



Skýrsla um banaslys í umferðinni

Mál nr.: **2025-009U004**

Dagsetning: **8. mars 2025**

Staðsetning: **Hrunavegur**

Atvik: **Framanákeyrsla**

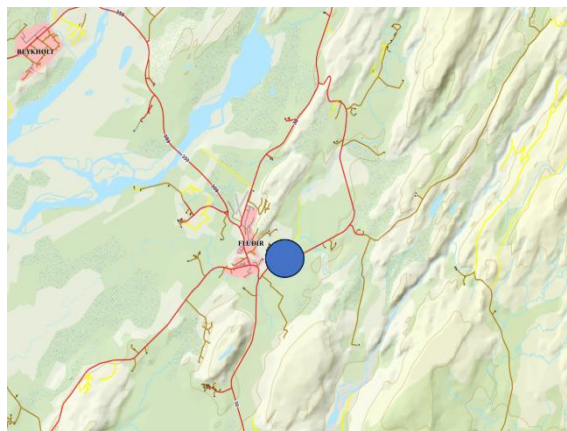
Rannsókn samkvæmt lögum nr. 18/2013 skal eingöngu miða að því að leiða í ljós orsakir samgönguslysa og samgönguátvika, en ekki að skipta sök eða ábyrgð, með það að markmiði að draga úr hættu á sams konar slysum og atvikum og afleiðingum sambærilegra slysa. Skýrslum rannsóknarnefndar um rannsókn einstakra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

Samantekt

Þann 8. mars 2025 var Toyota Land Cruiser 90 fólksbifreið ekið austur Hrunaveg. Á sama tíma var Toyota Land Cruiser 120 fólksbifreið ekið úr gagnstæðri átt, vestur Hrunaveg. Toyota Land Cruiser 90 bifreiðinni var ekið á vinstri akrein og framan á Toyota Land Cruiser 120 bifreiðina í hörðum árekstri. Ökumaður Toyota Land Cruiser 90 bifreiðarinnar lést í slysinu. Ökumaður Toyota Land Cruiser 120 bifreiðarinnar slasaðist alvarlega og var fluttur af slysstað með þyrilu Landhelgisgæslunnar.

1. Helstu staðreyndir

1.1 Staðsetning



Mynd 1. Slysið varð á Hrunavegi.

1.2 Helstu upplýsingar

Látinn:

81 árs karl.

Veður og birta:

Hiti um -3°C , dagsbirta, heiðskírt, sólskin og snjóþekja á vegi.

Vegur:

Bundið slitlag (klæðing). Hámarkshraði 70 km/klst. Meðaltalsumferð á sólarhring (ÁDU) 2024, var 310 ökutæki.

Tími sólarhrings:

Tilkynnt klukkan 9:05.

Ökutæki:

Toyota Land Cruiser 90, fólksbifreið, nýskráð árið 1996, og Toyota Land Cruiser 120, fólksbifreið, nýskráð árið 2004.

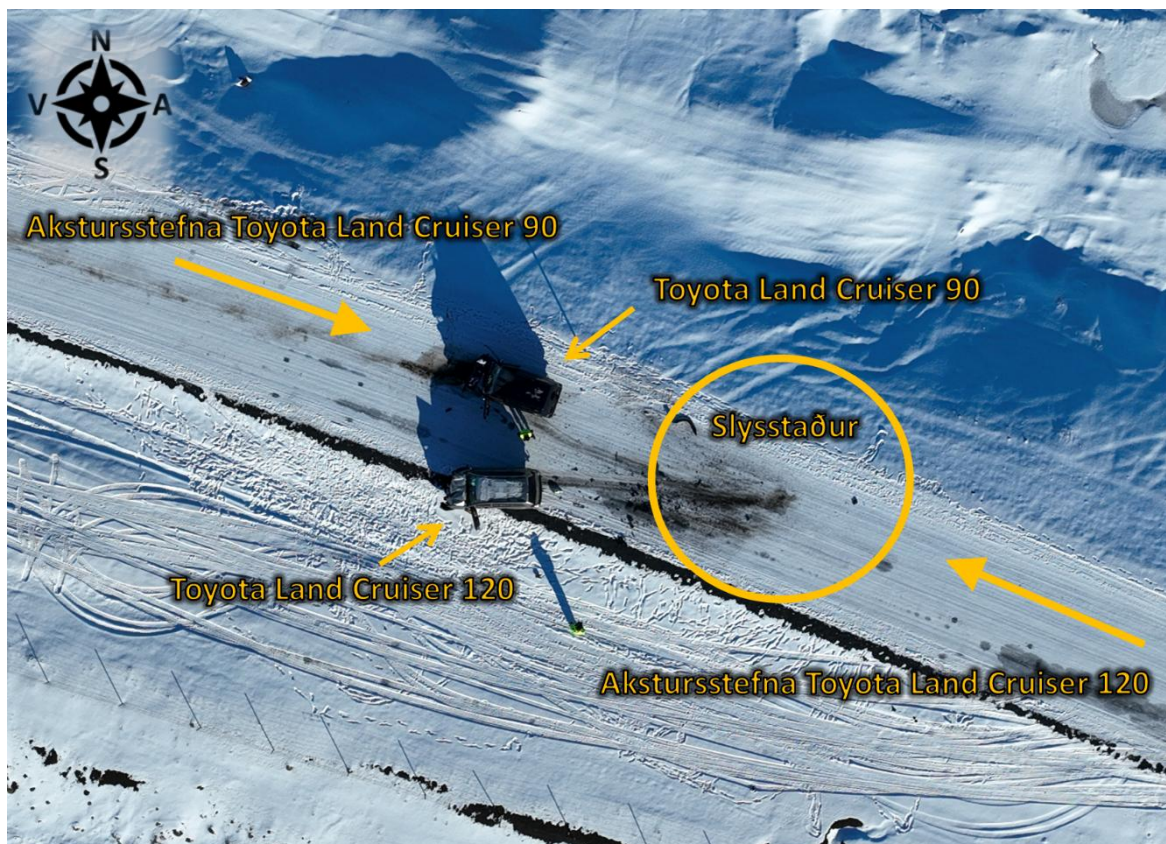
1.3 Atvikalýsing

Toyota Land Cruiser 90 fólksbifreið var ekið Hrunaveg til austurs. Á sama tíma var Toyota Land Cruiser 120 fólksbifreið ekið Hrunaveg í gagnstæða átt, til vesturs. Ökumennirnir voru einir í bifreiðunum.

Veður var bjart og sól lágt á lofti. Toyota Land Cruiser 90 bifreiðinni var ekið á gagnstæðum vegarhelming á móti sólinni. Ökumaður Toyota Land Cruiser 120 bifreiðarinnar beygði til vinstri til að reyna að forðast árekstur en hægri framhlutar bifreiðanna rákust saman.

Við áreksturinn snerist Toyota Land Cruiser 90 bifreiðin um 180 gráður og stöðvaðist samhliða Toyota Land Cruiser 120 bifreiðinni á akrein til vesturs (myndir 2 og 3).

Slysið var tilkynnt til lögreglu kl. 09:05 og viðbragðsaðilar fóru á vettvang. Fjarskiptamiðstöð lögreglunnar tilkynnti Rannsóknarnefnd samgönguslysa um slysið kl. 09:38.



Mynd 2. Yfirlitsmynd af slysstað sem sýnir akstursáttir bifreiðanna og staðsetningu þeirra eftir slysið. Á myndinni sjást ummerki um staðsetningu ökutækjanna þegar árekstur varð.

1.4 Áverkar

Ökumaður Toyota Land Cruiser 90 bifreiðarinnar hlaut fjörláverka í slysinu og lést af völdum þeirra. Ökumaður Toyota Land Cruiser 120 bifreiðarinnar slasaðist alvarlega og var fluttur á sjúkrahús í Reykjavík með þyrlu Landhelgisgæslunnar. Hvorugur ökumanna voru spenntir í öryggisbelti. Loftpúðar beggja bifreiða sprangu út við áreksturinn.

1.5 Ökutækin

Báðar bifreiðarnar voru teknar til bíltæknirannsóknna en þær voru í óökuhæfu ástandi eftir áreksturinn.

Toyota Land Cruiser 90 fólksbifreið

Toyota Land Cruiser 90 bifreiðin var fimm dyra, díselknúin. Nýskráning var í nóvember 1996. Bifreiðin var síðast skoðuð í maí 2019 en átti að vera skoðuð árlega eftir það í júlí mánuði, síðast árið 2024. Í ökutækjaskrá voru númeraplötur bifreiðarinnar skráðar í innlögn hjá skoðunarstofu og ökutækið skráð úr umferð. Eigin þyngd bifreiðarinnar var 1980 kg og leyfð heildarþyngd var 2680 kg. Breidd bifreiðarinnar var 1,82 metrar og lengd 4,76 metrar. Bifreiðin var á ónegldum vetrarhjólbörðum.



Mynd 3. Samsett mynd. Myndirnar sýna ökutækin á slysstað. Toyota Land Cruiser 90 bifreiðin (blá bifreið) snerist um 180 gráður við áreksturinn.

Toyota Land Cruiser 120 fólksbifreið

Toyota Land Cruiser 120 bifreiðin var fimm dyra, díselknúin. Nýskráning var í ágúst 2004. Bifreiðin átti næstu aðalskoðun í maí 2025 og var með gilda skoðun þegar slysið átti sér stað. Eigin þyngd bifreiðarinnar var 2040 kg og leyfð heildarþyngd 2850 kg. Breidd bifreiðarinnar var 1,86 metrar og lengd 4,72 metrar. Bifreiðin var á ónegldum vetrarhjólbörðum.

1.6 Ökuhraði

Ökuhraði bifreiðanna

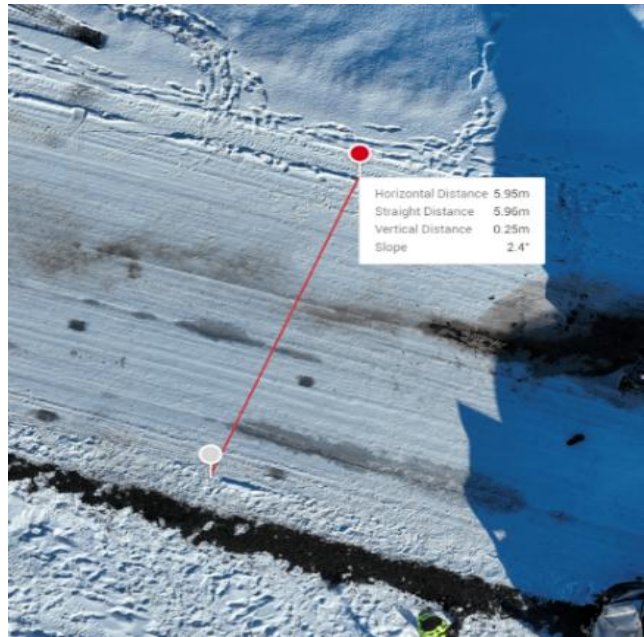
Vegna aldurs beggja bifreiðanna var ekki hægt að sækja upplýsingar úr tölvu þeirra um ökuhraða. Önnur hraðamæling var ekki aðgengileg.

1.7 Vegur og umhverfi

Hrunavegur er tengivegur sem tengist Skeiða- og Hrunamannavegi um 500 metrum fyrir sunnan hringtorg við Flúðir og tengist sama vegi um 4400 metrum fyrir norðan byggðina á Flúðum (mynd 1). Samkvæmt talningum var árdagsumferð (ÁDU) 310 bílar á sólarhring árið 2024 á þeim stað þar sem slysið varð.

Vegurinn á slysstað var með bundið slitlag (klæðingu) með eina akrein í hvora átt. Hámarkshraði á vegkaflanum var 70 km/klst. Snjóhula var yfir veginum og hann háll. Hvorki yfirborðsmerkingar né brúnir slitlags voru sýnilegar.

Heildarbreidd akbrauta var um 6,0 metrar (Mynd 4). Auk þess voru vegaxlir en þær voru einnig huldar snjó þegar slysið varð.



Mynd 4. Breidd vegarins þar sem slysið varð.

1.8 Áfengis- og lyfjarannsókn

Niðurstaða áfengis- og lyfjarannsóknar á ökumönnunum var neikvæð.

2. Greining

2.1 Framanákeyrsla

Ökumaður Toyota Land Cruiser 90 bifreiðarinnar ók á röngum vegarhelmingi. Staða sólar kann að hafa skert útsýn hans. Vegurinn var þakinn snjó sem jók enn á birtustig. Ökumaður Toyota Land Cruiser 120 bifreiðarinnar sá í hvað stefndi og reyndi að forða árekstri með því að beygja bifreið sinni til vinstri á veginum.

2.2 Ökutækin

Tæknirannsóknin

Bæði ökutækin voru tekin til bíltæknirannsókna.

Toyota Land Cruiser 90 fólksbifreið

Í bíltæknirannsókn kom fram að grind bifreiðarinnar var talsvert tærð og hafði tapað verulegum styrk sökum þess. Grindin var m.a. tærð í sundur á einum stað og slitnaði ein stífufesting frá grindinni við áreksturinn sökum tæringar. Sílsar bifreiðarinnar voru talsvert tærðir og sökum þess hafði yfirbyggingin tapað verulegum styrk. Sennilegt er að framrúða bifreiðarinnar og sætisbak ökumanns hafi brotnað þegar loftpúði sprakk út við áreksturinn og ökumaður kastaðist til.

Bifreiðin var á ónegldum vetrarhjólborðum og var mynsturdýpt þeirra á bilinu 2,5 til 3,5 mm að framan og á bilinu 4,5 til 6,0 mm að aftan.

Bifreiðin var síðast skoðuð í maí 2019 en í júní 2020 var ökutækið skráð úr umferð og var því án gildrar skoðunar og með niðurfelldar tryggingar. Ökutækið átti því ekki að vera í umferð.

Toyota Land Cruiser 120 fólksbifreið

Í bíltæknirannsókn kom fram að grind bifreiðarinnar var tærð í gegn á tveimur stöðum og hafði því tapað styrk. Var það mat í niðurstöðu skoðunarinnar að bifreiðin hefði átt að fá athugasemd vegna þessa við síðustu aðalskoðun hennar. Bifreiðin var á ónegldum vetrarhjólborðum og var mynsturdýpt þeirra á bilinu 4,5 til 6,0 mm að framan en innri brún þeirra beggja 2,5 mm. Mynsturdýpt afturhjólbarða var á bilinu 6,5 til 7,0 mm. Samkvæmt reglugerð¹ um gerð og búnað ökutækja skal mynsturdýpt hjólbarða vera að lágmarki 3,0 mm yfir vetrartímann (1. nóvember – 14. apríl).

Hraði

Ekki var unnt að lesa hraða ökutækjanna við tæknirannsókn sökum aldurs þeirra.

2.3 Ökumenn

Hvorugur ökumannanna var í öryggisbelti þegar slysið varð. Ef öryggisbelti eru ekki notuð þegar loftpúðar springa út getur það leitt til aukinna áverka².

¹ Rg. 736/2014, 2. gr. c.

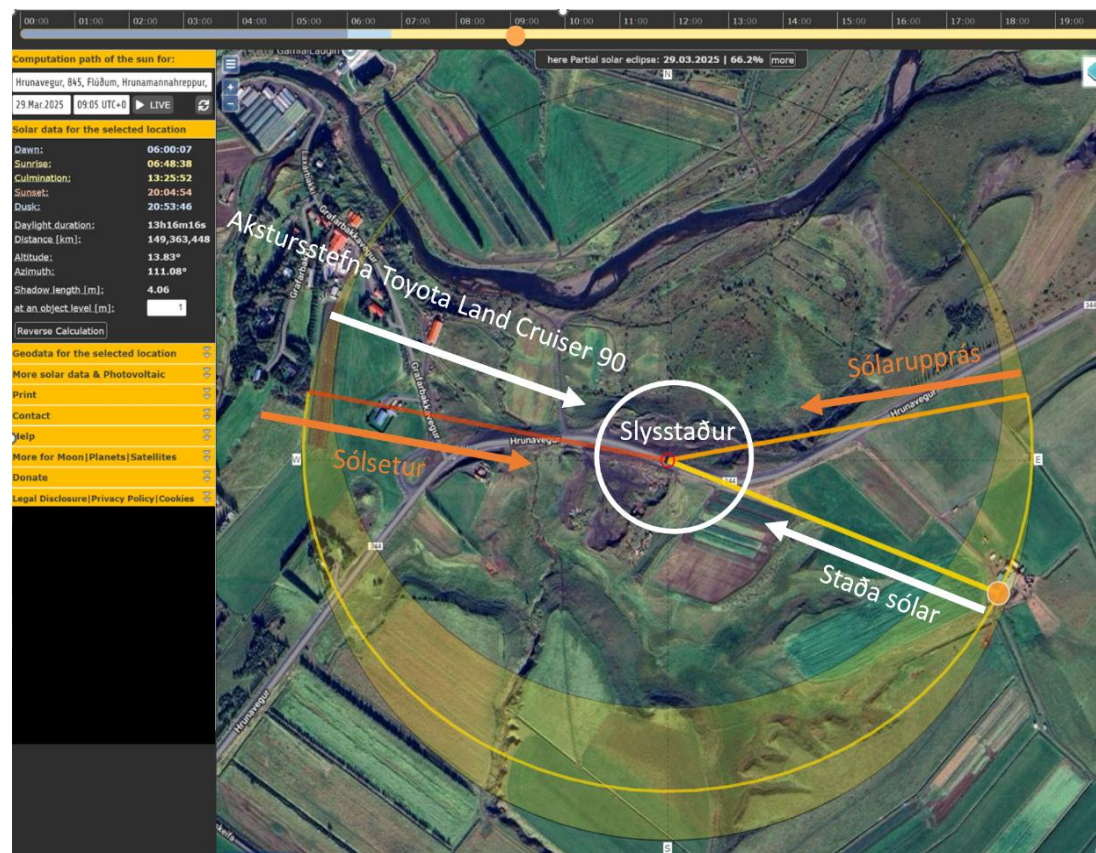
² <https://wjeb.biomedcentral.com/counter/pdf/10.1186/1749-7922-6-18.pdf>

2.4 Veður og sólstaða

Þegar slysið átti sér stað var vetrarveður, hiti -3°C , veður stillt og heiðskirt. Sól var lágt á lofti í austri og skein á móti akstursstefnu Toyota Land Cruiser 90 bifreiðarinnar þegar slysið varð (sjá myndir 5 og 6). Slysið var tilkynnt kl. 9:05. Sólarupprás var kl. 6:48 og sólsetur kl. 20:04.



Mynd 5 sýnir að staða sólar var á móti akstursstefnu ökumanns Toyota Land Cruiser 90 bifreiðarinnar. Mynd tekin daginn eftir, á sama tíma dags og slysið varð (9. mars 2025 kl. 9:00). Skýjahula var svipuð.



Mynd 6. Myndin sýnir kort af svæðinu í kringum slysstað. Réttvísandi staðsetning sólar var $113,1^{\circ}$ (myndin er af vef suncalc.org með skýringum RNSA).

3. Niðurstöður

3.1 Meginorsök slyssins

Toyota Land Cruiser 90 bifreiðinni var ekið á gagnstæðum vegarhelmingi.

Ökumaður Toyota Land Cruiser 90 bifreiðarinnar ók á röngum vegarhelmingi og framan á bifreið sem kom úr gagnstæðri átt.

3.2 Aðrar orsakir slyssins

Ökumenn bifreiðanna notuðu ekki öryggisbelti.

RNSA telur að öryggisbelti hefðu verndað ökumenn í árekstrinum og dregið úr áverkum. Loftpúðar beggja bifreiða sprangu út við áreksturinn. Loftpúðar virka einungis rétt séu þeir notaðir með öryggisbeltum en geta skaðað ökumenn/farþega springi þeir út án þess að öryggisbelti séu notuð.

Staða sólar kann að hafa truflað útsýn ökumanns Toyota Land Cruiser 90 bifreiðarinnar.

Sól var lágt á lofti og á móti akstursstefnu Toyota Land Cruiser 90 bifreiðarinnar. Auk þess var vegurinn þakinn snjó sem jók enn á birtustig. Líkur eru á að staða sólar hafi haft áhrif á útsýn ökumannsins.

Bifreiðar höfðu tapað styrk vegna tæringar.

Bíltæknirannsókn leiddi í ljós að báðar bifreiðar höfðu tapað styrk vegna tæringar. Þetta kann að hafa aukið áverka í slysinu.

Toyota Land Cruiser 90 bifreiðin var skráð úr umferð.

Skráningarnúmer bifreiðarinnar voru innlögð hjá skoðunarstofu og bifreiðin átti því ekki að vera í umferð.

4. Mikilvægar ábendingar

Notkun öryggisbelta

RNSA telur mikilvægt að brýna fyrir ökumönnum og farþegum að nota ávallt öryggisbelti, hvort sem verið er að fara styttri eða lengri leiðir. Vanhöld á notkun öryggisbelta er ein af helstu orsökum alvarlegra áverka og banaslysa í umferðinni. Athygli er vakin á þeirri hættu sem skapast getur af loftpúðum, springi þeir út þegar ökumaður/farþegar eru ekki spennti í öryggisbelti.

Akstur á móti sól sem er lágt á lofti

RNSA brýnir fyrir ökumönnum að aka varlega og með fulla athygli á akstrinum þegar útsýn er skert vegna lágrar stöðu sólar á móti akstursstefnu.



Skýrsluna samþykktu til útgáfu:

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

Reykjavík, 21. október 2025

Fyrir hönd Rannsóknarnefndar samgönguslysa

Björgvin Þór Guðnason

Stjórnandi rannsóknarinnar

Björgvin Þór Guðnason