til 8 mm að aftan.

#### Volkswagen Caddy sendibifreiðin

Við bíltæknirannsókn sendibifreiðarinnar kom fram að hraði hennar 5 sekúndum fyrir áreksturinn var 108 km/klst en 101 km/klst við áreksturinn. Eldsneytisinnngjöf var 59% þar til 0,5 sekúndum fyrir slysið en þá var hemlað, ABS hemlakerfi sendibifreiðarinnar virkjaðist ásamt því að stýrishjólinu var snúið. Í skýrslunni kom fram að ökumaður og farþegi bifreiðarinnar hafi verið í öryggisbelti þegar slysið varð.

Bifreiðin var á ónegldum vetrarhjólborðum og var mynstursdýpt þeirra á bilinu 5,5 til 8,0 mm að framan og á bilinu 7,5 til 8,0 mm að aftan.



Sendibifreiðin var nýskráð í júní 2022 og var notkunarflokki hennar breytt úr almennri notkun í ökutækjaleigu í október 2022. Í sendibifreiðinni var útbúin eldunar- og svefnaðstaða í farangursrými hennar og hún leigð út sem slík. Sendibifreiðin var ekki útbúin loftpúða við hægra framsæti.

Skilrúm sem aðskilur farþegarými og farmrými gaf sig við áreksturinn og gekk það fram í farþegarýmið þannig að sætin í farþegarýminu gengu fram og aflöguðust (mynd 4). Búið var að fjarlægja gler úr skilrúminu og var því op á milli farþegarýmis og farmrýmis. Bifreiðin hafði fengið skoðun hjá skoðunarstofu tæpum tveimur vikum fyrir slysið án athugasemda þrátt fyrir opið á farmrýminu. Að sögn eiganda bifreiðarinnar var rafmagnsopnun á hliðarhurð farmrýmis og auka rafmagnsopnun innan á afturhurð. Áður en slíkur rofi var settur í bifreiðina var aðeins hægt að opna afturhurðir utan frá. Til að tryggja flóttaleið út úr farmrýminu, t.d. við rafmagnsleysi í bifreiðinni, var gler í skilrúmi á milli farþegarýmis og farmrýmis fjarlæggt.

Innréttingar sem búið var að koma fyrir í farmrými sendibifreiðarinnar losnuðu við áreksturinn og gengu hlutar úr innréttingu inn í farþegarýmið í gegnum op á skilrúminu. Á mynd 5 má sjá skilrúm í annarri Volkswagen Caddy bifreið þar sem gler er til staðar í opinu á skilrúminu.



**Mynd 4.** Á mynd til vinstri má sjá hvernig skilrúmið gaf sig við áreksturinn og á mynd til hægri má sjá skilrúmið og hvernig sætin í farþegarýminu gáfu eftir.



**Mynd 5. Farmskilrúm í Volkswagen Caddy 2022. Heimild: Volkswagen Commercial Vehicles, MY22 Caddy Cargo Brochure.**

## 2.3 Vegur og umhverfi

Slysið varð á Hringvegi um Ísland sem telst vera stofnvegur. Samkvæmt talningum var ársdagsumferð (ÁDU) á þessum vegarkafla 390 bílar á sólarhring árið 2024.

Á vegarkaflanum voru hvorki fræstar né valtaðar rifflur í yfirborðið eftir miðlínu vegar eða meðfram vegkanti, enda ekki mögulegt að fræsa eða valta rifflur í vegi með klæðingu. Mögulegt er að riffluhávaði og titringur hefðu vakið athygli ökumanns Mercedes Benz bifreiðinnar þegar henni var ekið yfir miðlínu ef rifflur hefðu verið til staðar á veginum.

## 2.1 Ökumaður Mercedes Benz bifreiðarinnar.

Ökumaður Mercedes Benz fólksbifreiðarinnar hefur sennilega ekki orðið var við að hann ók yfir á vinstri vegarhelming en vegurinn lá í hægri beygju rétt fyrir slysstað. Engar hraðabreytingar voru gerðar á bifreiðinni fyrir slysið og ekki sáust ummerki um hemlun eða viðbrögð ökumanns á slysstað. Bifreiðinni var ekið beint áfram þar sem beygja var á veginum og yfir á gagnstæðan vegarhelming skömmu fyrir slysið (mynd 2).

Að sögn farþega í bifreiðinni hófst aksturinn um 15 mínútum fyrir slysið. Ökumaður hafi undirbúið sig og hafi ekki verið þreyttur fyrir aksturinn. Fyrir lá að aka bifreiðinni í 5 til 6 klukkustundir.



### 3. Niðurstöður

#### 3.1 Meginorsök slyssins

**Mercedes Benz bifreiðinni var ekið yfir á vinstri vegarhelming og framan á bifreið sem ekið var úr gagnstæðri átt.**

Ökumaðurinn ók á stöðugum hraða (103 km/klst) á sama tíma og hann ók yfir á vinstri vegarhelming þar sem mjúk hægri beygja var á veginum.

#### 3.2 Aðrar orsakir slyssins

**Ökumaður Mercedes Benz bifreiðarinnar var með skerta athygli.**

Ökumaður Mercedes Benz fólksbifreiðarinnar hefur sennilega ekki orðið var við að hann ók yfir á vinstri vegarhelming. Ökumaður var með skerta athygli af óþekktum ástæðum þegar slysið átti sér stað.

**Bifreiðunum var ekið of hratt.**

Báðum ökutækjum var ekið yfir leyfðum hámarkshraða.

### 4. Mikilvægar ábendingar

Af öryggisástæðum hvetur RNSA innflutningsaðila ökutækja að flytja ekki inn bifreiðar án loftpúða fyrir farþega í framsæti.



Skýrsluna samþykktu til útgáfu:

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

Kópavogi, 24. febrúar 2026

Fyrir hönd Rannsóknarnefndar samgönguslysa

---

Stjórnandi rannsóknarinnar

Björgvin Þór Guðnason