

arlaun til skipaðs verjanda, hæstaréttarlögmanns Jóns Hjalta-sonar, kr. 10.000.00.

Dómi þessum ber að fullnægja með aðför að lögum.

Miðvikudaginn 11. apríl 1973.

Nr. 144/1972: **Ákærvaldið**

(Hallvarður Einarsson, aðalfulltrúi sak-sóknara ríkisins, skipaður saksóknari ad hoc) gegn

Hreggviði Munin Jónssyni

(Páll S. Pálsson hrl.).

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómara Hæstaréttar.

Bifreiðar. Banaslys. Brot gegn umferðarlögum. Sératkvæði.

Dómur Hæstaréttar:

Eftir uppsögu hérðasdóms hafa tveir starfsmenn rannsókn-arlögreglu samkvæmt kvaðningu héraðsdómara og að ósk verjanda kannað sjónarfæri manna, er staddir eru á efstu svöl-um á húsinu Lynghaga 10—12 í Reykjavík, yfir umferðar-svæði það á Suðurgötu, er skýrslur vitnanna Björns Ólafs Hallgrímssonar og Þórarins Einarssonar taka til. Í greinar-gerð hinna dómkvöddu manna, sem studd er ljósmyndum, er því lýst, að vegalengd frá miðlinu greinds húss að vestur-brún Suðurgötu er 81 metri, en umferðarsvæði það á Suður-götu, er útsýnar nýtur yfir, er 31 metri að lengd. Segir í greinargerðinni, að „greinilega“ sjáist af svölunum yfir þetta umferðarsvæði og skyggi ekkert á útsýni af svölunum til bifreiðar, er ekið sé á þessu svæði.

Vitnin Björn Ólafur Hallgrímsson og Þórarinn Einarsson hafa komið fyrir dóm, eftir að héraðsdómur gekk, og staðfest skýrslur sínar í heild sinni með eiði.

Haraldur Sigurðsson lögreglumaður, sem gerði uppdrátt af vettvangi, rétt eftir að slys varð, kom fyrir dóm og staðfesti með eiði, að uppdráttur væri gerður eftir beztu vitund og samvizku, og heitfesti hann skýrslu sína að öðru leyti. Þá hefur farþegi í bifreið ákærða, Hildegard Þórhallsson, borið vætti, eftir að héraðsdómur gekk. Telur vitnið, að ákærði hafi „ekið hægt“ rétt fyrir slysið.

Ákærði kom fyrir dóm hinn 12. janúar 1973. Var hann að ósk verjanda síns spurður að því, hvort hann gæti „tilgreint þann hraða, sem hann telji líklegast, að hann hafi ekið á í umrætt skipti.“ Svar ákærða er bókað svo í þingbók: „Ákærður kveðst öruggur um, að hraðinn hafi ekki farið fram úr 45 km m/v klst. Hann sé ekki vanur að aka yfir þann hraða innanbæjar og auk þess hafi verið stutt að gatnamótum þeim, þar sem ákærður hugðist beygja, en hann var á leið að afgreiðslu Flugfélags Íslands á Reykjavíkurflugvelli“.

Í ljós er leitt, að vegalengdin er 133 metrar frá gatnamótum Starhaga og Suðurgötu og að gatnamótum Suðurgötu og götu þeirrar að Reykjavíkurflugvelli, er liggur til vinstri miðað við akstursstefnu ákærða.

Dahn Edde Allan Sturesson skýrði svo frá fyrir rannsóknarlögreglu hinn 18. september 1971, að ökuhraði bifreiðar ákærða hafi ekki verið mikill. Þetta vitni sá til ferða R 21615, og kvaðst hann hafa talið öruggt, að ökumaður þeirrar bifreiðar mundi nema staðar. Kvaðst vitnið hafa séð bifreiðina R 21615 renna „mjög hægt inn á gatnamótin og síðan, rétt áður en áreksturinn varð, jók hann (þ. e. bíllinn) ferðina og beygði þá í átt að langaferðabifreiðinni“.

Samkvæmt auglýsingu um umferð í Reykjavík nr. 107 22. apríl 1960 er Suðurgata aðalbraut á því svæði, sem slysið varð á. Með auglýsingu nr. 283 11. nóvember 1966 var ákveðinn einstefnuakstur á Starhaga „til vesturs frá Suðurgötu að Ægissíðu“, en þessu var breytt svo með auglýsingu nr. 188 25. ágúst 1971, að einstefnuakstur er um Starhaga „til aust-

urs frá Ægisíðu að Suðurgötu“. Biðskyldumerki var á gatnamótum Starhaga og Suðurgötu hægra megin miðað við akstur úr Starhaga, en vinstra megin var settur „búkki“ til frekari áherzlu á banni við akstri inn í götuna, svo sem greint er í vætti Haralds Sigurðssonar lögreglumanns.

Farþegar í bifreið ákærða, sem borið hafa vætti í málinu, eru samsaga um, að ákærði hafi „ekki ekið á óeðlilegum hraða“ eða jafnvel að ákærði hafi „ekið hægt“, um það leyti sem umferðarslysið varð. Vitnið Páll Kolbeins tekur sérstaklega fram, að bifreiðinni, er kom úr Starhaga, hafi verið ekið skyndilega út á Suðurgötu, og lýsir hann því, að „alveg útilokað“ hafi verið „fyrir ökumann R 389 að koma í veg fyrir slysið“. Um þetta atriði má og vísa til skýrslu Dahn Edde Allan Sturessons, er áður greindi. Eiðfestur framburður vitnanna Björns Ólafs Hallgrímssonar og Þórarins Einarssonar bendir hins vegar til þess, að ákærði hafi ekið á miklum hraða. Samkvæmt gögnum máls eru hemlaför um 22 metrar eftir vinstri hjól bifreiðar ákærða, en um 24.5 metrar eftir hægri hjól hennar. Þessi hemlaför svo og önnur ummerki á vettvangi, bera einnig vott um, að ákærði hafi ekið of hratt miðað við aðstæður allar. Á hitt er að líta, að gögn máls benda til þess, að ökumaður bifreiðarinnar R 21615 hafi ekki sinnt biðskyldu, en Suðurgata hefur aðalbrautarrétt gagnvart Starhaga. Samkvæmt því sem sakar efni er vaxið þykir ákærði hafa með akstri sínum gerzt sekur um brot á þeim refsímælum, er í ákæru greinir. Þykir refsing hans hæfilega ákveðin 5.000 kr. sekt til ríkissjóðs og vararefsing 5 daga varðhald, ef sekt er eigi goldin innan 4 vikna frá birtingu dómsins. Samkvæmt 81. gr. umferðarlaga nr. 40/1968 þykir verða að svipta ákærða ökuleyfi 6 mánuði frá birtingu héraðsdóms að telja.

Ákvæði héraðsdóms um greiðslu sakarkostnaðar í héraði er staðfest. Dæma ber ákærða til að greiða allan áfrýjunarkostnað sakarinnar, þar með talin saksóknarlaun í ríkissjóð, kr. 18.000.00, og málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns fyrir Hæstarétti, kr. 18.000.00.

Það er aðfinnsluvert, að héraðsdómari hefur látið undir

höfuð leggjast að heitfesta nokkur vitni, er borið hafa vætti í málinu.

D ó m s o r ð :

Ákærði, Hreggviður Muninn Jónsson, greiði 5.000 kr. sekt til ríkissjóðs, en sæti varðhaldi 5 daga, ef sektin er eigi goldin innan 4 vikna frá birtingu dóms þessa.

Ákærði er sviptur ökuleyfi 6 mánuði frá birtingu héraðsdóms að telja.

Ákvæði héraðsdóm um sakarkostnað í héraði skal óraskað.

Ákærði greiði allan áfrýjunarkostnað sakarinnar, þar með talin saksóknarlaun í ríkissjóð, kr. 18.000.00, og málsvarnarlaun verjanda síns fyrir Hæstarétti, Páls S. Pálssonar hæstaréttarlögmans, kr. 18.000.00.

Dóminum ber að fullnægja með aðför að lögum.

S é r a t k v æ ð i

Einars Arnalds hæstaréttardómara.

Ákærði ók eftir aðalbraut, er bifreiðinni R 21615 var ekið viðstöðulaust inn á brautina. Hámarkshraði á aðalbrautinni var 45 km miðað við klukkustund. Samkvæmt gögnum málsins er varhugavert að telja sannað, að ákærði hafi ekið á meiri hraða. Er því ekki leitt í ljós, að ákærði eigi refsiverða sök á slysi því, sem málið fjallar um, og ber að sýkna ákærða af kröfum ákæruvaldsins í málinu.

Eftir þessum úrslitum ber að leggja allan kostnað sakarinnar í héraði og fyrir Hæstarétti á ríkissjóð, þar með talin málsvarnarlaun verjanda í héraði, kr. 8.000.00, og verjanda fyrir Hæstarétti, kr. 18.000.00.

D ó m s o r ð :

Ákærði, Hreggviður Muninn Jónsson, á að vera sýkn af kröfum ákæruvaldsins í máli þessu.

Allur kostnaður af sökinni greiðist úr ríkissjóði, þar með talin málsvarnarlaun verjanda ákærða í héraði, Inga R. Helgasonar hæstaréttarlögmanns, kr. 8.000.00, og málsvarnarlaun verjanda fyrir Hæstarétti, Páls S. Pálssonar hæstaréttarlögmanns, kr. 18.000.00.

Dómur sakadóms Reykjavíkur 2. ágúst 1972.

Ár 1972, miðvikudaginn 2. ágúst, var á dómþingi sakadóms Reykjavíkur, sem háð var í Borgartúni 7 af Ármanni Kristinsyni sakadómara, kveðinn upp dómur í sakadómsmálinu nr. 319/1972: Ákærvaldið gegn Hreggviði Munin Jónssyni bifreiðarstjóra, Baldursgötu 13, Reykjavík, fæddum 21. febrúar 1941 á Torfastöðum, Jökulsárhlíð, Norður-Múlasýslu, fyrir umferðarbrot með því að hafa aðfaranótt föstudagsins 17. september 1971 ekið bifreiðinni R 389 óvarlega og of hratt miðað við aðstæður suður Suðurgötu í Reykjavík með þeim afleiðingum, að bifreið hans lenti í árekstri við bifreiðina R 21615, sem ekið var af Starhaga inn á Suðurgötu, en ökumaður þeirrar bifreiðar, Halldór Ingimarsson, lézt fljótlega af völdum slyssins.

Telst þetta varða við 215. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940, 1. mgr. 26. gr., 1. mgr. 37. gr., 1. og 2. og 3. mgr. a, b, c og f liði 49. gr., sbr. 80. gr. umferðarlaga nr. 40/1968.

Þess er krafizt, að ákærði verði dæmdur til refsingar, til öku-leyfissviptingar samkvæmt 81. gr. umferðarlaga og til greiðslu alls sakarkostnaðar.

Samkvæmt sakavottorði ákærða hefur hann hvorki sætt kærum né refsingum.

Málavextir eru þessir:

Aðfaranótt föstudagsins 17. september 1971, kl. 0025, barst lög-reglu vitneskja um, að umferðarslys hefði orðið litlu fyrr á gatnamótum Suðurgötu og Starhaga hér í borg. Lögreglan fór á staðinn, en þar hafði ákærði ekið langferðabifreiðinni R 389, sem tekur 47 farþega, suður Suðurgötu, en í sömu mund var fólksbifreiðinni R 21615 ekið austur Starhaga, og skullu bifreiðarnar saman á gatnamótunum. Ökumaður bifreiðarinnar R 21615 slasaðist svo mjög, að hann lézt á slysavarðstofunni skömmu síðar, en þangað hafði hann verið fluttur í sjúkrabifreið. Ákærði skýrði lögreglu frá því á slysstað, að hann hefði ekki litið á hraðamæli og gæti ekki gert sér grein fyrir, á hvaða hraða hann hefði ekið.

Vegna þess hve blind gatnamótin væru við Starhaga, kvaðst hann ekki hafa séð til ferða bifreiðarinnar R 21615, fyrr en þeirri bifreið hefði verið ekið hiklaust af Starhaga og í veg fyrir sig inn á Suðurgötu, hann þá strax hemlað, en „hemlað mjúkt“, að minnsta kosti fyrst. Samkvæmt lögregluskýrslu var færi þurrt, góð rafmagnslýsing á slysstað og yfirborð vegar malbikað. Greinilegur ákomustaður var á miðri vinstri hlið bifreiðarinnar R 21615 og á vinstra framhorni og höggvara R 389, og var vinstra framhornið lítið eitt dældað inn. Allhár trjágróður hindrar til muna útsýni á norðvestanverðum gatnamótunum. Bifreiðin R 21615 og ökumaður hennar köstuðust austur fyrir malbikuðu akbrautina, en „skransför“ sáust eftir bifreiðina R 21615 um miðbik Suðurgötu, og taldi lögregla þau hafa myndast, er bifreiðarnar skullu saman. Lögreglu virtust hemlaför eftir vinstri hjól bifreiðarinnar R 389 dauf fyrstu metrana, en þau hefðu skýrzt, dökknað, er nær dró árekstrarstað, en verið ógreinileg eftir hægri hjól. Samkvæmt vettvangsteikningu lögreglu voru hemlaför bifreiðarinnar R 389 allt að 25 metra löng og í sveig til austurs allt að og yfir miðbik Suðurgötu og hefjast um 17 metra norðan gatnamótanna. Bifreiðaeftirlitsmaður reyndi bifreiðina skömmu eftir slysið, virkuðu fóthemlar þá vel nema á hægri afturhjól. Hann ók bifreiðinni í viðurvist tveggja rannsóknarlögreglumanna á 50 km hraða, og reyndust hemlaför þá 13½ metra löng.

Bjarki Magnússon læknir krufði lík hins látna, Halldórs Ingimarssonar skipstjóra, sem fæddur var 4. desember 1905. Niðurstaða álitserðar hans er svofelld: „Við krufninguna fundust miklir og útbreiddir áverkar á lifur, samfara mikilli blæðingu inn í kviðarhol. Einnig höfuðkúpabrot, subarachnoidal blæðing og dreifð smá svæði af heilamari (contusiones). Ennfremur fundust blæðingar í lungum. Allir þessir áverkar hafa í sameiningu verið orsök að dauða mannsins, þó að lifráverkarnir séu alvarlegastir.“

Ákærði skýrði svo frá, að hann hefði ekið suður Suðurgötu á venjulegum hraða, en kvað sér ógerlegt að segja til um hraðann í km miðað við klukkustund. Hann kvaðst hafa ekið á réttum vegarhelmingi og verið nær kominn að Starhaga, er hann varð var við hina bifreiðina, sem ekið hefði verið viðstöðulaust af Starhaga inn á Suðurgötu, hann þá hemlað bifreiðinni, en ekki tekizt að koma í veg fyrir árekstur. Báðum bifreiðunum hefði verið ekið með eðlilegum ljósum. Ákærði kvað færi hafa verið gott, þurrviðri greint kvöld, aðeins vottur af raka á göt-

unni, skyggni gott og götulýsing sæmileg við árekstrarstað. Ákærði kvaðst hafa einbeitt sér að akstrinum, ekki hafa haft við neinar tímatakmarkanir að keppa og verið í alla staði vel fyrirkallaður.

Vitnið Margrét Ágústsdóttir símastúlka, Háteigsvegi 9, Reykjavík, kvaðst hafa setið framarlega í áætlunarbifreiðinni, sem var að flytja flugfarþega frá Keflavíkurflugvelli til Reykjavíkur. Vitnið kvaðst hafa setið vinstra megin í bifreiðinni og verið að horfa út úr henni í þá átt, er árekstur varð, og því ekkert um hann geta borið. Vitnið fann, að hemlun kom á vagninn, en varð að öðru leyti ekki mikið vart við áreksturinn. Því virtist hraðinn ekki óeðlilega mikill, en gat ekki borið um hann í km miðað við klukkustund.

Vitnið Guðrún Guðbrandína Stefánsdóttir þerna, Melhaga 18, Reykjavík, sem sat framarlega hægra megin í bifreið ákærða, taldi, að hraði bifreiðarinnar hefði ekki verið mjög mikill, er hún nálgadist gatnamótin, en treystist ekki til að meta hraðann í km miðað við klukkustund, og akstursskilyrði hefðu verið góð. Vitnið kvaðst ekki hafa fundið fyrir snöggri hemlun á vagninum og ekkert hreyft til við hana.

Vitnið Páll Kolbeins aðalféhirðir, Túngötu 31, Reykjavík, taldi, að ákærði hefði ekki ekið á óeðlilegum hraða og virtist hann hafa haldið sama hraða og á Keflavíkurvegi, en ekki gat vitnið borið um hraðann í km miðað við klukkustund. Vitnið kvaðst hafa tekið eftir akstri bifreiðarinnar R 21615, sem því fannst ekið með fullum ljósum viðstöðulaust út á Suðurgötu. Hugði vitnið, að ákærði hefði hemlað strax og hann varð var við hina bifreiðina, og samtímis virzt víkja bifreiðinni í átt frá Starhaga.

Vitnið Þórarinn Einarsson símamaður, Lynghaga 10, Reykjavík, kvaðst hafa verið statt á svölum hússins nr. 10 við Lynghaga, en svalir þess húss og hússins nr. 12 væru samhliða. Tók vitnið þá eftir stórri fólksflutningabifreið, sem því fannst ekið á mikilli ferð suður Suðurgötu, og hefði það sérstaklega haft orð á þessum mikla hraða við vitnið Björn Ólaf Hallgrímsson. Örskömmu síðar kvaðst vitnið hafa heyrt hemlahljóð og skell, en ekki séð sjálfan áreksturinn.

Vitnið Björn Ólafur Hallgrímsson, stud. jur., Lynghaga 12, Reykjavík, sem var statt á svölum hússins ásamt Þórarni Einarssyni, kvað hann hafa vakið athygli þess á stórri bifreið, sem honum fannst ekið á miklum hraða suður Suðurgötu, en einmitt á samri stundu hefði vitnið sjálft tekið eftir þessari sömu bifreið, og fannst því henni ekið á mikilli ferð og hraðar en gættinn öku-

maður mundi aka á þessum stað. Rétt á eftir kvaðst vitnið hafa heyrt þungan skell, en ekki séð sjálfan áreksturinn.

Þá er lítið er til hinna löngu hemlafara bifreiðar ákærða og framburða vitnanna Þórarins Einarssonar og Björns Ólafs Hallgrímssonar sem og aðstæðna og ummerkja á slysstað, verður að telja, að ákærði hafi ekið of hratt, eins og á stóð, og ekki sýnt næga aðgæzlu í akstri. Er háttsemi ákærða rétt lýst í ákæru og varðar við lagaákvæði þau, sem þar eru rakin. Þykir refsing hans eftir atvikum hæfilega ákveðin 10.000.00 króna sekt til ríkissjóðs, en vararefsing varðhald 10 daga, verði sekt eigi greidd innan 4 vikna frá birtingu dómsins.

Samkvæmt 81. gr. umferðarlaga nr. 40/1968 þykir verða að svipta ákærða ökuréttindum í 1 ár frá birtingu dóms þessa að telja.

Loks ber að dæma ákærða til að greiða allan sakarkostnað, þar með talin málsvarnarlaun Inga R. Helgasonar hæstaréttarlögmanns, skipaðs verjanda síns, kr. 8.000.00.

Dómsorð:

Ákærði, Hreggviður Muninn Jónsson, greiði 10 þúsund kr. sekt í ríkissjóð, en sæti varðhaldi 10 daga, verði sekt eigi greidd innan 4 vikna frá birtingu dómsins.

Ákærði er sviptur ökuréttindum í 1 ár frá birtingu dómsins að telja.

Ákærði greiði allan sakarkostnað, þar með talin málsvarnarlaun Inga R. Helgasonar hæstaréttarlögmanns, skipaðs verjanda síns, kr. 8.000.00.

Dóminum ber að fullnægja með aðför að lögum.
