



Skýrsla um banaslys í umferðinni

Mál nr.: **2024-008U005**

Dagsetning: **30. janúar 2024**

Staðsetning: **Reykjanesbraut við Straumsvík**

Atvik: **Framanákeyrsla**

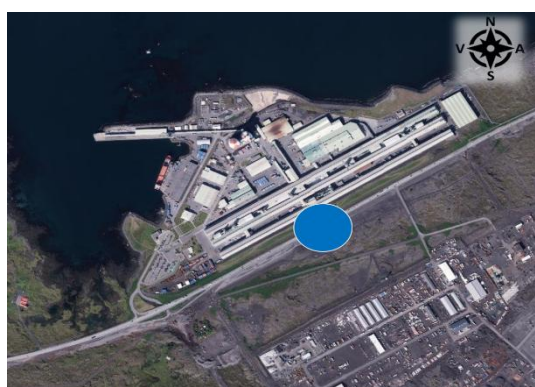
Rannsókn samkvæmt lögum nr. 18/2013 skal eingöngu miða að því að leiða í ljós orsakir samgönguslysa og samgönguátvika, en ekki að skipta sök eða ábyrgð, með það að markmiði að draga úr hættu á sams konar slysum og atvikum og afleiðingum sambærilegra slysa. Skýrslum rannsóknarnefndar um rannsókn einstakra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

Samantekt

Þann 30. janúar 2024 var Nissan fólksbifreið ekið suðvestur Reykjanesbraut við Straumsvík í Hafnarfirði. Á sama tíma var Volvo vörubifreið með festivagn ekið úr gagnstæðri átt. Bifreiðarnar rákust saman sunnan megin við miðju vegarins í hörðum árekstri. Ökumaður Nissan bifreiðarinnar slasaðist alvarlega í árekstrinum og lést á sjúkrahúsi átta dögum síðar. Ökumaður vörubifreiðarinnar slasaðist ekki.

1. Helstu staðreyndir

1.1 Staðsetning



Mynd 1. Slysið varð á Reykjanesbraut móts við Straumsvík í Hafnarfirði.

1.2 Helstu upplýsingar

Látinn:

34 ára karl.

Veður og birta:

Hiti um -5°C , suðsuðvestan 5 m/s, skafrenningur, myrkur og götulýsing kveikt.

Vegur:

Bundið slitlag (malbik), hálka og snjóþekja á vegi. Hámarkshraði 70 km/klst. Meðaltalsumferð á sólarhring (ÁDU) var 20.500 ökutæki árið 2023.

Tími sólarhrings:

Tilkynnt klukkan 18:58.

Ökutæki:

Nissan X-Trail, fólksbifreið, nýskráð árið 2017. Volvo, vörubifreið, nýskráð árið 2023, með Ackermann festivagn, nýskráður árið 2022.

1.3 Atvikalýsing

Nissan X-Trail fólksbifreið var ekið suðvestur Reykjanesbraut á mótis við álverið í Hafnarfirði. Á sama tíma var Volvo vörubifreið með festivagn ekið úr gagnstæðri átt. Skammt suðvestan við gatnamót Koparhelli og Reykjanesbrautar fór Nissan bifreiðin yfir miðlínu akbrautarinnar og rákust vinstri framhorn bifreiðanna saman í hörðum árekstri. Ökumaður Nissan bifreiðarinnar slasaðist alvarlega og lést á sjúkrahúsi átta dögum síðar. Ökumaður vörubifreiðarinnar slasaðist ekki.

Eftir áreksturinn stöðvaðist fólksbifreiðin í vegarkantinum með akstursátt að álverinu í Straumsvík. Volvo vörubifreiðin stöðvaðist utan vegar í snjóskafli en afturhjól festivagnsins voru í vegarkantinum (mynd 2).

Slysið var tilkynnt til lögreglu kl. 18:58 og viðbragðsaðilar fóru á vettvang. Fjarskiptamiðstöð lögreglunnar tilkynnti Rannsóknarnefnd samgönguslysa um slysið kl. 19:32 sama dag.



Mynd 2. Yfirlitsmynd af slysstað sem sýnir staðsetningu vörubifreiðarinnar eftir slysið. Fólksbifreiðina var búið að færa til þegar myndin var tekin en för eftir framhjól hennar sjást í vegarkantinum þar sem hún stöðvaðist eftir slysið. Á myndinni er horft til norðausturs.

1.4 Áverkar

Ökumaður var einn í Nissan bifreiðinni. Hann hlaut fjöláverka í slysinu og lést af völdum þeirra á sjúkrahúsi átta dögum eftir slysið. Ökumaður Volvo vörubifreiðarinnar slasaðist ekki í slysinu. Báðir ökumenn voru spenntir í öryggisbelti.

1.5 Ökutækin

Nissan X-Trail fólksbifreið

Nissan bifreiðin var fimm dyra, díselknúin. Nýskráning var í desember 2017. Bifreiðin átti næstu aðalskoðun í janúar 2025 og var með gilda skoðun þegar slysið átti sér stað. Eigin þyngd bifreiðarinnar var 1.752 kg og leyfð heildarþyngd var 2.400 kg. Breidd bifreiðarinnar var 1,82

metrar og lengd 4,64 metrar. Bifreiðin var á lítið slitnum ónegldum vetrarhjólborðum að aftan og að framan voru samskonar vetrarhjólbarðar en þeir voru talsvert meira slitnir. Bifreiðin var mikið skemmd eftir áreksturinn.

Volvo vörubifreið

Volvo vörubifreiðin var tveggja dyra og díselknúin. Nýskráning var í apríl 2023. Eigin þyngd bifreiðarinnar var 9.495 kg og leyfð heildarþyngd 29.000 kg. Breidd bifreiðarinnar var 2,55 metrar og lengd 7,10 metrar. Hún var útbúin ónegldum vetrarhjólborðum. Við áreksturinn skemmdist bifreiðin mikið vinstra megin að framan og var ekki í ökuhæfu ástandi.

Ackermann festivagn

Volvo vörubifreiðin var með festivagn sem var skráður í ökutækjaflokk eftirvagn IV, hann var þriggja ása og nýskráður í febrúar 2022. Breidd var 2,6 metrar og lengd 12 metrar. Eiginþyngd var 13.780 kg og leyfð heildarþyngd var 43.000 kg. Léttur farmur var í festivagninum. Festivagninn skemmdist ekki í slysinu.

1.6 Ökuhraði

Ökuhraði Nissan bifreiðarinnar

Ekki reyndist unnt að lesa hraða eða aðrar upplýsingar úr árekstrareftirlitskerfi bifreiðarinnar.

Ökuhraði Volvo vörubifreiðarinnar

Samkvæmt ökurita bifreiðarinnar var henni ekið á 72 km/klst hraða þegar áreksturinn varð.

1.7 Vegur og umhverfi

Vegurinn þar sem slysið varð var með bundnu slitlagi (malbik) með eina akrein í hvora átt. Hámarkshraði var 70 km/klst. Eftir miðju vegarins var óbrotin lína og fræstar rífflur voru í yfirborðið eftir miðlínu. Óbrotin kantlína var beggja vegna akbrautarinnar sem markaði þann hluta akbrautarinnar sem ætlaður var ökutækjum.

Heildarbreidd slitlags var 7,0 metrar. Nyrðri akrein var 3,5 metrar á breidd með 2 metra breiðri vegöxl og sú syðri var 3,5 metrar með 2 metra breiðri vegöxl. Vegaxlir voru þaktar snjólagi. Heildarbreidd vegarins var 9 metrar.

Krapi var á veginum þegar slysið varð en það gekk á með éljum eftir að björgunaraðilar komu á vettvang.

1.8 Áfengis- og lyfjarannsókn

Niðurstaða áfengis- og lyfjarannsóknar á ökumönnunum var neikvæð.

2. Greining

2.1 Framanákeyrsla

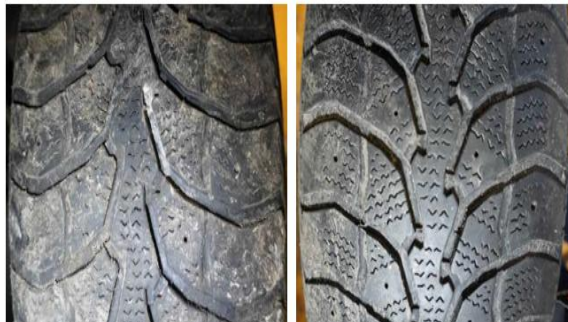
Ekki var hægt að greina nákvæma staðsetningu þar sem bifreiðarnar skullu saman en för eftir bifreiðarnar voru ekki sjáanleg á akbrautinni eftir að björgunaraðgerðum lauk, sökum snjólags, krupa og hjólfara á akbrautinni eftir björgunartæki. Eftir slysið var Nissan bifreiðin staðsett 127 metra suðvestan við gatnamót Koparhelli á mótis við álverið í Straumsvík. Vörubifreiðin stöðvaðist í snjóskafli rúma 78 metra frá sömu gatnamótum, þannig að á milli bifreiðanna voru rúmir 48 metrar. Þess ber þó að geta að fólksbifreiðin var dregin afturábak upp á veginn við björgunaraðgerðir en framendi hennar snéri til norðurs í átt að álverinu eftir áreksturinn (mynd 2).

Að sögn ökumanns vörubifreiðarinnar fór Nissan bifreiðin snögglega yfir á gagnstæðan vegarhelming og kom á mótí honum. Við áreksturinn kastaðist vörubifreiðin til hægri og kvaðst ökumaður þá hafa misst stjórn á henni. Hann sagðist þó ekki hafa fundið mikið fyrir högginu.

2.2 Ökutækin

Nissan bifreiðin

Nissan bifreiðin var tekin til bíltæknirannsóknar en hún var í óökuhæfu ástandi eftir áreksturinn. Í



Mynd 3. Vinstri hjólbarði bifreiðarinnar að framan var einum millimetra meira slitinn en sá hægra megin.



Mynd 4. Hjólbarðarnir að aftan voru nánast óslitnir.

bíltæknirannsókn kom fram að áreksturinn hafi verið harður og gekk stýri bifreiðarinnar langt inn að miðju. Ákomustaður var á vinstra framhorni, inn á framenda og vinstra megin á fremsta hluta þaksins. Vinstri framfelgan brotnaði í nokkra hluta. Bifreiðin var bæði aflöguð og klippt við björgunaraðgerðir og því ekki hægt segja nákvæmlega til um hvar á vinstra framhorni ákomustaðurinn var. Ekkert í niðurstöðum bíltæknirannsóknarinnar benti til skyndibilunar. Í rannsókninni kom fram að ökumaður var í öryggisbelti þegar slysið varð.

Hjólbarðar bifreiðarinnar að framan voru ónegldir og frekar slitnir en þó innan viðmiðunar skoðunarhandbókar Samgöngustofu. Mynstursdýpt þeirra var frá 3-6 mm (mynd 3). Hjólbarðar bifreiðarinnar að aftan voru ónegldir og lítið slitnir með mynstursdýpt 8-8,5 mm (mynd 4). Framleiðsluár hjólbarða var 2019. Slit hjólbarða að framan var sennilega vegna of lítils loftþrýstings fremur en vegna vanstillingar

framhjóla en kantslit er þá algengt. Að sögn aðila sem ekið höfðu bifreiðinni nýlega var hún ekki góð í akstri þar sem hún var fremur „laus“ að framan og reglulega hafi þurft að bæta lofti í hjólbarða

bifreiðarinnar. Mældur loftþrýstingur í þeim þremur hjólbörðum bifreiðarinnar sem voru í lagi eftir áreksturinn var sá sami eða 32 psi¹.

Volvo vörubifreiðin

Volvo vörubifreiðin var skoðuð af starfsmanni skoðunarstöðvar. Niðurstaðan var að bifreiðin var mikið skemmd eftir ákomu á vinstra framhorn og vinstri hlið. Vinstra framhjól og framhjólalabiti voru gengin aftur, rafgeymar og bremsukútar rifnir frá grindinni á vinstri hlið og af þeim sökum var ekki hægt að gangsetja bifreiðina né athuga hemlabúnað.



Mynd 3. Skemmdir á vinstra framhorni vörubifreiðarinnar en framhjól gekk aftur og neðri hluti hurðar rifnaði af.

Ákomustaðir

Að teknu tilliti til ákomu á vinstra framhorn og vinstri hlið vörubifreiðarinnar, breidd vegar og ökutækja, sem og ætlaðrar staðsetningar vörubifreiðarinnar á syðri akrein Reykjanesbrautar hefur Nissan fólksbifreiðin sennilega verið komin um 80-90 cm inn á gagnstæðan vegarhelming þegar slysið varð. Bifreiðin var 1,82 cm á breidd og hefur líklega verið staðsett á miðju akbrautarinnar þegar slysið varð.

Hraði

Að sögn vitnis, sem ók á eftir Nissan bifreiðinni í 7 til 8 bíllengda fjarlægð, var bifreiðin að fjarlægjast vitnið sem ók að sögn á 70-75 km/klst. Engar upplýsingar um áreksturinn komu úr árekstrareftirlitskerfi bifreiðarinnar þegar reynt var að sækja þau. Ekki var hægt að ákvarða frekar ökuhraða Nissan bifreiðarinnar.

Samanburður ökutækja

Mikill stærðar- og þyngdarmunur var á ökutækjunum sem hefur sennilega haft áhrif á hversu harður áreksturinn var. Eigin þyngd Nissan bifreiðarinnar var 1.752 kg auk ökumanns en Volvo vörubifreiðin ásamt ökumanni og farmi var áætluð um 25.000 kg. Var Volvo vörubifreiðin með festivagninum því ríflega 14 sinnum þyngri en Nissan bifreiðin. Jafnframt var Volvo vörubifreiðin mun hærri en Nissan fólksbifreiðin. Sökum þessara tveggja þátta varð höggið þyngra og óhagstæðara fyrir minni bifreiðina með mikilli aflögun inn í fólksrými hennar, ökumannsmegin.

2.3 Vegur og umhverfi

Reykjanesbraut á slysstað er stofnvegur í vegakerfi landsins. Samkvæmt talningum var árdagsumferð (ÁDU) 20.500 bílar á sólarhring árið 2023.

¹ Pounds per square inch.



Mynd 4. Sérstök takmörkun hámarkshraða auk vegavinnúmerkis.

Ein akrein var í hvora átt þar sem slysið varð. Á þessum tíma voru framkvæmdir hafnar við Reykjanesbraut en unnið var við að leggja viðbótarakbraut samhliða þessum vegarkafli Reykjanesbrautar. Áætluð verklok voru í júní 2026. Hámarkshraði á þessum vegarkafli var lækkaður úr 90 km/klst í 70 km/klst vegna framkvæmdanna.

Óvíst var um virkni fræstra rífflna eftir miðlínu þar sem snjór og krapi var á veginum.

2.4 Ökumaður vörubifreiðarinnar

Að sögn ökumanns vörubifreiðarinnar ók hann að jafnaði þannig að hann gat mælt tveggja sekúndna bil á milli sín og næstu bifreiðar fyrir framan og var svo í þessu tilfalli. Þannig má ætla að um 40 metra bil hafi verið á milli hans og næstu bifreiðar fyrir framan að teknu tilliti til ökuhraða vörubifreiðarinnar. Ökumaður þeirrar bifreiðar virtist ekki verða var við slysið en hann stöðvaði ekki heldur hélt áfram leiðar sinnar.

Ökumaður vörubifreiðarinnar kvað aðdragandann hafa verið stuttan. Honum hafi ekki fundist höggið vera mikið en hann missti stjórn á vörubifreiðinni eftir áreksturinn og hún stöðvaðist í snjóskafli utan vegar.

3. Niðurstöður

3.1 Meginorsök slyssins

Nissan bifreiðin var á gagnstæðum vegarhelmingi.

Sennilegt er að ökumaður hafi misst stjórn á bifreiðinni og að helmingur bifreiðarinnar hafi verið kominn yfir á gagnstæða akrein þegar hún skall framan á vinstra framhorni vörubifreiðar sem kom á móti.

3.2 Aðrar orsakir slyssins

Hjólbarðar voru misslitnir.

Hjólbarðar fólksbifreiðarinnar voru ónegldir vetrarhjólbarðar og misslitnir að framan, sem líklega hafði áhrif á akstureiginleika bifreiðarinnar.

Yfirborð vegar var hált.

Hálka var á veginum. Leiða má líkur að því að það hafi haft áhrif á möguleika ökumanns til að hafa stjórn á bifreiðinni.

4. Mikilvægar ábendingar

Akstur í hálku

Það er krefjandi að aka bifreið á hálum vegi. Sérstaklega þarf að passa upp á hraðann en því meiri hraði í hálku því erfiðara er að stjórna bifreið. Hemlunarvegalengd eykst til muna. Snögg hemlun, skyndileg hreyfing í stýri og þungt ástig á inngjöfina geta fljótt valdið stjórnleysi. Fara þarf með gát í beygjur og gæta að því að auka eða minnka hraða varlega. Slíkt getur komið í veg fyrir að bifreið missi rásfestu, skriki til eða renni og dregur þannig um leið úr hættu.

Þegar dregið er úr hraða við akstur í hálku þarf að slaka á inngjöfinni tímanlega og beita hemlum mjúklega. Við nauðhemlun á snævi þöktum eða hálum vegum getur ökutækið hæglega runnið til en nauðsynlegt er að halda hæfilegri fjarlægð frá næsta ökutæki fyrir framan.

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 efnis², horfa á myndband um ísingu og hálku³ sem og hvernig bera má kennsl á hálku⁴ á heimasíðu Samgöngustofu.

Frekari upplýsingar um vetrarakstur er að finna á síðu Félags íslenskra bifreiðaeigenda⁵.

² [Ferðast í vondu veðri, miklum vindi eða slæmri færð](#)

³ [Ísing og hálka](#)

⁴ [Að bera kennsl á hálku](#)

⁵ [Vetrarakstur](#)



Skýrsluna samþykktu til útgáfu:

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

Reykjavík, 25. mars 2025

Fyrir hönd Rannsóknarnefndar samgönguslysa

Stjórnandi rannsóknarinnar

Helgi Þ. Kristjánsson