



### Skýrsla um banaslys í umferðinni

Mál nr.: **2025-008U003**

Dagsetning: **6. mars 2025**

Staðsetning: **Hringvegur/Vestfjarðavegur**

Atvik: **Hliðarákeyrsla**

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 6. mars 2025 var Dacia Duster fólksbifreið ekið suðaustur Vestfjarðaveg (nr. 60) að gatnamótum við Hringveg (nr. 1) í Borgarfirði. Á sama tíma var Iveco hópibifreið ekið suður Hringveg að sömu gatnamótum. Dacia bifreiðin rann í veg fyrir Iveco hópibifreiðina svo af varð harður árekstur. Barn í barnabílstól í Dacia bifreiðinni lést í slysinu og ökumaðurinn slasaðist alvarlega. Einn farþegi í Iveco hópibifreiðinni slasaðist lítillega.

Í greiningarkafli skýrslunnar kemur meðal annars fram að við gatnamótin á Vestfjarðavegi var snjólag á yfirborði vegarins og að ökumaðurinn náði ekki að stöðva bifreiðina með þeim afleiðingum að hún rann inn á Hringveginn.

## 1. Helstu staðreyndir

### 1.1 Staðsetning



Mynd 1. Slysið varð á gatnamótum Vestfjarðavegar og Hringvegar í Borgarfirði.

### 1.2 Helstu upplýsingar

**Látin:**

1 árs stúlka.

**Veður og birta:**

Hiti um  $-1^{\circ}\text{C}$ , hægviðri, hálfskýjað, bjart og úrkomulaust.

**Vegur:**

Bundið slitlag (klæðing), snjólag, hálka og blautur vegur. Hámarkshraði 90 km/klst. Meðaltalsumferð á sólarhring (ÁDU) árið 2024 var 1800 ökutæki fyrir Hringveg norðan gatnamótanna, 2300 ökutæki sunnan gatnamótanna og 730 ökutæki fyrir Vestfjarðaveg við gatnamótin.

**Tími sólarhrings:**

Tilkynnt klukkan 14:42.

**Ökutæki:**

Dacia Duster, fólksbifreið, nýskráð árið 2019, og Iveco Evadys H, hópibifreið, nýskráð árið 2018.

### 1.3 Atvikalýsing

Dacia Duster fólksbifreið var ekið til suðausturs Vestfjarðaveg að gatnamótum við Hringveg í Borgarfirði. Auk ökumanns var barn í barnabílstól sem festur var við hægri afturfarþegasæti. Iveco hópibifreið var ekið suður Hringveg. Auk ökumanns voru 13 farþegar í hópibifreiðinni.

Við gatnamótin er biðskylda fyrir umferð um Vestfjarðaveg inn á Hringveg. Var Dacia bifreiðinni hemlað áður en hún kom að gatnamótunum og var hún í hamlun þegar hún rann í veg fyrir Iveco hópibifreiðina.

Við áreksturinn snérist Dacia bifreiðin, kastaðist út fyrir veg, og lenti á norðurvegg húss sem staðsett er sunnan gatnamótanna. Bifreiðin rann síðan afturábak um þrjá og hálfan metra áður en hún stöðvaðist (mynd 2). Var því um tvær ákomur að ræða á Dacia bifreiðina. Annars vegar á vinstri hlið og afturhorn bifreiðarinnar við áreksturinn við hópibifreiðina og hins vegar á hægri framhorn þegar hún lenti á húsveggnum.

Slysið var tilkynnt til lögreglu kl. 14:42 og fóru viðbragðsaðilar á vettvang. Fjarskiptamiðstöð lögreglunnar tilkynnti Rannsóknarnefnd samgönguslysa um slysið kl. 15:09.



Mynd 2. Yfirlitsmynd af slysstað sem sýnir akstursáttir bifreiðanna og staðsetningu þeirra eftir slysið.

## 1.4 Áverkar

Í Dacia bifreiðinni var ökumaður ásamt tæplega eins og hálfs árs gömlu barni. Ökumaðurinn slasaðist talsvert í slysinu en barnið hlaut fjörláverka og lést af völdum þeirra. Barnið var flutt á sjúkrahús í Reykjavík með þyrlu Landhelgisgæslunnar og var úrskurðað látið þar. Ökumaður Dacia bifreiðarinnar var spenntur í öryggisbelti og var barnið spennt í barnabílstól sem var festur við aftursæti bifreiðarinnar með ISOFIX festingum.

Einn farþegi úr Iveco hópibifreiðinni slasaðist lítillega í slysinu og var fluttur á sjúkrahús, en óvíst er hvort hann var spenntur í öryggisbelti. Ökumaður hópibifreiðarinnar var spenntur í öryggisbelti og slasaðist ekki.

## 1.5 Ökutækin

Dacia Duster bifreiðin var tekin til bíltæknirannsóknar, en hún var í óökuhæfu ástandi eftir áreksturinn. Í niðurstöðum bíltæknirannsóknarinnar kom fram að tjara var á hjólbörðum Dacia bifreiðarinnar hægra megin. Iveco hópibifreiðin var einnig tekin til bíltæknirannsóknar. Ekkert í niðurstöðum þeirrar rannsóknar benti til þess að rekja mætti orsakir slyssins til ástands hópibifreiðarinnar.

### Dacia Duster fólksbifreið

Dacia bifreiðin var fimm dyra, bensínknúin. Nýskráning var í apríl 2019. Bifreiðin átti næstu aðalskoðun í febrúar 2025 og var því innan skoðunarfrests með gilda skoðun þegar slysið átti sér stað. Eigin þyngd bifreiðarinnar var 1318 kg og leyfð heildarþyngd var 1809 kg. Breidd bifreiðarinnar var 1,80 metrar og lengd 4,34 metrar. Bifreiðin var á nýlegum negldum vetrarhjólbörðum. Við áreksturinn skemmdist hún mikið og varð óökuhæf.

### Iveco Evadys H hópibifreið



**Mynd 3. Skemmdir á Iveco hópibifreiðinni bera með sér að um harðan árekstur var að ræða.**

Iveco hópibifreiðin var tveggja dyra og díselknúin. Nýskráning var í júní 2006. Bifreiðin átti næstu aðalskoðun í febrúar 2026 og var með gilda skoðun þegar slysið varð. Eigin þyngd bifreiðarinnar var 13.075 kg og leyfð heildarþyngd 19.300 kg. Breidd bifreiðarinnar var 2,55 metrar og lengd 12,1 metrar. Hún var útbúin negldum vetrarhjólbörðum. Við áreksturinn skemmdist bifreiðin mikið að framanverðu (mynd 3). Hún var skráð í ökutækjaskrá sem hópibifreið II.

## 1.6 Ökuhraði

### Ökuhraði Dacia fólksbifreiðarinnar

Samkvæmt loftþúðatölvu Dacia fólksbifreiðarinnar var hraði hennar 24 km/klst þegar áreksturinn varð en 65 km/klst fjórum sekúndum fyrir slysið.

### Ökuhraði Iveco hópibifreiðarinnar

Samkvæmt ökurita Iveco hópibifreiðarinnar var henni ekið á um 87 km/klst hraða þegar áreksturinn varð.

## 1.7 Vegur og umhverfi

Slysið varð við T-gatnamót. Báðir veginir sem tengjast þessum gatnamótum voru með eina akrein í hvora átt. Bogalagað 180 metra langt útskot (framhjáhlaup) var við gatnamótin á Hringvegi fyrir umferð áleiðis norður í land. Áreksturinn var á akrein Hringvegar í suðurátt en biðskylda var fyrir umferð af Vestfjarðavegi gagnvart umferð um Hringveg. Hámarkshraði á vegunum við gatnamótin var 90 km/klst. Vegurinn telst vera af vegtegund C8 eða C9 þar sem akreinarnar eru 3,5 metrar að breidd og vegaxlir 0,5 til 1,0 metrar að breidd. Hönnunarhraði slíkra vega er 50 til 110 km/klst.

Útskotið var með óbrotinni kantlínu meðfram veginum. Óljósar merkingar voru á veginum milli útskots og akreinar en óbrotin miðjulína var á milli akreina, nema á móts við gatnamótin þar sem engin miðjulína var á veginum. Vegkantur að norðanverðu var hulinn snjó þannig að kantlínur sáust ekki í umhverfi gatnamótanna.

Á Vestfjarðavegi voru óbrotnar kantlínur meðfram akbrautinni en aðrar merkingar á veginum voru að mestu huldar snjó.

Mæld heildarbreidd slitlags Hringvegar með útskoti við slysstað var 10,5 metrar. Heildarbreidd beggja akreina vestan gatnamótanna var 7,0 metrar. Mesta breidd útskots var á móts við gatnamótin og var 3,5 metrar. Á slysstað voru báðar akreinar 3,5 metrar á breidd. Vegaxlir á Hringvegi voru undir snjólagi. Heildarbreidd Vestfjarðavegar var 6,9 metrar áður en komið var að gatnamótunum þar sem hann breikkaði vegna beygjureina.

Þegar slysið varð var Hringvegur blautur. Vestfjarðavegur við gatnamótin var að mestu með snjólagi og bleytu á milli og til kantanna. Hiti var -1°C, vindur hægur, hálfskýjað og bjart.

Trjágróður var við norðausturhorn gatnamótanna (mynd 10).

### Þjónustuflokkun veganna á slysstað

Hringvegurinn við slysstað var í **þjónustuflokki 2<sup>1</sup>** hjá Vegagerðinni. Leitast skal við að halda vegi í því ástandi að snjór og/eða ís hafi sem minnst áhrif á flæði eða öryggi umferðarinnar. Haust og vor, á meðan að snjólétt er, skal veginum haldið sem mest auðum og yfir veturinn vel greiðfærum og þá í samræmi við skilgreindan þjónustutíma á hverjum stað. Mokstur skal byrja við minna en 4 cm snjódýpt og hreinsun akbrautar og vegamóta og hálkueyðingu skal lokið innan 3 klst frá því að snjókomu lýkur. Við venjulegar aðstæður má mesta leyfilega spordýpt í þjöppuðu snjóyfirborði

---

<sup>1</sup>[Gæðastaðall og vetrarþjónustuflokkar Vegagerðarinnar.](#)

ekki vera meiri en 2 cm. Vegur skal hálkuvarinn<sup>2</sup> þegar flughálka kemur upp eða hætta er á að slík hálka geti myndast. Markmiðið er að viðnámsstuðullinn<sup>3</sup> sé hærri en 0,15 (flughált), þ.e. að stöðvunarvegalengd ökutækis sé ekki lengri en 100 m sé ekið á 60 km/klst, og á varasömum stöðum og að við varasamar aðstæður sé viðnámsstuðullinn hærri en 0,25 (hált), þ.e. að stöðvunarvegalengd ökutækis sé ekki lengri en 60 m sé ekið á 60 km/klst. Innan einnar klukkustundar eftir að akbraut hefur verið hreinsuð, skal a.m.k. hálf axlarbreiddin vera hrein og hálkulaus. Þegar hiti í vegyfirborði er minni en -10°C og/eða þegar söltun kemur ekki að gagni skal sandbera þá staði sem eru viðsjárverðir fyrir ökumenn og skal akbrautin hafa fullnægjandi viðnám innan þriggja klukkustunda. Yfir snjóþyngsta tíma vetrarins er gert ráð fyrir að suma daga geti snjó-eða íslag með nægjanlegt viðnám verið á akbraut, en pakkaðan snjó skal þynna og jafna þannig að hjólför séu hættulaus.

Þjónustumarkmið á Vestfjarðavegi var **þjónustuflokkur 3**. Leitast skal við að halda vegi í því ástandi að snjór og/eða ís hafi sem minnst áhrif á flæði eða öryggi umferðarinnar. Haust og vor, á meðan að snjólétt er, skal veginum haldið greiðfærum alla virka daga svo og yfir veturinn á opnunardögum og þá í samræmi við skilgreindan þjónustutíma á hverjum stað. Mokstur skal byrja við minna en 6 cm snjódýpt og hreinsun akbrautar og vegamóta og hálkueyðingu skal lokið innan 3 klst frá því að snjókomu lýkur. Mokstursferð fram og til baka skal ekki taka lengri tíma en 3 klst og er þá miðað við að lengd þjónustusvæðis hvers ökutækis sé um 60 km. Á snjóléttum langleiðum á láglendi, þar sem vetrardagsumferð < 100 ökutæki á dag, getur þessi lengd orðið allt að 120 km. Ef vegur er ófær í upphafi moksturs skal leitast við að opna veg svo fljótt sem unnt er og helst innan 3 klst og er hámarkstími til að fullhreinsa akbraut og eyða hálkusvæðum 4 klst frá því að snjókomu lýkur. Á meðan að snjókoma stendur yfir má leyfileg snjódýpt vera mest 16 cm. Við venjulegar aðstæður má mesta leyfilega spordýpt í þjöppuðu snjóyfirborði ekki vera meiri en 3 cm.

Vegur skal hálkuvarinn á varasömum stöðum eða við varasamar veðuraðstæður (þ.e. þar sem og þegar búast má við sterkum vindstrengjum eða sviptivindum) þegar flughálka kemur upp eða hætta er á að slík hálka geti myndast. Markmiðið er að viðnámsstuðullinn sé hærri en 0,15, þ.e. að stöðvunarvegalengd ökutækis sé ekki lengri en 100 m sé ekið á 60 km/klst, og að á mjög varasömum stöðum sé viðnámsstuðullinn hærri en 0,25, þ.e. að stöðvunarvegalengd ökutækis sé ekki lengri en 60 m sé ekið á 60 km/klst. Þegar hiti í vegyfirborði er minni en -10°C og/eða þegar söltun kemur ekki að gagni, skal einungis sandbera þá staði sem eru viðsjárverðir fyrir ökumenn og skal þar vera fullnægjandi viðnám innan 4 klst. Yfir snjóþyngsta tíma vetrarins er gert ráð fyrir að snjó- eða íslag með nægjanlegt viðnám geti verið á akbraut, en pakkaðan snjó skal þynna og jafna þannig að hjólför séu hættulaus.

Vegamót Hringvegar og Vestfjarðavegar eru skilgreind sem mjög varasamur staður með hálkuvörn í hálku og flughálku.

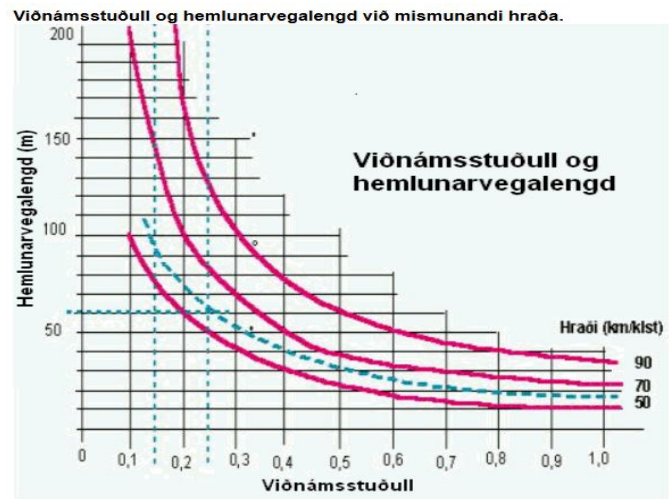
---

<sup>2</sup>[Gæðahandbók Vegagerðarinnar, efni til hálkuvarna.](#)

<sup>3</sup>[Gæðahandbók Vegagerðarinnar, viðnámsstuðull.](#)

**Tafla 1. Ástand yfirborðs og viðnámsstuðull (Vegagerðin)**

| Ástand yfirborðs vegar | Viðnámsstuðull |
|------------------------|----------------|
| Blautur ís, glæra      | 0,05 - 0,15    |
| Þjappaður snjór        | 0,20 - 0,25    |
| Nýfallinn snjór        | 0,30 - 0,35    |
| Blautt vegyfirborð     | 0,40 - 0,60    |
| Þurrt vegyfirborð      | 0,60 - 0,80    |



## 1.8 Áfengis- og lyfjarannsókn

Niðurstaða áfengis- og lyfjarannsóknar á ökumönnunum var neikvæð.

## 2. Greining

### 2.1 Hliðarákeyrsla

Að sögn ökumanns Dacia bifreiðarinnar var hann á leið frá Vestfjörðum til Reykjavíkur. Þegar hann kom niður Bröttubrekku (Vestfjarðaveg) var mjög hált á veginum og náði hann ekki að stöðva bifreiðina sem rann inn á Hringveg (Vesturlandsveg). Hann kvaðst hafa séð bifreið koma að gatnamótunum úr suðurátt en aldrei séð hópibifreiðina koma úr norðurátt.

Að sögn ökumanns hópibifreiðarinnar var hann á áætlunarleið frá Akureyri til Reykjavíkur. Hann kvaðst hafa verið að koma að gatnamótunum við Vestfjarðaveg þegar bifreið var ekið í veg fyrir hann. Hann hafi flautað og reynt að bremsa en það hafi ekki gefist tími til að bregðast frekar við.

Eftir áreksturinn við hópibifreiðina og í framhaldi af því, árekstri við húsið sunnan gatnamótanna, stöðvaðist Dacia bifreiðin um fimm og hálfan metra utan akbrautarinnar og þrjá og hálfan metra vestan við norðvesturhorn hússins. Iveco hópibifreiðin stöðvaðist á vinstri akrein, um 80 metra suðvestan við ætlaðan árekstrarstað (mynd 2).

### 2.2 Ökutækin

#### 2.2.1 Bíltæknirannsókn

##### Dacia Duster fólksbifreið

Í bíltæknirannsókn kom fram að ökumaður Dacia bifreiðarinnar hafi verið í öryggisbelti þegar slysið varð. Barnið í bifreiðinni var spennt í barnabílstól sem var festur með ISOFIX barnabílstólafestingu við hægra aftursæti bifreiðarinnar.

##### Hjólbarðar

Nýir negldir vetrarhjólbarðar voru settir undir bifreiðina þremur mánuðum fyrir slysið og voru þeir í góðu ástandi þegar slysið varð og allir naglar í þeim til staðar. Mikil tjara var á yfirborði hægri fram- og afturhjólbarða sem minnkar veggrip í snjó og hálfu (mynd 4). Stöku litlir tjörublettir voru á vinstri afturhjólbarða en vinstri framhjólbarðinn var tjörulaus. Mögulega hefur bifreiðinni verið ekið yfir vegarkafli með tjörublettum eða vetrarblæðingum<sup>4</sup>.

##### Hemlar

Í bíltæknirannsókn voru gerðar athugasemdir við misslitna innri hemlaklossa að framan og þykkt hemladiska en þeir voru 0,4 og 0,5 mm undir



Mynd 4. Mikil tjara var á hjólbörðum hægra megin á Dacia bifreiðinni en að öðru leyti var ástand hjólbarða gott.

<sup>4</sup> [Upplýsingar frá Vegagerðinni um hvað sé til ráða varðandi vetrarblæðingar á vegum.](#)

öryggismörkum. Hemlar að aftan voru í lagi. Í skýrslunni kemur þó fram að ósennilegt sé að hemlakraftar hafi verið undir viðmiðunarmörkum Samgöngustofu.

### Hraði

Úr loftpúðatölvu bifreiðarinnar var mögulegt að greina hraða, hemlun og hraðabreytingar fimm sekúndum fyrir báðar ákomur á bifreiðina en upplýsingar úr tölvunni eru ekki vistaðar lengra aftur í tíma. Samkvæmt loftpúðatölvunni var hemlun hafin a.m.k. 5 sekúndum fyrir árekstur og var hraðinn þá 64 km/klst. ABS kerfið var virkt við hemlun bifreiðarinnar. Hraðinn jókst í 65 km/klst fjórum sekúndum fyrir slysið, þrátt fyrir hemlun, en svo dró úr hraða bifreiðarinnar. Við áreksturinn var hraði Dacia bifreiðarinnar kominn niður í 24 km/klst. Hraðaminnkunin var því 40 km/klst frá byrjun skráningar loftpúðatölvunnar uns áreksturinn varð við hópibifreiðina.

Miðað við hraða bifreiðarinnar og hraðaminnkun hennar að gatnamótunum fór hún um 49 metra vegalengd á þessum 5 sekúndum. Yfirborð vegarins var hált og með snjóhulu tugi metra norður fyrir gatnamótin. Sjá nánar í kafla 2.6 um veg og umhverfi.

Við seinni ákomu, þegar bifreiðin var komin út fyrir veg og lenti á húsinu, var hraðinn 10 km/klst samkvæmt loftpúðatölvu.

### Iveco Evadys H hópibifreið

Samkvæmt bíltæknirannsókn var ástand bifreiðarinnar gott og útsýn ökumanns úr bifreiðinni óhindruð. Við skoðunina var ekkert sem benti til skyndibilunar í bifreiðinni sem getur hafa valdið slysinu.

### Hraði

Ökuriti hópibifreiðarinnar sýndi að bifreiðinni var ekið á 90 km/klst hraða 10 sekúndum fyrir slysið en hraðinn var 87 km/klst þegar áreksturinn varð.

### 2.2.2 Samanburður ökutækja

Mikill stærðar- og þyngdarmunur var á ökutækjunum. Eigin þyngd Dacia bifreiðarinnar var 1318 kg auk þyngdar ökumanns, farþega og farangurs. Iveco bifreiðin var 13.075 kg að eigin þyngd auk þyngdar ökumanns, 13 farþega, farangurs og eldsneytis. Var Iveco hópibifreiðin því ríflega tífalt þyngri en Dacia bifreiðin. Sökum þessa varð höggið enn meira fyrir minni bifreiðina.

## 2.3 Ökumaður og farþegi Dacia fólksbifreiðarinnar

Við áreksturinn kom mikið högg á vinstri hlið og afturhorn fólksbifreiðarinnar. Ökumaður kvaðst hafa misst meðvitund við slysið en hafi komist til meðvitundar á ný þegar vegfarendur voru komnir að bifreiðinni. Hann slasaðist talsvert í slysinu. Efri hluti barnabílstóls, sem hafði losnað frá neðri hluta hans í slysinu, var á hvolfi yfir afturgólfi í miðri bifreiðinni. Vegfarandi, sem kom að slysinu, rétti stólinn við og hugaði að barninu sem var spennt fast við efri hluta stólsins.

## 2.4 Ökumaður og farþegar Iveco hópibifreiðarinnar

Um borð í Iveco hópibifreiðinni voru 13 farþegar auk ökumanns. Leyfður heildarfjöldi farþega var 49. Ekki liggur fyrir hversu margir farþegar voru í öryggisbelti þegar slysið varð. Einn farþegi leitaði til læknis vegna slyssins en meiðslin voru minniháttar.

## 2.5 Öryggisbúnaður í Dacia bifreiðinni

### Barnabílstóll

Barnabílstóllinn var festur í bifreiðina með ISOFIX barnabílstólabúnaði. Slíkur búnaður samanstendur af tveimur krókum í bifreiðinni og tveimur samsvarandi læsingum á barnabílstólnum. Barnabílstóllinn var í aftursæti hægra megin í bifreiðinni og snéri með bakhluta í akstursátt bifreiðarinnar. Barnið var fest í barnabílstólinn með þar til gerðum ólum. Stóllinn var úr plasti og með snúningsmöguleika, það er efri hluti stólsins tengdist neðri hluta með snúningsdisk.



Þannig var hægt að snúa stólnum með barninu í þrátt fyrir að hann væri ISOFIX- festur við aftursætið, en á þessari tegund barnabílstóla á ekki að vera hægt að losa efri hluta stólsins frá þeim neðri. Stilling var framan á barnabílstólnum fyrir mismunandi aldur barna og var hún rétt stillt fyrir barnið í stólnum (mynd 5).

**Mynd 5. Stillimöguleikar framan á barnabílstólnum.**

Við áreksturinn kom mikið högg á vinstri hlið bifreiðarinnar. Efri hluti barnabílstólsins brotnaði frá neðri hlutanum þar sem þeir tengdust með snúningsplötunni en neðri hluti stólsins var festur við sætið. Vinstri ISOFIX læsingin á barnabílstólnum brotnaði í árekstrinum og losnaði úr festingu sætisins en hin var læst og hélt neðri hluta stólsins á sínum stað. Þeim megin sem ISOFIX læsingin á barnabílstólnum brotnaði, hafði ISOFIX krókurinn í bifreiðinni aflagast og yfirbygging bifreiðarinnar hafði gengið mikið til (mynd 6).

Barnabílstólar sem seldir eru á Íslandi þurfa að uppfylla Evrópustaðal samkvæmt reglugerð R129 (i-Size). Í reglugerðinni kemur fram að barnabílstólar eigi að þola framanákeyrslu upp að 50 km/klst (21–28 G), aftanákeyrslu upp að 30 km/klst (14–21 G) og hliðarákeyrslu upp að 24 km/klst (13–15 G) þar sem opnanleg hurð er til staðar<sup>5</sup>.

<sup>5</sup>[Regulation 129. Uniform provisions concerning the approval of enhanced Child Restraint Systems used on board of motor vehicles \(ECRS\)](#)

Barnabílstóllinn sem var í bifreiðinni uppfyllti umræddar kröfur, en hraði í hliðarákeyrslunni í þessu tilviki var talsvert meiri en samkvæmt þeim lágmarks kröfum sem gerðar eru til barnabílstóla. Auk þess var Iveco hópibifreiðin, sem ekið var á vinstri hlið Dacia bifreiðarinnar, ríflega tífalt þyngri en fólksbifreiðin og höggþunginn því mikill.



**Mynd 6.** Til vinstri sést aflöguð ISOFIX festing í bifreiðinni. Hægri mynd sýnir snúningsfestingu efri hluta barnabílstólsins og aflögun á henni.

## 2.6 Vegur og umhverfi

Vegurinn á slysstað er hluti Hringvegar um Ísland, sem tengir saman byggðir landsins, og telst því vera stofnvegur. Sama gildir um Vestfjarðaveg en hann tengir þéttbýlissvæði á milli Ísafjarðar við Skutulsfjörð á Vestfjörðum og Hringvegur í Borgarfirði. Þarna tengjast því tveir háhraða (90 km/klst) stofnvegir með T-gatnamótum. Leiðbeinandi hraði var á Vestfjarðavegi (70 km/klst) fyrir umferð á suðurleið um 900 metrum áður en komið er að gatnamótunum. Þegar slysið átti sér stað var snjóþekja yfir umhverfinu í nánd við gatnamótin (mynd 7).

### Yfirborð vegar

Bæði Hringvegur og Vestfjarðavegur voru með bundnu slitlagi (klæðingu) við gatnamótin. Biðskyldumerki var staðsett við norðvesturhorn gatnamótanna fyrir umferð um Vestfjarðaveg en biðskyldumerkingar á slitlaginu sáust ekki nema að litlu leyti vegna snjólags á veginum. Snjólagið lá frá gatnamótum Hringvegar til norðvesturs Vestfjarðarveg. Við rannsókn á slysstað var snjólagið mælt um 40 metra inn á Vestfjarðaveg (mynd 7). Um einn metra inn á veginn, var snjólaust, en yfirborðið annars blautt eða ísað. Yfirborð veganna voru þannig ýmist með snjó, ís eða vætu. Engin greinileg ummerki um hemlun Dacia bifreiðarinnar sáust á slysstað.

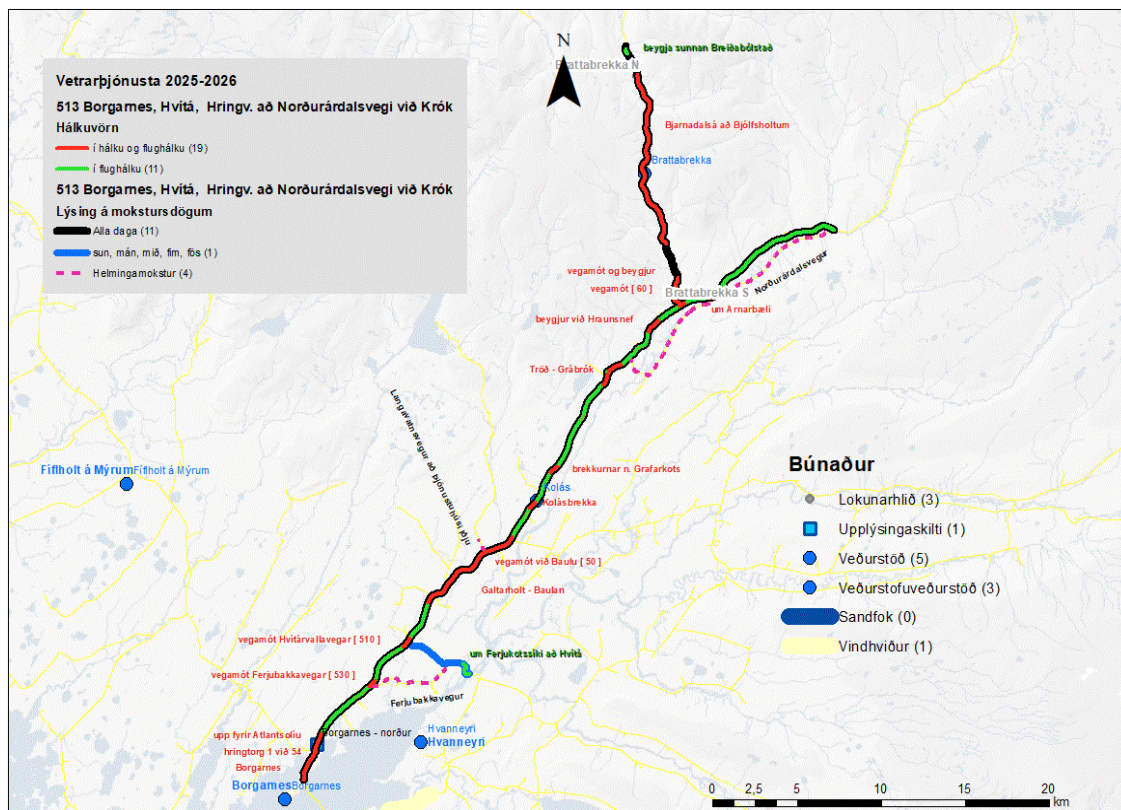
Á mynd 7 sjást snjóhrúgur í vegkanti beggja vegna við gatnamótin sem voru eftir snjóruðningstæki sem hreinsuðu nýfallinn snjó af gatnamótunum dagana fyrir slysið.



**Mynd 7. Snjór og ísing við og á yfirborði vegar norðan gatnamóta Hringvegur og Vestfjarðavegar.**

### Hálkuvarnir við slysstað

Hringvegurinn á slysstað er í vetrarþjónustuflokki 2 hjá Vegagerðinni og Vestfjarðavegur í þjónustuflokki 3. Þennan dag, fimmtudaginn 6. mars 2025, var þjónustan opin frá 08:00 til 19:30 en slysið var tilkynnt kl. 14:43. Þjónustustöð metur hvort boða þurfi út bíla í mokstur og hálkuvarnir.



**Mynd 8. Hálkuvarnir á slysstað, merkt Brattabrekka á myndinni, í hálku og flughálku.**

Á slysdegi var hálkuvarnartæki á vegum Vegagerðarinnar á norðurleið á Hringvegi áleiðis inn á Vestfjarðaveg. Samkvæmt upplýsingum úr ferilvöktunargögnum Vegagerðarinnar fór hálkuvarnartækið inn á Vestfjarðaveg af Hringvegi rétt eftir kl. 14:00 með framtönn uppi, eftir að hafa snjórukt og saltað á Hringvegi við gatnamótin, og hóf síðan söltun um 400 metrum norðan

gatnamótanna á móts við bæinn Dalsmynni kl. 14:06. Tækið kom síðan til baka að gatnamótunum um klukkustund síðar með framtönn niðri. Tækið fór inn á Hringveg til norðurs kl. 15:09, sneri fljótlega við og beið í röð bifreiða eftir að slysavettvangur væri opnaður að nýju.

Ökumaður snjóruðningstækisins sagðist hafa fyllt á salttankinn í Borgarnesi áður en hann lagði af stað í háлкуvarnir þennan dag. Fyrirmæli dagsins hafi verið að háлкуverja Vestfjarðaveg. Á leiðinni að Vestfjarðavegi hafi hann þurft að ryðja og háлкуverja nokkra kafla á Hringvegi. Hann hafi síðan rutt og háлкуvarið með salti Hringveg við gatnamótin meðal annars bogalagað framhjáhlaupt sunnan gatnamótanna. Hann hafi því næst ekið inn á Vestfjarðaveg með framtönn niðri og saltað yfirborð vegarins. Hann hafi því háлкуvarið gatnamótin eins og honum var frekast unnt þegar hann ók áleiðis inn á Vestfjarðaveg.

Ökumaðurinn kvaðst síðan hafa komið aftur að gatnamótunum við Hringveg um klukkustund síðar eftir að hafa háлкуvarið yfirborð Vestfjarðavegar með vagnúmer 60-01 og 60-02 og séð þá að umferðarslys hafði orðið við gatnamótin. Hann hafi stöðvað um stund við gatnamótin og ekið síðan inn á Hringveg til norðausturs en vettvangur slyssins var skammt suðvestan við gatnamótin. Skömmu síðar hafi hann snúið háлкуvarnartækinu við á veginum og beðið í röð bifreiða eftir að Hringvegur yrði opnaður að nýju.

Ökumaðurinn sagði gæði salts sem notað var á þessum hluta landsins ekki vera sömu og þess salts sem notað er á höfuðborgarsvæðinu því saltið hafi áður verið notað í sjávarútvegi. Að sögn ökumannsins þurfi hann að nota mun meira magn, en af ónotuðu salti, til þess að fá fram samskonar háлкуvörn. Þá hafi umferð um Vestfjarðaveg ekki verið nægjanleg til þess að bleyta upp yfirborðið við gatnamótin líkt og á Hringvegi.

Einnig benti ökumaðurinn á að takmörkuð útsýn væri við þessi gatnamót, en þegar hann æki af Vestfjarðavegi og inn á Hringveg væri framtönn háлкуvarnartækisins nánast komin inn á Hringveginn þegar hann sæi vel til umferðar um Hringveg áleiðis til Reykjavíkur.



Mynd 9. Yfirlitsmynd af næsta umhverfi gatnamóta Hringvegar og Vestfjarðavegar.

Að sögn Vegagerðarinnar hefur ekki reynst unnt að sýna fram á að virkni notaðs salts sé frábrugðin nýju salti en mælingar hafi verið gerðar á því. Mögulega getur notað salt verið snauðara af finefnum og þ.a.l. eitthvað seinna til að leysast upp en það muni vera getgátur.

### Umhverfið

Meðfram Hringvegi, um 10 metra frá akbrautinni, norðaustan vegarins var trjágróðursbelti sem lá við gatnamótin og til norðvesturs meðfram Vestfjarðavegi (mynd 9 og 10).

Útsýn ökumanna sem aka af Vestfjarðavegi inn á Hringveg var takmörkuð til norðurs (vinstri) vegna gróðursins. Þurftu bifreiðar á Vestfjarðavegi að vera nánast komnar að gatnamótunum til þess að sjá umferð sem kom að norðan (mynd 10). Sama gildi um útsýn ökumanna sem óku suður Hringveg, í átt til Reykjavíkur, fyrir umferð sem kom af Vestfjarðavegi. Skammt norðan gatnamótanna liggur Hringvegur í beygju áður en stuttur beinn vegarkafli liggur til suðvesturs að gatnamótunum. Talsvert gróðurbelti var við allt norðausturhorn þeirra auk gróðurs næst veginum (mynd 9). Aðstæður í umhverfi gatnamótanna hindruðu þannig yfirsýn ökumanna þar til nánast komið var að gatnamótunum.



**Mynd 10. Myndir, teknar af Vestfjarðavegi, sem sýna ökutæki hverfa á bak við trjágróður áleiðis norðaustur Hringveg.**

Ökumaður Dacia bifreiðarinnar kvaðst aldrei hafa séð hópbifreiðina fyrir slysið en veitt athygli bifreið sem var á Hringvegi á norðurleið að gatnamótunum. Kvaðst ökumaður Iveco bifreiðarinnar hafa orðið var við Dacia bifreiðina rétt fyrir áreksturinn en hann hafi ekki haft tíma til að bregðast við. Takmörkuð útsýn frá Hringvegi að Vestfjarðavegi getur haft áhrif á viðbragðstíma ökumanna um Hringveg.



Mynd 11. Steinhús við gatnamótin.

### Öryggissvæði

Steinhús var staðsett skammt frá gatnamótunum (mynd 2 og 11) og rakst fólksbifreiðin á húsið eftir að hafa kastast út af veginum. Í hönnunarreglum Vegagerðarinnar<sup>6</sup> kemur fram að skoða beri eitt og hálft öryggissvæði meðfram vegum (kafla 5.4.3). Í þessu tilfelli var það því 10,5 m breitt svæði sem á að vera án hættulegra hindrana en miðað var við 90 km/klst hönnunarhraða þar sem umferðarþungi (ÁDU) var 301-3000 ökutæki á dag (tafla 2). Árdagsumferð (ÁDU) árið 2024 sunnan gatnamótanna var 2300 ökutæki.

Húsið var staðsett 8 metra frá brún akbrautarinnar og því innan marka öryggissvæðis við þennan veg. Leyfður hámarkshraði við gatnamótin var 90 km/klst.

Tafla 2. Lágmarksöryggisbreidd í metrum (Vegagerðin).

|                  | Hönnunarhraði, $V_h$ ( km/klst. ) |    |    |    |    |    |    |     |     |     |     |
|------------------|-----------------------------------|----|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|-----|
| ÁDU <sub>h</sub> | 30                                | 40 | 50 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 130 |
| 0 - 300          |                                   |    | 2  | 3  | 4  | 5  | 6  | 7   | 9   | 10  | 10  |
| 301 - 3 000      |                                   |    | 3  | 4  | 5  | 6  | 7  | 8   | 10  | 11  | 11  |
| > 3.000          |                                   |    | 4  | 5  | 6  | 7  | 9  | 10  | 12  | 12  | 12  |

<sup>6</sup>[Veghönnunarreglur 02 Þversnið, Vegagerðin, VER-0126.](#)

## Niðurstöður

### 3.1 Meginorsakir slyssins

#### **Yfirborð vegarins við gatnamótin var hált.**

Um klukkustund fyrir slysið fór hálkuvartæki um gatnamótin, áleiðis norður Vestfjarðaveg, en snjóhula varð eftir á veginum. Að sögn ökumanns hálkuvartækisins voru gatnamótin saltborin en saltið hafi ekki unnið á hálkunni áður en slysið varð. Dacia bifreiðinni var ekið undir leiðbeinandi hraða (70 km/klst) að gatnamótunum og ökumaður hóf hemlun að minnsta kosti 5 sekúndum fyrir slys, en rann engu að síður inn á Hringveg í veg fyrir hópbifreiðina. Snjór og hálka á yfirborði vegarins var sennilega orsök slakari hemlunarskilyrða.

#### **Snúningsdiskur barnabílstólsins brotnaði við áreksturinn.**

Barnið í bílstólnum var fest með þar til gerðum ólum í barnabílstólinn og snéri með bakið á móti akstursátt. Undirstaða stólsins var með snúningsdisk og var ISOFIX festing stólsins neðan við snúningsdiskinn á undirstöðunni. Við áreksturinn losnaði efri hluti stólsins með setunni, ofan snúningsdiskisins, frá neðri hlutanum. Önnur ISOFIX festingin í bifreiðinni aflagaðist og stóllinn losnaði frá henni. Hin festingin var læst og hélt neðri hluta stólsins á sínum stað. Efri hluti bílstólsins, með barninu í, kastaðist því til inni í bifreiðinni við árekstrana en þegar hún stöðvaðist utan vegar var stóllinn á hvolfi yfir afturgólfi í miðri bifreiðinni.

### 3.2 Aðrar orsakir slyssins

#### **Trjágróður byrgði útsýn við gatnamótin.**

Trjágróðursbelti við norðausturhorn gatnamótanna byrgði útsýn ökumanns hópbifreiðarinnar gagnvart umferð af Vestfjarðavegi inn á Hringveg. Takmörkuð útsýn að Vestfjarðavegi getur haft áhrif á viðbragðstíma ökumanna um Hringveg.

#### **Steinhús var skammt frá gatnamótunum.**

Fólksbifreiðin kastaðist út af veginum og rakst þar á steinhús. Húsið, sem var 8 metra frá vegbrún, var innan marka öryggissvæðis fyrir þennan veg.

#### **Tjara var á hjólbörðum.**

Hjólbarðar hægra megin á Dacia bifreiðinni voru með mikilli tjöru sem gerir það að verkum að þeir hafa minna grip í hálku og snjó. Ástand hjólbarða bifreiðarinnar var að öðru leyti gott.

## 4. Tillögur í öryggisátt

### 2025-008U003T1. Hálkuvörn við gatnamót.

Rannsóknarnefnd samgönguslysa beinir þeirri tillögu til Vegagerðarinnar að yfirfara þjónustuferla/kröfur vegna hálkuvarna við gatnamót Hringvegar og Vestfjarðavegar.

Þrátt fyrir að hálkuvartæki hafi farið um gatnamót Hringvegar og Vestfjarðavegar skömmu fyrir slysið, varð umrætt banaslys þegar bifreið af Vestfjarðavegi rann í hálku við gatnamótin í veg fyrir hópbifreið á leið um Hringveg.

### 2025-008U003T2. Öryggisúttekt á gatnamótum.

Rannsóknarnefnd samgönguslysa beinir þeirri tillögu til Vegagerðarinnar að gera öryggisúttekt á gatnamótum Hringvegar og Vestfjarðavegar til að meta öryggi þeirra sem T-gatnamóta tveggja háhraða vega, meta útsýn við gatnamótin og öryggi vegumhverfis og í framhaldinu grípa til viðeigandi ráðstafana til að bæta öryggi gatnamótanna.

Við slysstað var trjágróðursbelti norðaustan gatnamótanna. Bendir nefndin á mikilvægi þess að útsýn vegfarenda sé góð á gatnamótum. Þá var steinhús innan öryggissvæðis í nálægð við gatnamótin og árekstur bifreiðar við húsið.

### 2025-008U003T3. Endurskoðun lágmarks öryggiskrafa barnabílstóla.

Rannsóknarnefnd samgönguslysa beinir þeirri tillögu til evrópsku efnahagsnefndarinnar hjá Sameinuðu þjóðunum UNECE (United Nations Economic Commission for Europe) að endurskoða lágmarks öryggiskröfur til barnabílstóla samkvæmt reglugerð R129.

Í reglugerð R129 kemur fram að barnabílstólar eigi að þola framanákeyrslu upp að 50 km/klst (21-28 G), aftanákeyrslu upp að 30 km/klst (14-21 G) og hliðarákeyrslu upp að 24 km/klst (13-15 G) þar sem opnanleg hurð er til staðar<sup>7</sup>. Fjölbreytt og flókin hönnun barnabílstóla, og lágar kröfur reglugerðar R129 að því er árekstrarprófanir varðar, bjóða heim óviðunandi óvissu um öryggi barna í bílstólum við eðlileg og fyrirsjáanleg notkunarskilyrði. Barnabílstólar eru búnaður sem á að tryggja öryggi barna í bifreiðum við raunverulegar aðstæður í umferðinni og notendur verða að geta treyst á öryggi þeirra við rétta notkun sbr. 2. tl. 3. gr. reglugerðar (EU) 2023/988<sup>8</sup>. Þar kemur fram að „hvers konar vara sem, við eðlileg eða fyrirsjáanleg notkunarskilyrði, þ.m.t. raunverulegan notkunartíma, felur ekki í sér áhættu eða aðeins lágmarksáhættu sem er samrýmanleg notkun vörunnar, telst viðunandi og samrýmist öflugri vernd að því er varðar heilbrigði og öryggi neytenda“. Rannsóknarnefnd samgönguslysa telur að núverandi öryggiskröfur barnabílstóla séu ekki fullnægjandi og því brýnt að huga að heildstæðri endurskoðun á þeim.

<sup>7</sup> [Agreement Concerning the Adoption of Uniform Technical Prescriptions for Wheeled Vehicles, Equipment and Parts which can be Fitted and/or be Used on Wheeled Vehicles and the Conditions for Reciprocal Recognition of Approvals Granted on the Basis of these Prescriptions.](#)

<sup>8</sup> [Regulation \(EU\) 2023/988 of the European Parliament and of the Council of 10 May 2023 on general product safety.](#)

## 5. Mikilvægar ábendingar

### Hreinsun hjólbarða á vetrartíma.

Mikilvægt er að vetrarhjólbarðar séu hreinir en þeir safna tjöru og öðrum óhreinindum við akstur á hálkuvörðum vegum. Við það verða hjólbarðarnir hálli og veggrip minnkar. Þegar ekið er um vegblæðingasvæði þarf að huga sérstaklega að hreinsun hjólbarða. RNSA beinir því til allra ökumanna að þvo hjólbarða reglulega með dekkjahreinsi.

### Hættur í umhverfi vega.

Þar sem slysið varð var hús innan marka öryggissvæðis vegarins, eða í um átta metra fjarlægð frá vegbrún. Einnig var trjálundur við veginn og voru þéttir trjárunnar við ytri mörk öryggissvæðisins sem skertu útsýn við gatnamótin. Bendir nefndin á, að mikilvægt sé að huga að þeim stöðum þar sem trjágróður er farinn að vaxa nálægt vegum og grípa inn í áður en hann skapar hættu. Bendir nefndin jafnframt á mikilvægi þess að trjágróður, sjálfsprottinn eða gróðursettur, sé ekki of nærri þjóðvegum þar sem ökuhraði er mikill.



Skýrsluna samþykktu til útgáfu:

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

Reykjavík, 24. mars 2026

Fyrir hönd Rannsóknarnefndar samgönguslysa

---

Stjórnandi rannsóknarinnar

Helgi Þ. Kristjánsson