



## Skýrsla um banaslys í umferðinni

Mál nr.: **2025-047U015**

Dagsetning: **23. september 2025**

Staðsetning: **Vatnagarðar við Sundagarða**

Atvik: **Útafakstur bifreiðar**

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 23. september 2025 var Hyundai Santa Fe fólksbifreið ekið norðvestur Vatnagarða. Á gatnamótum Sundagarða og Vatnagarða var bifreiðinni ekið yfir Sundagarða og fram af klettabrún. Bifreiðin féll um sjö metra niður á fyrrum athafnasvæði Hringrásar hf. og endaði þar á hvolfi. Ökumaðurinn lést á slysstað. Hann var ekki spenntur í öryggisbelti.

## 1. Helstu staðreyndir

### 1.1 Staðsetning



Mynd 1. Slysíð varð á mótum Vatnagarða og Sundagarða í Reykjavík.

### 1.2 Helstu upplýsingar

**Látinn:**

75 ára karl.

**Veður og birta:**

Hiti um 12°C, rigning, myrkur og götulýsing.

**Vegur:**

Bundið slitlag (malbik) og blautur vegur. Hámarkshraði 50 km/klst.

**Tími sólarhrings:**

Tilkynnt klukkan 21:02.

**Ökutæki:**

Hyundai Santa Fe, fólksbifreið, nýskráð árið 2017.

### 1.3 Atvikalýsing

Hyundai Santa Fe fólksbifreið var ekið norðvestur Vatnagarða. Við T-gatnamót, þar sem Sundagarðar liggja þvert á Vatnagarða, var bifreiðinni ekið á suðurenda umferðareyju sem aðgreinir akstursáttir á Vatnagörðum við gatnamótin. Þaðan var henni ekið þvert yfir suðurakrein Sundagarða, yfir umferðareyju sem aðskilur akreinar Sundagarða og áfram yfir grasbala meðfram Sundagörðum (mynd 3). Bifreiðin steyptist síðan fram af klettabrún og féll niður um sjö metra (mynd 2).

Framendi bifreiðarinnar lenti fyrst á steyptum vegg sem brotnaði að hluta undan henni. Bifreiðin endaði á hvolfi inni á fyrrum athafnasvæði Hringrásar hf. (mynd 4). Fjarlægð frá fyrstu umferðareyjunni, sem bifreiðinni var ekið yfir, að staðnum þar sem hún endaði á hvolfi var um 25 metrar.

Ökumaðurinn var einn í bifreiðinni og lést á slysstað. Hann var ekki í öryggisbelti.

Slysið var tilkynnt til lögreglu kl. 21:02 og viðbragðsaðilar fóru á vettvang. Fjarskiptamiðstöð lögreglunnar tilkynnti Rannsóknarnefnd samgönguslysa um slysið kl. 21:18.



Mynd 2. Yfirlitsmynd af slysstað sýnir leið bifreiðarinnar. Gulur hringur er þar sem bifreiðin stöðvaðist á hvolfi.



**Mynd 3.** Bifreiðinni var ekið þvert yfir Vatnagarða, umferðareyju, grasbala og þar fram af klettabrún.

#### **1.4 Áverkar**

Ökumaður Hyundai bifreiðarinnar hlaut fjöläverka og lést á slyssað. Hann var ekki spenntur í öryggisbelti.

#### **1.5 Ökutækið**

Bifreiðin var ekki tekin til bíltæknirannsóknar.

Hyundai Santa Fe bifreiðin var fimm dyra, díselknúin. Nýskráning var í maí 2017. Bifreiðin átti næstu aðalskoðun í mars 2026 og var með gilda skoðun þegar slysið átti sér stað. Eigin þyngd bifreiðarinnar var 1899 kg og leyfð heildarþyngd var 2510 kg. Breidd bifreiðarinnar var 1,88 metrar og lengd 4,69 metrar. Bifreiðin var á ónegldum vetrarhjólborðum.

## 1.6 Ökuhraði

Ekki voru sóttar upplýsingar um ökuhraða bifreiðarinnar í loftþúðatölvu. Samkvæmt frásögn vitna var bifreiðinni ekið á miklum hraða norðvestur Vatnagarða, yfir gatnamót við Sundagarða og fram af klettabrúninni.



Mynd 4. Bifreiðin á hvolfi á slysstað.

## 1.7 Vegur og umhverfi

Á slysstað voru Vatnagarðar með eina akrein í hvora akstursátt. Sundagarðar voru með eina akrein til suðausturs og tvær akreinar til norðvesturs, (mynd 2). Hámarkshraði á báðum götunum var 50 km/klst og voru þær með bundið slitlag, malbik.

Þegar slysið varð var vegurinn blautur og rigning. Myrkur var, en götulýsing var til staðar. Hiti var um 12°C og vindur hægur.

## 1.8 Áfengis- og lyfjarannsókn

Niðurstaða áfengis- og lyfjarannsóknar á ökumanninum var neikvæð.

## 1.9 Ökumaðurinn

Ökumaðurinn hafði, nokkrum dögum fyrir slysið, verið metinn óhæfur til aksturs vegna heilsufars. Ökuréttindi hans höfðu verið afturkölluð til bráðabirgða og hafði hann því ekki heimild til aksturs þegar slysið varð.

## 2. Niðurstöður

### 2.1 Meginorsök slyssins

#### **Ökumaður án ökuréttinda og ekki hæfur til að stjórna bifreið.**

Nokkrum dögum fyrir slysið hafði læknir metið ökumanninn óhæfan til aksturs vegna heilsufars. Í kjölfarið voru ökuréttindi hans afturkölluð til bráðabirgða og ökuskírteini tekið í vörslu lögreglu.

Þrátt fyrir afturköllun ökuréttinda hafði ökumaðurinn lýst yfir vilja til að halda áfram akstri. Hann ók á ný þrátt fyrir að hafa verið metinn óhæfur til aksturs. Fyrirliggjandi gögn benda til þess að heilsufar ökumanns og skortur á innsæi á eigin aksturshæfni hafi átt verulegan þátt í því að hann hóf akstur.

### 2.2 Aðrar orsakir

#### **Öryggisbelti ekki notað.**

Við rannsókn kom í ljós að ökumaður var ekki með öryggisbelti spennt þegar slysið varð.

#### **Bifreiðinni var sennilega ekið yfir leyfðum hámarkshraða.**

Fyrirliggjandi vitnisburður bendir til þess að bifreiðinni hafi verið ekið á miklum hraða til norðvesturs eftir Vatnagarðum skömmu áður en slysið varð.

## 3. Mikilvægar ábendingar

### **Um hæfi til aksturs**

Til að öðlast og viðhalda ökuréttindum þarf ökumaður að uppfylla ákveðin skilyrði sem tryggja að akstur sé öruggur, bæði fyrir ökumanninn sjálfan og aðra vegfarendur. Mikilvægur þáttur í því er aksturshæfni, sem felur í sér að viðkomandi hafi næga líkamlega og andlega getu til að stjórna ökutæki á öruggan hátt.

Ef mat á aksturshæfni leiðir til þess að ökumanni er ráðlagt að hætta akstri, eða hann er sviptur ökuréttindum, er mikilvægt að ökumaður hlíti því og aki ekki áfram.

Markmið slíkra skilyrða er að stuðla að ábyrgum akstri og draga úr hættu á slysum, þannig að umferðin verði öruggari fyrir alla.

### **Of hraður akstur**

Rannsóknarnefnd samgönguslysa hefur áður fjallað um hraðakstur og afleiðingar hans í skýrslum sínum. Of hraður akstur hefur verið ein algengasta orsök banaslysa í umferðinni. Nefndin ítrekar því mikilvægi þess að ökumenn aki ekki hraðar en hámarkshraði, aðstæður og aðrir þættir leyfa hverju sinni.



Skýrsluna samþykktu til útgáfu:

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

Reykjavík, 2. júní 2026

Fyrir hönd Rannsóknarnefndar samgönguslysa

---

Stjórnandi rannsóknarinnar

Björgvin Þór Guðnason