



## Skýrsla um banaslys í umferðinni

Mál nr.: **2025-063U025**

Dagsetning: **8. desember 2025**

Staðsetning: **Suðurlandsbraut austan Kringlumýrarbrautar**

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 8. desember 2025 var gangandi vegfarandi á leið þvert yfir Suðurlandsbraut, á ljósastýrðri gönguleið, skammt austan Kringlumýrarbrautar. Á sama tíma var Kia Sportage fólksbifreið ekið vestur Suðurlandsbraut. Ökumaðurinn var einn í bifreiðinni. Kia bifreiðinni var ekið á gangandi vegfarandann á vinstri akrein Suðurlandsbrautar. Vegfarandinn slasaðist alvarlega og lést tveimur dögum síðar af völdum fjöláverka. Þegar vegfarandinn fór yfir Suðurlandsbraut var grænt gangbrautarljós á gönguleiðinni og rautt ljós fyrir umferð um Suðurlandsbraut.

Í skýrslunni kemur fram að bifreiðinni var sennilega ekið nokkrum km/klst yfir leyfðum hámarkshraða þegar slysið varð.

## 1. Helstu staðreyndir

### 1.1 Staðsetning



Mynd 1. Slysið varð á Suðurlandsbraut í Reykjavík.

### 1.2 Helstu upplýsingar

**Látin:**

82 ára kona.

**Veður og birta:**

Hiti var 5°C. Hægviðri, myrkur og vegljýsing á vegi.

**Vegur:**

Bundið slitlag (malbik) og þurr vegur. Hámarkshraði 50 km/klst. Meðaltalsumferð á sólarhring (ÁDU) var 17.950 ökutæki samkvæmt talningu í september 2025.

**Tími sólarhrings:**

Slysið varð klukkan 09:51.

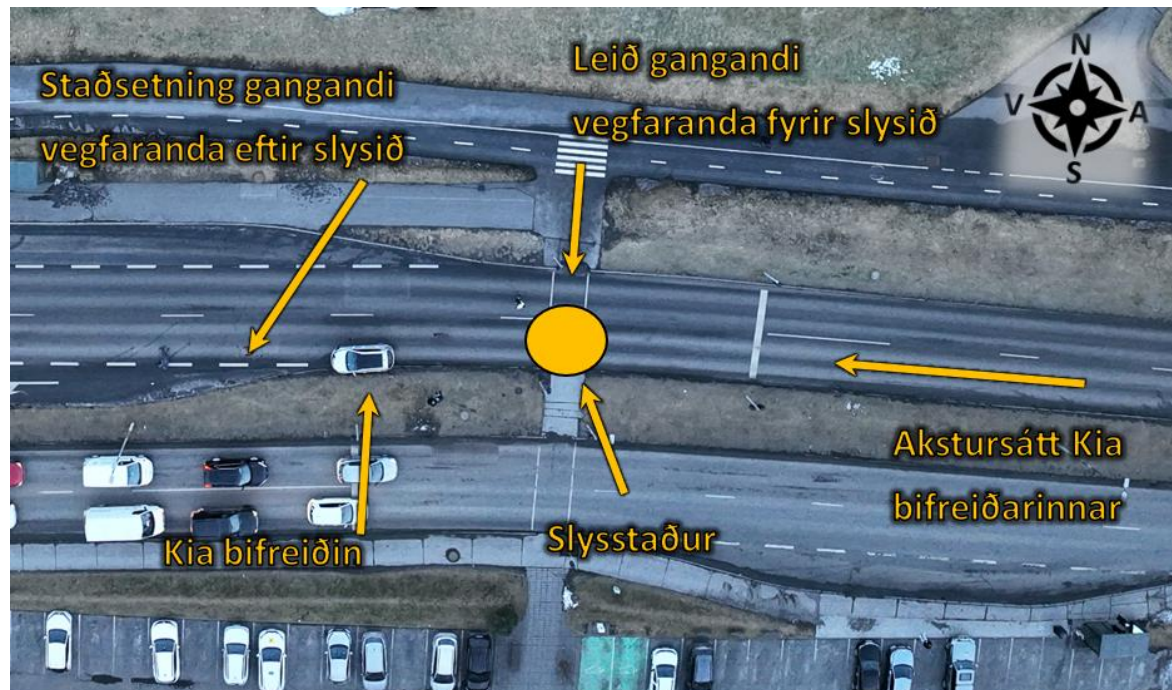
**Ökutæki:**

Kia Sportage, fólksbifreið, nýskráð árið 2014.

### 1.3 Atvikalýsing

Gangandi vegfarandi beið eftir grænu gönguljósi við umferðarljósastýrða gönguleið þvert yfir Suðurlandsbraut skammt austan Kringlumýrarbrautar (mynd 2). Þegar grænt ljós kviknaði fyrir vegfarandann gekk hann af stað áleiðis til suðurs yfir akbraut með umferð til vesturs. Á sama tíma var Kia Sportage fólksbifreið, ekið á móti rauðu umferðarljósi, vestur Suðurlandsbraut á vinstri akrein og á gangandi vegfarandann. Engin hemlaför voru eftir bifreiðina á akbrautinni.

Slysið var tilkynnt til lögreglu kl. 09:51 og viðbragðsaðilar fóru á vettvang. Fjarskiptamiðstöð lögreglunnar tilkynnti Rannsóknarnefnd samgönguslysa um slysið kl. 10:52.



Mynd 2. Yfirlitsmynd af slysstað.

### 1.4 Áverkar

Gangandi vegfarandinn hlaut fjöláverka og lést tveimur dögum eftir slysið. Ökumaður bifreiðarinnar slasaðist ekki.

### 1.5 Ökutækið

Kia Sportage fólksbifreiðin var færð til skoðunar á skoðunarstöð eftir áreksturinn. Hún var í ökuhæfu ástandi eftir slysið en talsverðar skemmdir voru á framenda og vélarhlíf.

Bifreiðin var fimm dyra og díselknúin. Nýskráning var í júní 2014 og hún átti næstu aðalskoðun í júní 2026. Hún var því með gilda skoðun þegar slysið átti sér stað. Eigin þyngd bifreiðarinnar var 1657 kg og leyfð heildarþyngd var 2140 kg. Breidd bifreiðarinnar var 1,85 metrar og lengd 4,44 metrar. Notkunarflokkur bifreiðarinnar var „Almenn notkun“.

## 1.6 Ökuhraði

### Ökuhraði Kia Sportage bifreiðarinnar

Ökuhraðinn var reiknaður út frá myndbandi af slysinu.

## 1.7 Vegur og umhverfi

Á Suðurlandsbraut, þar sem slysið varð, voru tvær akreinar í hvora átt. Hámarkshraði á veginum þar sem slysið varð var 50 km/klst.

Heildarbreidd tveggja akreina Suðurlandsbrautar, fyrir umferð til vesturs, var 7,2 metrar og hvor akrein 3,6 metrar á breidd.

Lýsingin við gönguþverunina var frá einum ljósastaur með tveimur lömpum sem lýsa niður á gönguleiðina. Þegar slysið varð var lampinn, sem átti að lýsa niður á svæðið þar sem slysið varð, bilaður (mynd 3). Götulýsing við Suðurlandsbraut, milli gatnamóta Kringlumýrarbrautar/Laugavegs í vestri og hringtorgs við Skeiðarvog í austri, var með samskonar tveggja lampa ljósastaurum sem staðsettir voru á umferðareyju á milli akreina.

## 1.8 Áfengis- og lyfjarannsókn

Niðurstaða áfengis- og lyfjarannsóknar á ökumanninum var neikvæð.

## 2. Greining

### 2.1 Ekið á gangandi vegfaranda

Að sögn ökumanns Kia bifreiðarinnar veitti hann ekki athygli umferðarljósastýrðri gönguleið og hafði ekki séð gangandi vegfaranda sem var á leið þvert yfir akbrautina. Myrkur hafi verið úti og hann verið með hugann við nálægan áfangastað. Hann sagðist ekki átta sig á því á hvaða hraða hann ók bifreiðinni þegar slysið varð og að hann hafi ekki notað hemla bifreiðarinnar fyrr en eftir slysið.



**Mynd 3.** Myndin er tekin í akstursátt Kia bifreiðarinnar við sambærileg birtuskilyrði og þegar slysið varð. Gangandi vegfarandi sést á leið yfir gangbrautina. Lampi í götulýsingu við gangbrautina er bilaður en tveir lampar eiga að vera á hverjum ljósastaur á götulýsingunni.

### 2.2 Ökutækið

Ekkert í niðurstöðum bíltæknirannsóknar benti til þess að rekja mætti orsakir slyssins til ástands bifreiðarinnar.

#### Öryggispúðar

Öryggispúðar bifreiðarinnar sprungu ekki út.

#### Hjólbarðar

Bifreiðin var á slitnum hjólbörðum að framan þar sem dýpt mynsturs var frá 1,5 mm til 4,7 mm en þeir voru frekar kantslitnir. Ástand hjólbarða að aftan var gott.

## Hraði

Við rannsókn slyssins var ökuhraði Kia bifreiðarinnar áætlaður út frá rannsókn á myndbandi þriðja aðila af slysinu þar sem hann reiknaðist 53,5 km/klst. Sá útreikningur miðast við mældan tíma á 89,09 metra vegalengd í aðdraganda slyssins, sem kom fram í myndbandinu.

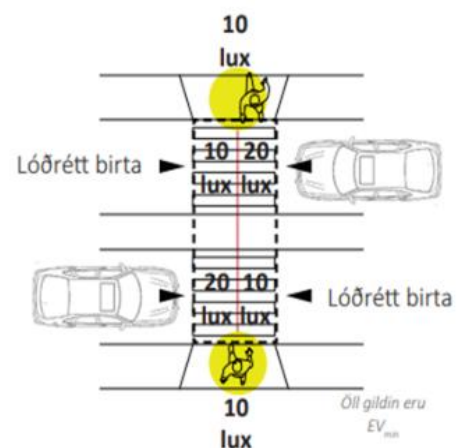
## 2.3 Vegur og umhverfi

Suðurlandsbraut við slyssað telst til borgarvegur í þéttbýli. Þegar slysið varð var myrkur. Veglýsing meðfram Suðurlandsbraut vestan Kringlumýrarbrautar var tendruð og samanstóð hún af ljósastaurum staðsettum á umferðareyju á milli akbrauta. Hver ljósastaur var með tveimur lömpum sem beindust að sitt hvorri akbrautinni (mynd 3). Einn slíkur var staðsettur við gönguleiðina yfir Suðurlandsbraut, og ætlaður þar sem gönguleiðarlýsing. Annar lampinn á staurnum, sem beint var að nyrðri akbrautinni, var í ólagi (mynd 3). Vegurinn var þurr þegar slysið varð. Hiti var 5°C og vindur var hægur.

### Gönguleiðarlýsing á akstursleið

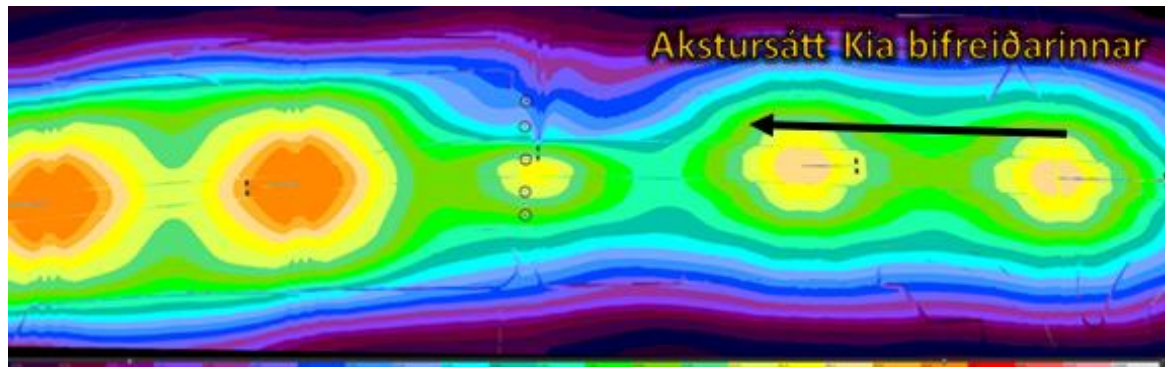
Skammt vestan við slyssað, við gatnamót Suðurlandsbrautar og Kringlumýrarbrautar, er hönnunarkrafa lýsingar C2 við gönguleið sem er 20 lux. Stefna Reykjavíkurborgar er að vera með sérlýsingu á sérmerktum gangbrautum og aukna lýsingu við gönguþveranir á gatnamótum og umferðarljósastýrðum gönguþverunum en viðmiðin<sup>1</sup> eru að ef um er að ræða gönguþverun eða gangbraut með umferðarljósum skal auka götulýsingu aðliggjandi götukafla í 50 m í hvora átt um a.m.k. einn lýsingarflokk. Birta á lóðréttum fleti á gangbrautar- og gönguþverunarsvæði á akreinum í akstursstefnu skal vera minnst 20 lux en á móti akstursstefnu minnst 10 lux (mynd 4). Birta sem beint er niður á gönguleiðina við slyssað átti því að vera minnst 20 lux.

Gerðir voru lýsingarútreikningar og ljósmælingar á fimm punktum við gönguleiðina yfir Suðurlandsbraut. Slysið varð við punkt CP2 (mynd 4).

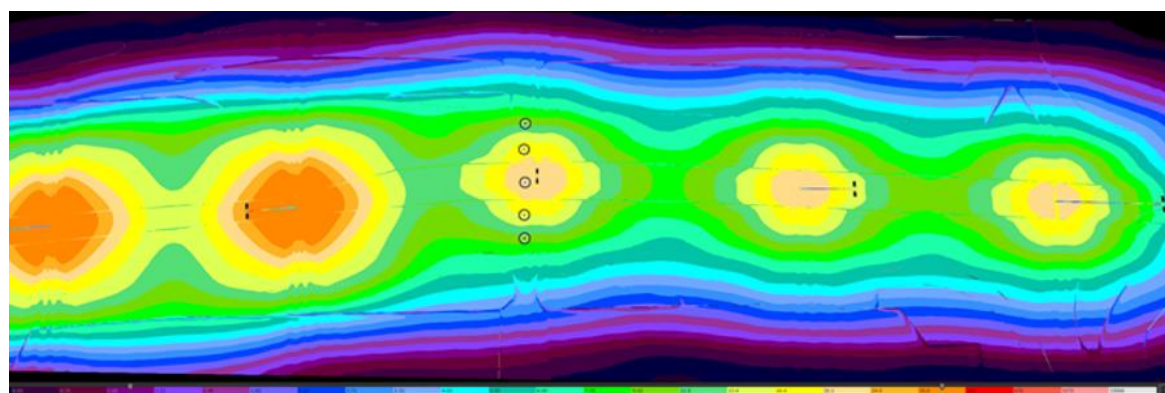


Mynd 4. Fimm ljósmælingapunktur á slyssað og til hægri er skýringarmynd viðmiðunarbirtu á lóðréttum fleti við gangbrautarsvæði (Liska 2026 og 2020).

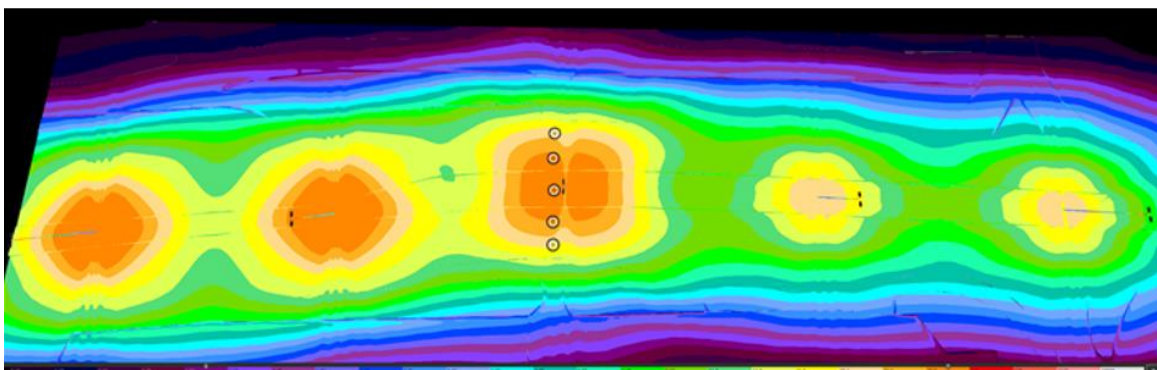
<sup>1</sup> Liska ehf. 2020, Reykjavíkurborg, lýsing gangbrauta og annarra gönguþverana.



Mynd 5. Niðurstöður lýsingarútreikninga með biluðum lampa við gönguþverunina fyrir miðri mynd (Liska 2026). Myndin sýnir lýsingu fimm ljósastaura (tíu lampar) meðfram Suðurlandsbraut. Texti og ör RNSA.



Mynd 6. Niðurstöður lýsingarútreikninga með alla lampa í lagi. Gönguleiðin er fyrir miðri mynd. Talning punkta (CP1-CP5) hefst ofan frá. (Liska 2026).



Mynd 7. Niðurstöður lýsingarútreikninga miðað við að skipt verði um lampa við gönguþverunina (Liska 2026). Breytingin er afgerandi við gönguleiðina m.v. myndir 5 og 6.

Lýsingarútreikningarnir voru miðaðir við bilaða lampann (mynd 5), að núverandi lampar væru báðir í lagi (mynd 6) og miðað við að skipt verði um lampa (mynd 7). Niðurstaða útreiknings var 4,32 lux fyrir punkt nr. 2 (þar sem slysið varð) með peru í ólagi en 18,7 lux með peru í lagi. Ljósmaeling með ljósmæli á þessum punkti sýndi 5,6 lux sem reyndist aðeins betri lýsing en útreikningur gaf til kynna. Í niðurstöðu í minnisblaði Lisku<sup>2</sup> segir að mæling bendi til þess að verið sé að uppfylla

hönnunarkröfur götu og stíga en ekki kröfur um aukna lýsingu við göngubverun, að því gefnu að lampar í ljósastaur séu í lagi. Þar er lagt til að skipt verði um lampa í staur við göngubverunina.

Umrædd ljósmæling á slystað var framkvæmd við gönguleiðina á slystað við Suðurlandsbraut þann 16. mars 2026<sup>2</sup>. Mæling var gerð í myrkri á bilinu 21:30 til 21:45.

### Calculation points

Properties	Calculated	Index	Ljósmælingar
Calculation point 1 Horizontal illuminance Height: 0.100 m	2.82 lx	CP1	4.3lx
Calculation point 2 Horizontal illuminance Height: 0.100 m	4.32 lx	CP2	5.6lx
Calculation point 3 Horizontal illuminance Height: 0.200 m	14.6 lx	CP3	22.3lx
Calculation point 4 Horizontal illuminance Height: 0.100 m	14.9 lx	CP4	23.2lx
Calculation point 5 Horizontal illuminance Height: 0.100 m	9.14 lx	CP5	12.1lx

**Mynd 8. Niðurstöður ljósmælinga miðað við lýsingarútreikninga á ljósmagni við gönguleiðina. CP2 sýnir niðurstöðu á þeim stað á gönguleiðinni þar sem slysið varð. CP1 sýnir þann hluta gönguleiðarinnar sem vegfarandinn hafði gengi áður en hann varð fyrir bifreiðinni.**

<sup>2</sup> Liska ehf. 2026, Ársæll Jóhannsson, Minnisblað.

### 3. Niðurstöður

#### 3.1 Meginorsök slyssins

**Kia bifreiðinni var ekið gegn rauðu umferðarljósi við gangbraut.**

Samkvæmt myndbandi var rautt umferðarljós fyrir umferð um Suðurlandsbraut til vesturs þegar bifreiðinni var ekið á gangandi vegfarandann á gönguleiðinni.

#### 3.2 Aðrar orsakir slyssins

**Ökumaður var með skerta athygli við akstur.**

Ökumaður kvað athugunarleysi hans við aksturinn hafa leitt til þess að hann hafi hvorki veitt athygli umferðarljósunum né séð gangandi vegfarandann áður en slysið varð.

**Bifreiðinni var ekið of hratt.**

Samkvæmt útreikningi var bifreiðinni ekið þremur og hálfum km/klst yfir hámarkshraða þegar slysið varð.

**Lýsing á slyssað var ábótavant.**

Í greiningu skýrslunnar kemur fram að lampi í ljósastaur við gönguleiðina var bilaður og gönguleiðarlýsingin beint yfir slyssað var um fjórðungur af því sem Reykjavíkurborg setur sem viðmið á lýsingu við umferðarljósastýrðar gönguleiðir. Þá var það einnig niðurstaða lýsingaútreikninga að mæla með auknu ljósmagni við þessa gönguleið þannig að hönnun ljósmagns sé í samræmi við stefnu borgarinnar.

## 4. Tillaga í Öryggisátt

### 2025-063U025T1. Viðhald lampa og birta þeirra við gönguleiðir

Rannsóknarnefnd samgönguslysa beinir þeirri tillögu til veghaldara að yfirfara þjónustuferla/viðmið vegna viðhalds og birtu lampa við gönguleiðalýsingar á höfuðborgarsvæðinu.

Niðurstaða úr lýsingarútreikningi, við gönguleiðina þvert yfir Suðurlandsbraut við slysstað, var sú að birtan var undir viðmiðum Reykjavíkurborgar en sá útreikningur miðaðist við að báðir lampar á ljósastaurnum við gönguleiðina væru í lagi.

Bilaður lampi var í lýsingu við gönguleiðina þegar umrætt banaslys varð þann 8. desember 2025. Þegar ljósmæling var unnin 16. mars 2026 var ekki búið að lagfæra lýsinguna á gönguleiðinni á slysstað, sem var um fjórðungur miðað við viðmið og lýsingarreglur veghaldara á umferðarljósastýrðum gönguleiðum. Þannig voru liðnir að minnsta kosti rúmir þrír mánuðir án viðhalds.

Á gönguleiðinni þar sem slysið varð má búast við talsverðri umferð gangandi vegfarenda en sunnan við gönguleiðina er m.a. eitt af stærstu hótélum á höfuðborgarsvæðinu. Norðan við gönguleiðina er Laugardalur sem er vinsæll útivistarstaður. Þá liggur göngu- og hjólaleið einnig meðfram Suðurlandsbraut að norðanverðu. Meðaltalsumferð ökutækja á sólarhring (ÁDU) við slysstað var 17.950 ökutæki samkvæmt talningu í september 2025.

## 5. Mikilvægar ábendingar

### Umferðarljós við gönguleiðir fyrir gangandi vegfarendur

Umferðarljós við gönguleiðir eru til að stjórna umferð, stuðla að öryggi og vernda vegfarendur. Ef umferð á akbraut er stýrt með umferðarljósum skal samkvæmt umferðarreglum skilyrðislaust stöðva bifreið ef rautt ljós er fyrir umferð um veginn. Þetta er til að auka umferðaröryggi gangandi vegfarenda og koma í veg fyrir árekstra og slys. Það er því mikilvægt að virða ávallt umferðarreglur og ferðir gangandi vegfarenda við gönguleiðir.



Skýrsluna samþykktu til útgáfu:

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

Reykjavík, 5. maí 2026

Fyrir hönd Rannsóknarnefndar samgönguslysa

---

Stjórnandi rannsóknarinnar

Helgi P. Kristjánsson