



YFIRLIT ÁRSINS 2025

Umferðarsvið



Lög um rannsóknir samgönguslysa nr. 18/2013, gilda um rannsókn samgönguslysa og samgönguátvika er heyra undir Rannsóknarnefnd samgönguslysa. Markmið laganna er að fækka slysum og auka öryggi í samgöngum með því að efla og bæta slysarannsóknir. Rannsókn samkvæmt lögnum 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 segir í fyrstu grein laganna.

Efnisyfirlit

| | |
|--|----|
| NEFNDARMENN OG STARFSMENN | 3 |
| YFIRLIT ÁRSINS 2025 – Umferðarsvið | 3 |
| Nefndarfundir | 3 |
| Tilkynningar um umferðarslys til RNSA. | 3 |
| Fjöldi látinna í umferðinni | 4 |
| TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT / MIKILVÆGAR ÁBENDINGAR | 6 |
| 24-002U002-T01. Þéttari staðsetningar fyrstu viðbragðsaðila á Suðausturlandi | 7 |
| 24-007U004-T01. Ákvæði um vanhæfismörk ökumanna vegna neyslu lyfja | 8 |
| 24-007U004-T02. Ákvæði um samræmingu á merkingum lyfja..... | 8 |
| 24-047U016-T01. Öryggisúttekt á umferðarmerkjum við einbreiðar brýr | 9 |
| 24-047U016-T02. Úttekt á öryggiskröfum brúarhandriða | 9 |
| 25-006U001-T01. Mat á hálkuvörnum á Þingvallavegi við Álftavatn | 9 |
| VETTVANGUR BANASLYSA 2025..... | 10 |
| ERLENT SAMSTARF 2024 | 11 |

NEFNDARMENN OG STARFSMENN

Heildarfjöldi ráðherraskipaðra nefndarmanna hjá Rannsóknarnefnd samgönguslysa (RNSA) er 13. Þeir sinna þremur mismunandi sviðum RNSA. Heildarfjöldi fastra starfsmanna RNSA er sjö. Á umferðarsviði RNSA eru tveir starfsmenn. Rannsóknarstjóri er Helgi Þorkell Kristjánsson og rannsakandi Björgvin Þór Guðnason.

Árið 2025 unnu að jafnaði eftirfarandi fimm nefndarmenn að skýrslum um banaslys í umferðinni á umferðarsviði Rannsóknarnefndar samgönguslysa:

- Guðmundur Freyr Úlfarsson, prófessor og samgönguverkfræðingur (aðalmaður, formaður)
- Geirþrúður Alfreðsdóttir, flugstjóri og verkfræðingur (aðalmaður, varaformaður)
- Guðrún Nína Petersen, veðurfræðingur (aðalmaður)
- Áslaug Árnadóttir, hæstaréttarlögmaður (varamaður)
- Guðrún María Svavarsdóttir, bráðalæknir (varamaður)

Umferðarsvið sinnir útköllum vegna háorku umferðarslysa á landsvísu og er sviðið skipulagt með þeim hætti að a.m.k. annar starfsmaður þess sé alltaf tiltækur til að sinna útkalli allan sólarhringinn alla daga ársins.

YFIRLIT ÁRSINS 2025 – Umferðarsvið

Umferðarsvið Rannsóknarnefndar samgönguslysa gaf út skýrslur um banaslys, þar sem rannsókn leiddi í ljós orsakir slyssanna, sem urðu í umferðinni á Íslandi. Þær má finna á vef Rannsóknarnefndar samgönguslysa, www.rnsa.is

Nefndarfundir

Helstu verkefni á nefndarfundum er yfirferð á drögum um lokaskýrslur, meðferð þeirra athugasemda sem gerðar eru við lokadrög ásamt meðferð lokaskýrslna. Þá eru tæknileg atriði rannsókna einnig til umfjöllunar á nefndarfundum. Á árinu voru haldnir 21 nefndarfundur hjá umferðarsviði RNSA og voru 13 skýrslur um banaslys í umferðinni samþykktar til útgáfu. Í útgefnum skýrslum á árinu birtu nefndin alls 7 tillögur í öryggisátt og 17 mikilvægar ábendingar.

Nýtt húsnæði

Á seinni hluta ársins 2025 flutti Rannsóknarnefnd samgönguslysa frá Flugvallarvegi 7, þar sem hún hafði verið í húsnæði Flugbjörgunarsveitarinnar til fjölda ára. Nýtt húsnæði er við Vesturvör 2 í Kópavogi, er mun stærra og hentar starfsemi vel. Í húsnæðinu eru margskonar rannsóknarými, allt frá 30 fermetra rannsóknarstofum til nokkur hundruð fermetra rannsóknaraðstöðu auk skrifstofa fyrir starfsmenn. Með þessum flutningum færast starfsemin undir eitt þak en skrifstofur og stærri rannsóknarými voru bæði minni og aðskilin áður.

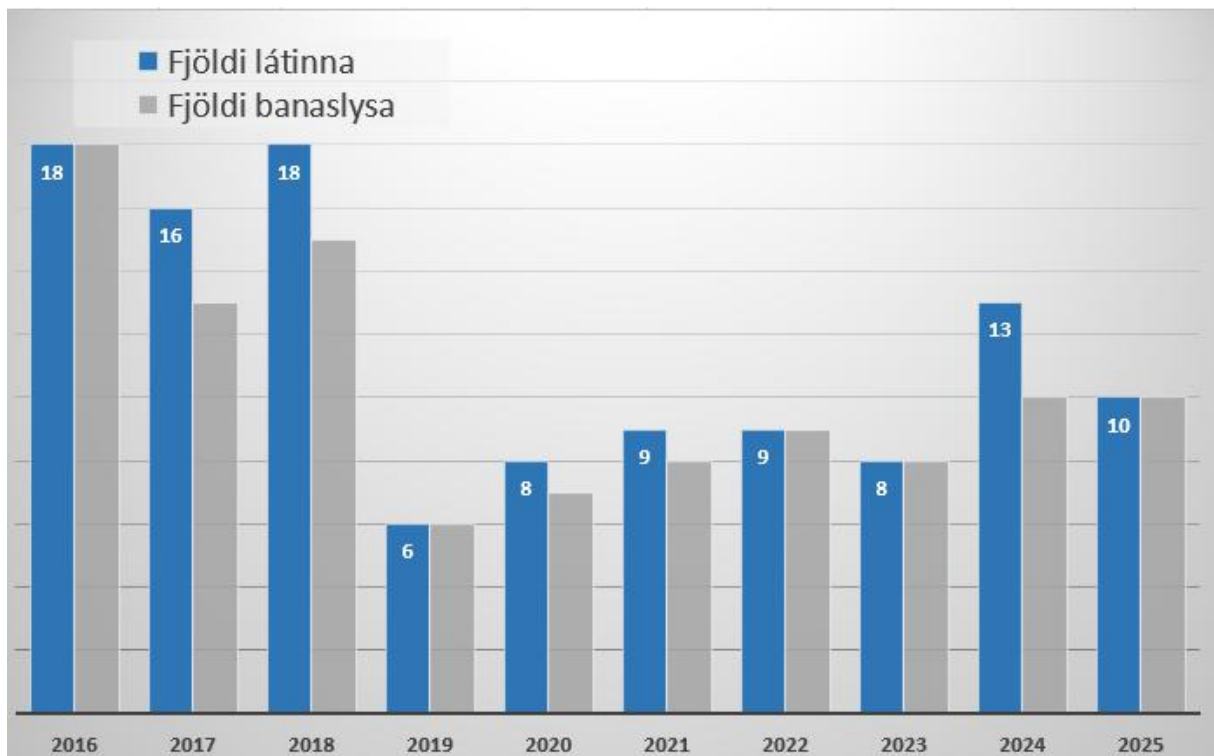
Tilkynningar um umferðarslys til RNSA.

Fjarskiptamiðstöð lögreglu eða viðkomandi lögregluembætti koma boðum um alvarlegt umferðarslys í bakvaktasíma umferðarsviðs RNSA sem svarar allan sólarhringinn alla daga ársins. Tilkynningar til nefndarinnar eru í öllum tilvikum háorkuslys þegar um ræðir látna einstaklinga eða mikið slasað fólk. Alls voru 27 útköll vegna umferðarslysa en banaslys reyndust vera í 10 tilfellum af þeim. Banaslys telst skráð sem slíkt ef einstaklingur lætur lífið innan 30 daga frá þeim degi er slysið varð, enda verði banamein hans að nokkru eða öllu leyti rakið til slyssins.

Fjöldi látinna í umferðinni

Árið 2025 létust alls 10 einstaklingar í 10 umferðarslysum. Í mars urðu flest banaslys í umferðinni á einum mánuði eða samtals fjögur. Einn erlendur ferðamaður lést í umferðarslysi á árinu. Í átta af tíu slysum létust farþegar eða ökumenn ökutækja. Þrír útafakstrar, þrjár framanákeysrlur og ein hliðarákeysrsla. Tveir óvarðir vegfarendur létust þegar ekið var á þá.

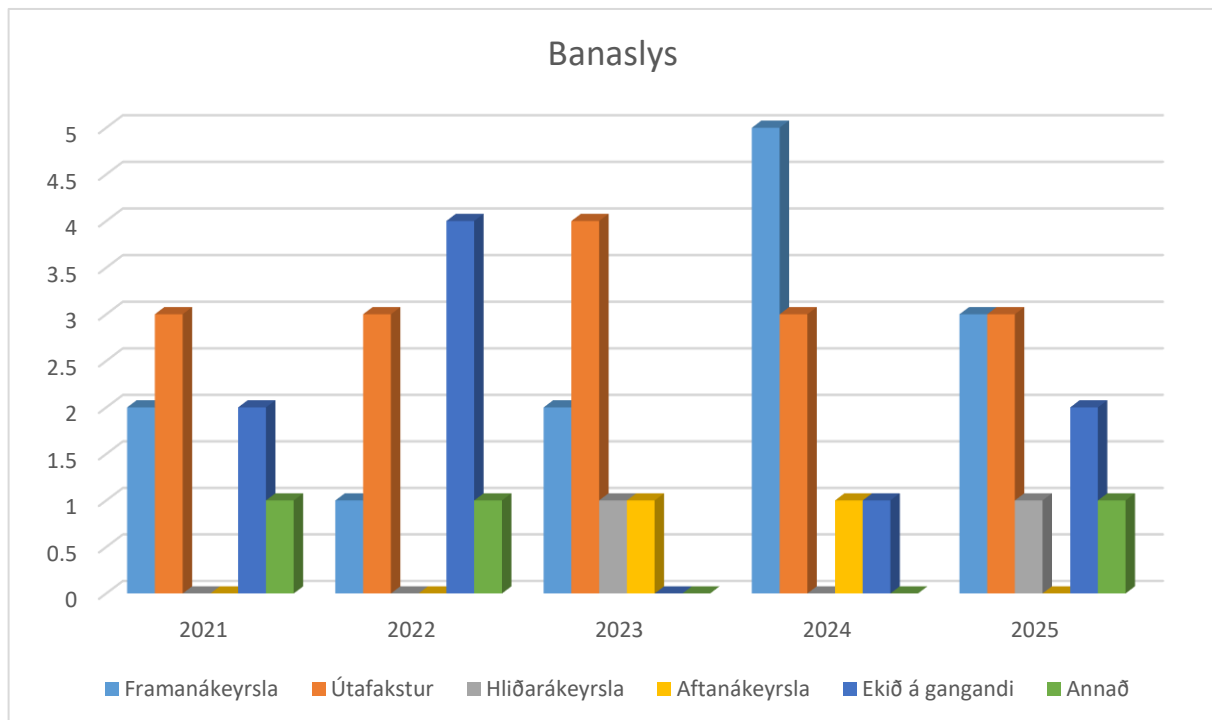
Á mynd 1 sést yfirlit banaslysa undanfarin 10 ár. Fjöldi látinna einstaklinga í umferðinni síðustu 7 ár var færri en árin þar á undan. Árið 2024 skar sig þó úr hvað þetta varðar þegar 13 manns létu lífið, en fjöldi látinna það ár var samt sem áður minni en á árunum 2016 til 2018.



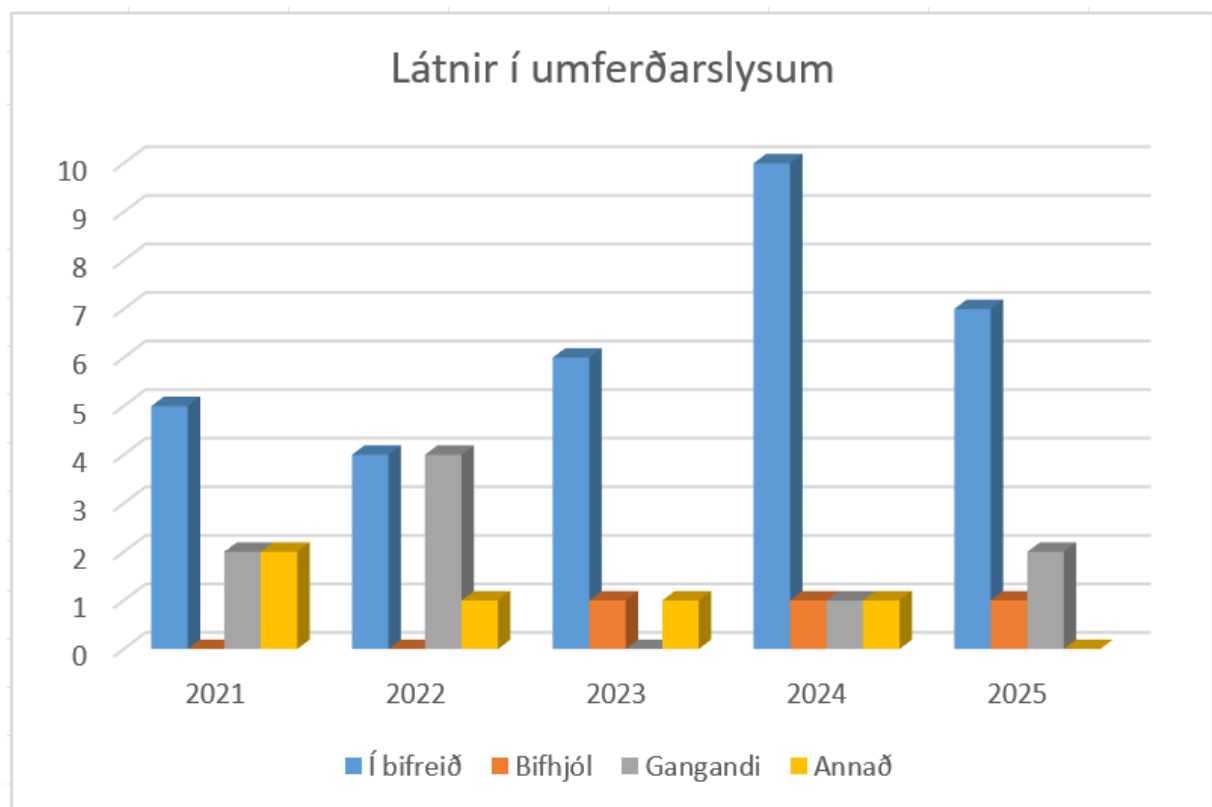
Mynd 1. Heildarfjöldi banaslysa sl. 10 ár var 104 og heildarfjöldi látinna sl. 10 ár var 115 einstaklingar.

Banaslys vegna framanákeysrlu voru nokkuð algeng árið 2024 og vöktu þá áhyggjur hjá nefndinni. Þeim hefur hins vegar fækkað á árinu 2025 (mynd 2) til samræmis við önnur ár á síðastliðnu fimm ára tímabili. Ef lítið er til 5 ára, sker árið 2024 sig úr hvað þetta varðar en skýring á því liggur ekki fyrir.

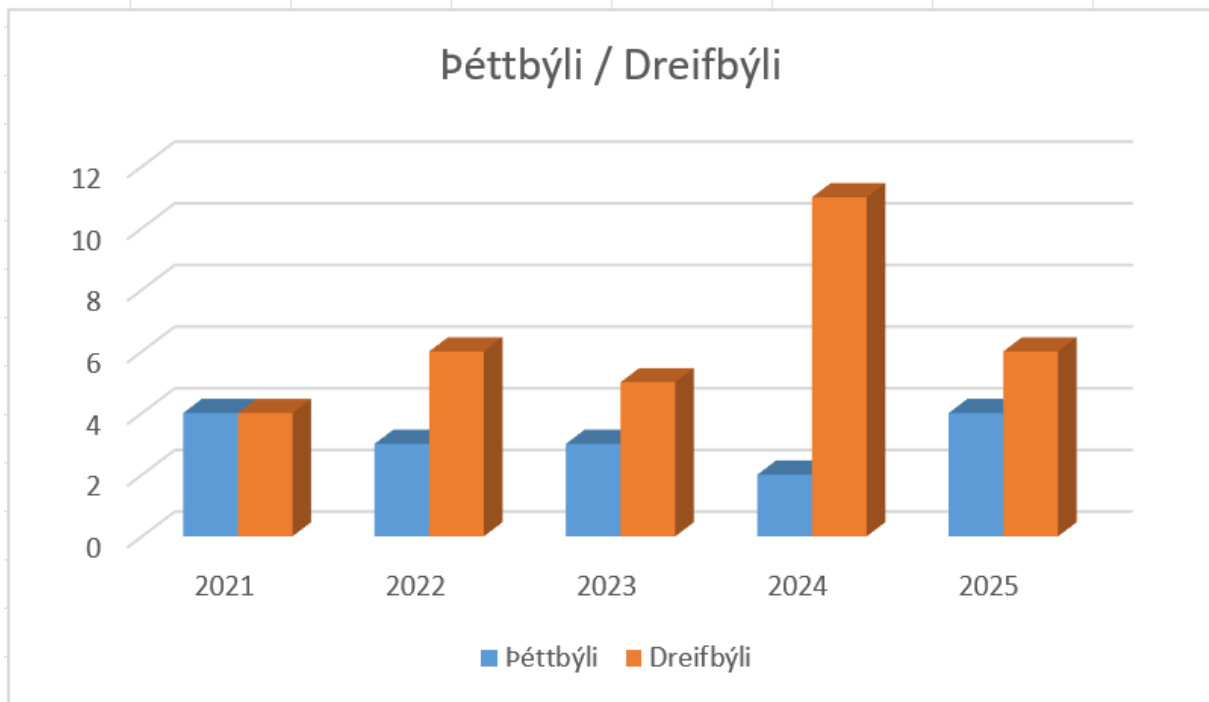
Ef lítið er aftur til ársins 2021 sést að flestir láta lífið í bifreiðum (mynd 3) ef undanskilið er árið 2022 en þá létust jafnmargir gangandi og í bifreiðum. Árið 2024 skar sig einnig út hvað þetta varðar en þá létust 10 af 13 manns í bifreiðum. Rétt er að líta til þess að umferð ökutækja hefur jafnt og þétt aukist frá Covid-19 árunum, þ.e. eftir að samkomu- og ferðatakmörkunum lauk árið 2022, en um leið eru ökutækjaframleiðendur stöðugt að bæta öryggi ökutækja. Þá hafa umbætur á vegakerfinu á Íslandi ótvíræð jákvæð áhrif á fjölda banaslysa í umferðinni þ.m.t. fjölda þeirra sem látast í bifreiðum.



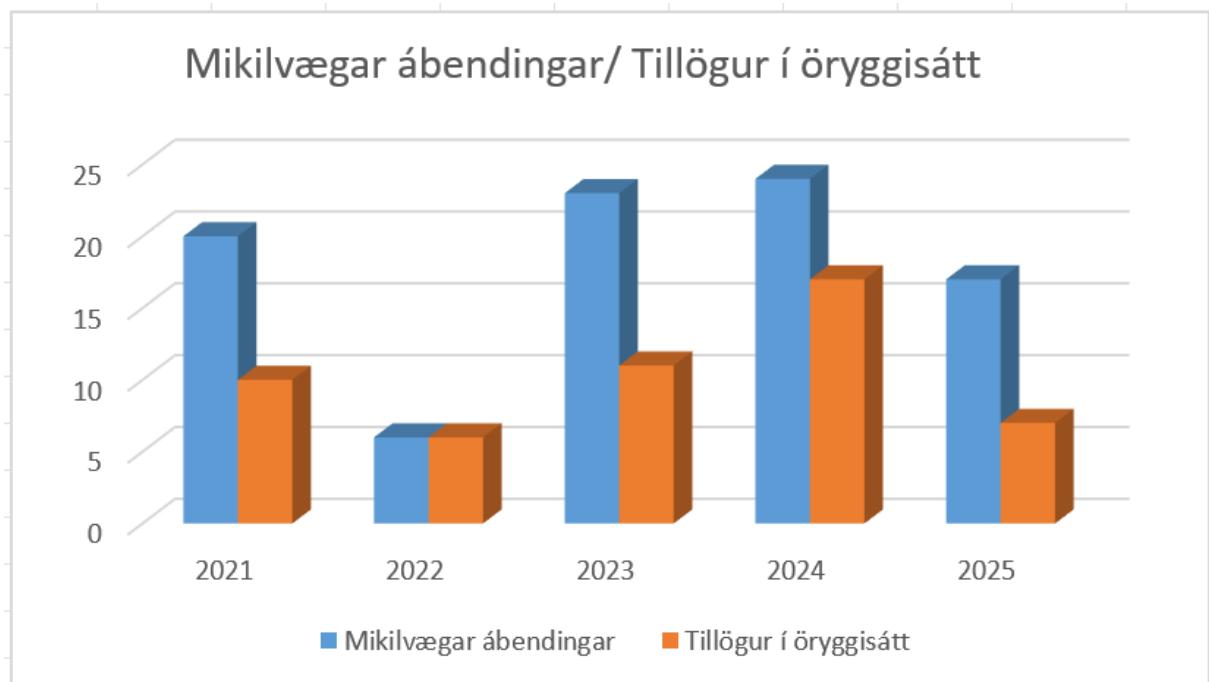
Mynd 2. Sýnir mismunandi tegundir árekstra síðastliðin 5 ár.



Mynd 3. Sýnir mismunandi vegfarendahópa síðastliðin 5 ár.



Mynd 4. Dreifing banaslysa á milli þéttbýlis og dreifbýlis. Árið 2024 sker sig áberandi úr með fjölgun slysa í dreifbýli s.l. 5 ár.



Mynd 5. Fjöldi mikilvægra ábendinga og tillagna í öryggisátt á ári sl. 5 ár.

TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT / MIKILVÆGAR ÁBENDINGAR

Tillögur í öryggisátt og mikilvægar ábendingar eru afurð rannsókna RNSA og er beint til viðeigandi aðila sem umbótatillögum til aukins umferðaröryggis. Munurinn á þessum tveim er, samkvæmt lögum um rannsókn samgönguslysa, sá að mikilvægar ábendingar eru almennar og ná til vegfarenda almennt en tillögur í öryggisátt hafa sérstakt ferli samkvæmt lögum. Þeim er beint að viðeigandi fyrirtækjum, sveitarfélögum eða stofnunum. Viðtakendur á tillögum í öryggisátt skulu taka tilhlýðilegt tillit til þeirra og hrinda í framkvæmd ef við á og skulu án tafar og eigi síðar en innan þriggja mánaða frá því að þær bárust, gera nefndinni grein fyrir því hvernig brugðist hafi verið við eða hvers vegna ekki hafi verið brugðist við þeim. Rannsóknarnefnd samgönguslysa skal svo, innan tveggja mánaða frá því að henni var gerð grein fyrir viðbrögðum, tilkynna viðkomandi aðila hvort nefndin telji þau fullnægjandi.

Árið 2025 voru gefnar út 7 tillögur í öryggisátt og 17 mikilvægar ábendingar til aukins umferðaröryggis. Á síðastliðnu fimm ára tímabili, eða frá og með árinu 2021, hefur umferðarsvið gefið út samtals 141 mikilvæga ábendingu og/eða tillögur í öryggisátt sem er um það bil 12 á ári að jafnaði eða ein á mánuði. Hér fyrir neðan eru sýndar tillögur í öryggisátt sem birtar voru árið 2025. Þær tengjast slysum sem urðu á árunum 2024 og 2025.

24-002U002-T01. Þéttari staðsetningar fyrstu viðbragðsaðila á suðausturlandi

Rannsóknarnefnd samgönguslysa leggur til við sjúkrabílaþjónustu HSU að fjölga staðsetningum sjúkrabíla, með menntuðum og þjálfuðum sjúkraflutningamönnum, á Suðausturlandi allt árið í þeim tilgangi að stytta viðbragðstíma og auka möguleika til lífsbjargandi inngripa á vettvangi alvarlegra slysa.

Í þessu slysi, við Skaftafell, leið talsvert langur tími (44 mínútur) þar til fyrsta sjúkrabifreiðin, sem mönnum var sjúkraflutningamönnum, kom á vettvang. Starfsstöðvar sjúkraflutninga HSU er sex talsins og telur allt viðbragðssvæði sjúkrabílaþjónustunnar um 480 km vegalengd á suður- og suðausturlandi. Aukin þéttni full mannaðra starfsstöðva sjúkraflutninga, með menntuðum og þjálfuðum sjúkraflutningamönnum, á þessu svæði allt árið er mikilvæg til að auka lífslíkur þeirra sem lenda í alvarlegum slysum.

Sjúkrabílaþjónusta HSU var með starfsstöð í Skaftafelli yfir sumartímamán árin 2023 og 2024 en Skaftafell er staðsett á svæði sjúkrabílaþjónustunnar þar sem lengst er á milli fastra starfsstöðva eða 200 km. Áætlað er að staðsetja fullbúna sjúkrabifreið, með þjálfaðri áhöfn sjúkraflutningamanna, við Skaftafell yfir sumartímamán 2025. Sú staðsetning stytir til muna fyrsta viðbragðstíma sjúkrabíla og möguleika til réttra inngripa þegar slys verða á suðausturlandi.

Umferð sem fer um svæðið á vetrartíma er að meðaltali 770 bifreiðar á sólarhring og á sumartíma fer fjöldinn í 2000 bifreiðar á sólarhring. Tölfræði umferðarslysa sýnir þó að litlu færri umferðarslys verða að meðaltali yfir 8 mánuði vetrartíma (62%) en þegar umferðin er tæplega þreföld yfir 4 mánuði sumartíma (38%). Ætla má að akstursaðstæður eigi þar hlut að máli.

24-007U004-T01. Ákvæði um vanhæfismörk ökumanna vegna neyslu lyfja

Rannsóknarnefnd samgönguslysa beinir þeirri tillögu til innviðaráðuneytisins að setja í reglugerð með nánari hætti ákvæði um vanhæfismörk, það er hvenær ökumaður teljist vera óhæfur til að stjórna ökutæki vegna neyslu lyfja sbr. 6. mgr. 48. gr. umferðarlaga nr. 77/2019.

Undanfarið hafa komið inn á borð Rannsóknarnefndar samgönguslysa atvik þar sem ökumenn eru við akstur og greinast með slævandi lyf í blóði í lækningalegum skammti sem ávísað var af lækni. Á Íslandi hefur ekki verið gerð grein fyrir vanhæfismörkum vegna aksturs undir áhrifum slævandi lyfja en í flestum tilvikum kemur fram í leiðbeiningum með lyfjunum að ekki skuli aka á meðan meðferð stendur. Í Noregi hefur til dæmis verið farin sú leið að skilgreina mörk á styrk 20 mismunandi lyfja, sem rannsóknir sýna að geta haft áhrif á umferðaröryggi. Sambærilegar reglur vantar á Íslandi.

24-007U004-T02. Ákvæði um samræmingu á merkingum lyfja

Rannsóknarnefnd samgönguslysa beinir því til Lyfjastofnunar að hún beiti sér fyrir samræmingu á merkingum umbúða lyfja sem geta dregið úr hæfni til aksturs og notkunar véla. Misjafnt er hvort rauður varúðarþríhyrningur sé á umbúðum slíkra lyfja.

Við rannsókn umrædds banaslyss kom í ljós að misræmi er á varúðarmerkingum á umbúðum lyfja. Lyf, sem eru varhugaverð gagnvart akstri, eru seld án þess að rauður viðvörunarþríhyrningur sé á umbúðunum þrátt fyrir að í fylgiseðli komi fram að akstur sé varhugaverður eða jafnvel að ekki skuli aka eða nota vélar eftir töku lyfsins. Á Íslandi hefur um langa tíð verið þekkt, og kennt í ökukennslu, að rauður þríhyrningur tákni að ekki megi aka bifreið. Samkvæmt upplýsingum frá Lyfjastofnun kemur þetta misræmi meðal annars til vegna mismunandi krafna á milli landa á viðbótaráletrunum fyrir umbúðir lyfja, en rauði þríhyrningurinn er hluti af sérkröfum sem Ísland gerir um áletranir. Lyf á íslenskum markaði eru oft í fjöllanda pakkningum og vegna smæðar markaðarins deilir Ísland oft en ekki pakkningum með öðru landi. Lyfjastofnun hefur því gert fyrirvara um þessar merkingar á síðustu árum á þeim forsendum að vegna fjöllanda pakkninga séu þessi lyf ekki öll merkt rauðum varúðarþríhyrningi og því sé mikilvægt í öllum tilfellum að lesa fylgiseðilinn, en hann veitir notenda ávallt bestu upplýsingarnar.

24-047U016-T01. Öryggisúttekt á umferðarmerkjum við einbreiðar brýr

Rannsóknarnefnd samgönguslysa beinir þeirri tillögu til Vegagerðarinnar að gera öryggisúttekt á umferðarmerkjum á stofn- og tengivegum í nánd við einbreiðar brýr. Athugað verði meðal annars leyfður hámarkshraði og/eða merkingar um leiðbeinandi hraða yfir einbreiðar brýr.

Akstursaðstæður við einbreiðar brýr, þar sem ÁDU er minna en 300 ökutæki, geta verið mismunandi og telur nefndin ástæðu fyrir Vegagerðina að meta þær aðstæður að teknu tilliti til leyfðs hámarkshraða.

Þar sem slysið varð tekur einbreið brú við eftir hættulega¹ vinstri beygju fyrir umferð um Skagaveg í norðurátt. Engin umferðarmerki voru við veginn sem vara við hættum líkt og takmörkun hámarkshraða eða voru leiðbeinandi fyrir umferðina en þessi akstursleið er markaðssett fyrir erlenda ferðamenn sem þekkja ekki aðstæður. Hámarkshraði á veginum var 80 km/klst en vegurinn var 4 metra breiður með einni akrein í báðar áttir og lausamöl í köntum.

Rannsóknarnefnd samgönguslysa telur ástæðu til þess að varanleg lækkun hámarkshraða eða leiðbeiningar um æskilegan hámarkshraða taki til allra einbreiðra brúa sem í notkun eru og tilheyra tengi- eða stofnvegum á Íslandi.

24-047U016-T02. Úttekt á öryggiskröfum brúarhandriða

Rannsóknarnefnd samgönguslysa beinir þeirri tillögu til Vegagerðarinnar að vinna úttekt á því hvort öryggiskröfur brúarhandriða brúa, sem tilheyra stofn- eða tengivegum, séu fullnægjandi.

Í þessu tilfelli var einbreiða brúin 3,5 metrar á breidd og 14 metrar að lengd. Þá var brúarhandrið ekki nægjanlega hátt sem og lengd þess út fyrir enda brúarinnar ekki í samræmi við núgildandi staðla.

25-006U001-T01. Mat á hálkuvörnum á Þingvallavegi við Álftavatn

Rannsóknarnefnd samgönguslysa beinir þeirri tillögu til Vegagerðarinnar að endurskoða hálkuvörnir á Þingvallavegi með tilliti til vegarkafans við Álftavatn.

Á Þingvallavegi á milli Biskupstungnabrautar og vegamóta við Lyngdalsheiðarveg eru nokkrir vegarkaflar háлкуvarðir í háлку og eða flugháлку en vegir í þjónustu Vegagerðarinnar eru háлкуvarðir á varasömum stöðum eða við varasamar veðuraðstæður. Slíkir staðir eru á vegarkafli um Írafoss og Ljósafoss, í brekku ofan Kaldárhöfða, á Þingvallavegi við vegamót við Biskupstungnabraut og við vegamót við Lyngdalsheiðarveg.

¹ Reglugerð nr. 250/2024 um umferðarmerki og notkun þeirra, 3 gr. Viðauka I

Á vegarkafnum um Álftavatn eru aðstæður í landslagi sem auka hættu á glerháku í vetrarstillum en sá vegarkafli er ekki innan hákuvarnarþjónustu Vegagerðarinnar. Vegurinn lækkar að vatnsyfirborði Álftavatns þar sem hann liggur næst vatninu. Aukinn raki og lækkun lofthita í stillum tengjast slíkum aðstæðum í landslagi. Því beinir nefndin þeirri tillögu til Vegagerðarinnar að meta hvort sá vegarkafli ætti að tilheyra varasömum stöðum sem falla undir hákuvarnir.

25-006U001T02. Öryggisúttekt á undirbyggingu vegar

Rannsóknarnefnd samgönguslysa beinir þeirri tillögu til Vegagerðarinnar að gera öryggisúttekt á undirbyggingu Þingvallavegar við Álftavatn.

Ökumaður vörubifreiðarinnar missti stjórn á henni á tiltölulega beinum um 130 metra löngum kafli þar sem undirbygging vegarins virðist hafa gefið sig en langsum hæðarmismunur innan hægri akreinar í norðurátt var mestur 16 cm og halli mestur um 12 gráður. Slíkt brot í vegi geta skapað hættuástand þegar glerháka myndast.

VETTVANGUR BANASLYSA Í UMFERÐINI 2025

Banaslysinn árið 2025 dreifðust talsvert um landið en voru þó að mestu bundin við syðri hluta landsins. Fjögur banaslysanna urðu í Reykjavík, eitt á vesturlandi, þrjú á suðurlandi og tvö á austurlandi (mynd 6).



Mynd 6. Staðsetning banaslysa á Íslandi árið 2025.

ERLENT SAMSTARF (SIA) 2025

Fulltrúar frá rannsóknarnefndum samgönguslysa í Noregi, Svíþjóð, Finnlandi, Danmörku, Íslandi og Hollandi hittast árlega þar sem stofnanir bera saman bækur sínar, kynna rannsóknir og læra hver af öðrum. Í ár var ráðstefnan haldin í Helsinki. Meðal annars voru flutt og rædd erindi um áhugaverðar loknar og yfirstandandi samgönguslysarannsóknir þar sem m.a. var komið inn á öflun mikilvægra upplýsinga úr snjallsímum, notkun gervigreindar við rannsóknir sem og viðmiklar þemarannsóknir.



Reykjavík – janúar 2026

Vesturvör 2 - 200 Kópavogi
Sími: 511 6500 - netfang: RNSA@RNSA.is