Þriðjudaginn 14. desember 1982.

Nr. 169/1980. **Jónína Eyvindsdóttir og**
Valgerður Jónsdóttir
(Jón Steinar Gunnlaugsson hrl.)
gegn
fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs,
samgönguráðherra f. h. Vegagerðar ríkisins,
(Gunnlaugur Claessen hrl.)
Egilsstaðahreppi og
(Jón Finnsson hrl.)
Vilhjálmi Jónssyni
(Árni Halldórsson hrl.).

Bifreiðar. Vegir. Skaðabótamál. Sératkvæði.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Magnús Þ. Torfason, Björn Sveinbjörnsson og Magnús Thoroddsen og Guðmundur Jónsson og Guðrún Erlendsdóttir, settir hæstaréttardómarar.

Áfrýjendur hafa skotið málinu til Hæstaréttar með stefnu 15. september 1980. Þeir gera þá dómkröfu sameiginlega, að stefndu verði dæmdir til að greiða þeim óskipt 11.071.15 krónur (nýkr.) með 13% ársvöxtum af þeirri fjárhæð frá 26. júní 1977 til 21. nóvember 1977, 16% ársvöxtum frá þeim degi til 21. nóvember 1978, 19% ársvöxtum frá þeim degi til 1. júní 1979, 22% ársvöxtum frá þeim degi til 15. júní 1979, 34.5% ársvöxtum frá þeim degi til 1. september 1979, 39.5% ársvöxtum frá þeim degi til 1. desember 1979, 43.5% ársvöxtum frá þeim degi til 1. júní 1980, 46% ársvöxtum frá þeim degi til 1. mars 1981, 42% ársvöxtum frá þeim degi til 1. júní 1981, 39% ársvöxtum frá þeim degi til 1. nóvember 1982, 47% ársvöxtum frá þeim degi til 10. desember 1982, en með áframhaldandi dómvöxtum samkvæmt lögum nr. 56/1979 frá þeim degi til greiðsludags. Jafnframt þessu gerir áfrýjandinn Valgerður Jónsdóttir ein þá dómkröfu, að stefndu verði dæmdir til að greiða henni óskipt 39.521.00

krónu (nýkr.) með sömu vöxtum og greinir í hinni sameiginlegu dómkröfu. Loks krefjast báðir áfrýjendur málskostnaðar bæði í héraði og fyrir Hæstarétti óskipt úr hendi stefndu.

Allir hinir stefndu krefjast þess aðallega, að hinn áfrýjaði dómur verði staðfestur, en til vara, að kröfur áfrýjenda verði lækkaðar. Þeir krefjast og allir málskostnaðar fyrir Hæstarétti úr hendi áfrýjenda að öðru leyti en því, að stefndu Egilsstaðahreppur og Vilhjálmur Jónsson gera ekki kröfu um málskostnað sér til handa, ef einungis varakröfur þeirra verða teknar til greina.

Fyrir Hæstarétt hefur verið lögð ný áætlun Guðjóns Hansen tryggingastærðfræðings um tjón áfrýjandans Valgerðar Jónsdóttur vegna tímabundinnar og varanlegrar örorku, sem hún er talin hafa hlotið.

Fyrir Hæstarétti er því ekki haldið fram af hendi áfrýjenda, að slys það, er í málinu greinir, hafi orðið á opinberum vegi í skilningi vegalaga nr. 6/1977.

Er áfrýjandinn Jónína ók af þjóðveginum beint inn á hinn aflagða þjóðvegarkafla í stað þess að fylgja beygju þjóðvegarins til hægri, blasti við henni akstursstefnumerki, sem vísaði vegfarendum rétta akstursleið. Verður að telja, að verulega hafi skort á, að athygli hennar væri nægilega vakandi, er hún ók út af þjóðveginum og fram hjá akstursstefnumerkinu án þess að veita því eftirtekt. Er vangá hennar því meiri sem ætla verður, að ummerki á yfirborði vegarins í beygjunni og óbyrgð sýn til vegamóta Seyðisfjarðarvegar og hins nýja kafla Borgarfjarðarvegar hafi einnig mátt vekja grun um, að hinn aflagði vegarkafli væri ekki venjuleg akstursleið. Þegar af þessum ástæðum eru ekki skilyrði til þess samkvæmt 2. mgr. 65. gr. vegalaga að taka til greina kröfur áfrýjenda að því leyti sem þær eru reistar á því, að skort hafi á tálmanir við því, að vegfarendur villtust inn á hinn aflagða þjóðvegarkafla.

Vegagerð ríkisins var ekki skylt að halda við hinum gamla vegarkafla, eftir að hann var lagður niður sem opinber vegur vegna breytingar á vegarstæði. Eiga áfrýjendur því ekki fé-

bótakröfu á hendur Vegagerð ríkisins og ríkissjóði vegna ófullnægjandi viðhalds hins aflagða vegar. Breyta ákvæði 43. vegalaga engu um þá niðurstöðu, eins og hér hagar til.

Enda þótt fram sé komið, að stefndi Egilsstaðahreppur hafi um skeið notað hluta hins aflagða vegarkafla til sorpflutninga, er ósannað, að hreppurinn eða stefndi Vilhjálmur hafi notað sem einkaveg sinn þann hluta vegarkaflans, þar sem áfrýjendur urðu fyrir ökuóhappi sínu. Þegar þessa er gætt svo og þess, hvernig stóð á ferðum áfrýjenda inn á hinn aflagða þjóðvegarkafla, verða kröfur þeirra á hendur þessum stefndu ekki teknar til greina.

Samkvæmt framansögðu ber að staðfesta hinn áfrýjaða dóm. Eftir þeim úrslitum verður að dæma áfrýjendur til að greiða stefndu málskostnað fyrir Hæstarétti, sem ákveðst 5.000.00 krónur til hvers þeirra. Í því sambandi athugast, að ekki verður litið svo á, að fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs sé stefnt til sjálfstæðrar málsaðildar, þótt áfrýjendur hafi beint málssókn sinni að honum við hlið samgönguráðherra f. h. Vegargerðar ríkisins.

Dómsorð:

Hinn áfrýjaði dómur á að vera óraskaður.

Áfrýjendur, Jónína Eyvindsdóttir og Valgerður Jónsdóttir, greiði stefndu, fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs og samgönguráðherra f. h. Vegagerðar ríkisins, Egilsstaðahreppi og Vilhjálmi Jónssyni, málskostnað fyrir Hæstarétti, 5.000.00 krónur til hvers þeirra að viðlagðri aðför að lögum.

Sératkvæði:

Magnúsar Thoroddsen hæstaréttardómara og Guðmundar Jónssonar, setts hæstaréttardómara.

Við erum sammála atkvæði meiri hluta dómara að öðru leyti en því, að við teljum eftir atvikum rétt, að málskostnaður milli áfrýjenda annars vegar og stefndu fjármálaráð-

herra f. h. ríkissjóðs og samgönguráðherra f. h. Vegagerðar ríkisins og Egilsstaðahrepps hins vegar eigi að falla niður fyrir Hæstarétti.

Dómur bæjarþings Reykjavíkur 16. júní 1980.

Mál þetta, sem dómtekið var þann 2. júní sl., hafa Jónína Eyvindsdóttir, Austurbrún 2, Reykjavík, og Valgerður Jónsdóttir, Háaleitisbraut 37, Reykjavík, höfðað fyrir bæjarþinginu með stefnu, birtri 21. febrúar 1979 og 3. mars 1979, á hendur fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs, samgönguráðherra vegna Vegagerðar ríkisins, Egilsstaðahreppi, Suður-Múlasýslu, og Vilhjálmi Jónssyni bónda, Eyvindará, Egilsstaðahreppi, Suður-Múlasýslu.

Stefnendur krefjast, sbr. dómskj. 32, greiðslu in solidum á kr. 1.107.115 með 13% ársvöxtum af þeirri fjárhæð frá 26. júní 1977 til 21. nóvember 1977, en með 16% ársvöxtum frá 21. nóvember 1977 til 21. nóvember 1978, en með 19% ársvöxtum frá 21. nóvember 1978 til 1. júní 1979, en með 22% ársvöxtum frá þeim degi til 15. júní 1979, en með dómvöxtum, sbr. lög nr. 56/1979, frá þeim degi til greðsludags. Valgerður Jónsdóttir ein krefst greiðslu in solidum á kr. 5.799.366 með 13% ársvöxtum af þeirri fjárhæð frá 26. júní 1977 til 21. nóvember 1977, en með 16% ársvöxtum frá 21. nóvember 1977 til 21. nóvember 1978, en með 19% ársvöxtum frá 21. nóvember 1978 til 1. júní 1979, en með 22% ársvöxtum frá 1. júní til 15. júní 1979, en með dómvöxtum, sbr. lög nr. 56/1979, frá þeim degi til greiðsludags. Auk þess krefjast stefnendur fulls málskostnaðar úr hendi stefndu skv. gjaldskrá LMFÍ.

Sótt er þing af hálfu fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs og samgönguráðherra f. h. Vegagerðar ríkisins og krafist sýknu af kröfum stefnenda og greiðslu málskostnaðar að mati réttarins. Til vara er krafist verulegrar lækkunar á stefnukröfum og niðurfellingar málskostnaðar.

Sótt er þing af hálfu stefnda Egilsstaðahrepps og þær dómkröfur gerðar, að sveitarfélagið verði sýknað af öllum kröfum sóknaraðilja og því dæmdur málskostnaður úr hendi þeirra að mati dómsins. Til vara er þess krafist, að kröfur stefnenda verði stórlega lækkaðar, bæði sameiginleg krafa þeirra og sérkrafa Valgerðar Jónsdóttur.

Sótt er þing afhálfu stefnda Vilhjálms Jónssonar og aðallega krafist sýknu af öllum kröfum stefnenda og greiðslu ríflegs málskostnaðar úr hendi þeirra. Til vara er krafist lækkunar stefnu-

fjárhæðar og að dómurinn ákvarði hlutdeild stefnda Vilhjálms í bótagreiðslum, fari svo ólíklega, að Vilhjálmur verði talinn bótaskyldur að einhverju leyti.

Sátt hefur verið reynd fyrir dóminum án árangurs.

Málavextir eru þeir, að þann 26. júní 1977 varð umferðarslys á vegarkafla í landi Eyvindarár, Egilsstaðahreppi, Suður-Múlasýslu. Slysið bar að með þeim hætti, að bifreiðin R 47297, af gerðinni Fiat 125 P, sem ekið var um veginn, fór ofan í hvarf, sem lá þvert yfir veginn. Í bifreiðinni voru stefnendur máls þessa, Jónína Eyvindsdóttir ók bifreiðinni, en Valgerður Jónsdóttir var farþegi. Bifreiðina áttu þær saman. Bifreiðin skemmdist allverulega við slysið, og Valgerður slasaðist, hryggbrotnaði m. a. Stefnendur voru þarna á ferð í sumarleyfi sínu. Þær voru ókunnugar á þessum slóðum. Slysið bar að síðari hluta dags í björtu og góðu veðri.

Í málinu er stefnt til greiðslu á bótum vegna tjóns stefnenda, annars vegar sameiginlegs tjóns þeirra vegna skemmda á bifreiðinni og hins vegar tjóns Valgerðar vegna meiðsla, sem bæði ollu tímabundinni og varanlegri örorku. Stefndu eru krafðir um greiðslu bóta in solidum, enda byggja stefnendur á því, að stefndu beri óskipta ábyrgð á tjóninu.

Vegarkaflinn, þar sem slysið varð, var áður hluti þjóðavegarins frá Egilsstöðum um Eiða og til Borgarfjarðar eystri. Stefnendur voru á þeirri leið. Vegarkaflinn liggur fyrst um land jarðarinnar Miðhúsa, en síðan inn á land jarðarinnar Eyvindarár. Árið 1972 var þjóðveginu, sem kallaður er Borgarfjarðarvegur, breytt og hann færður ofar. Við það fluttust vegamót Borgarfjarðarvegar og Seyðisfjarðarvegar, sem þarna höfðu verið. Ætlunin var, að vegarkaflinn legðist niður sem þjóðvegur, og telur Vegagerð ríkisins, að hann hafi fallið til landeiganda. Vegagerð ríkisins kveðst hafa lokað eldri veginum með búkkum og þverslá á árinu 1972 og stefnt umferð inn á nýja veginn. Í bréfi Gunnars Gunnarssonar, deildarstjóra Vegagerðarinnar, frá 16. apríl 1980, sem liggur frammi í málinu, kemur fram viðhorf Vegagerðarinnar. Segir þar, að þegar nýr vegur er lagður í stað gamals vegar, til þess gerður að þjóna sama hlutverki, sé það nánast undantekningarlaus regla, að gamla veginum með tilheyrandi vegsvæði sé skilað til viðkomandi jarðar og áætlað verðmæti dregið frá bótum fyrir land undir nýja veginn.

Þá segir Gunnar, að svo sem fram komi í málinu, hafi Borgarfjarðarvegur í landi Miðhúsa verið færður af svonefndum Rana

ofar í landi Miðhúsa árið 1972. Gamli vegurinn um Ranann hafi verið lagður niður og því vegarsvæði hans og þar með vegurinn sjálfur fallið aftur til landeiganda. Gamli vegurinn hafi þó ekki verið dreginn frá bótum í þessu tilfelli, sbr. framlagða kvittun til Halldórs Sigurðssonar, bónda í Miðhúsum, dags. 7. júlí 1974. Ástæðan hafi verið sú, að við vegaframkvæmdirnar hafi orðið rask á landamerkjasteinum, sem hafi bakað landeiganda óþægindi og fyrirhöfn. Þess vegna hafi þótt rétt að láta gamla veginn af hendi endurgjaldslaust.

Jónína og Valgerður, stefnendur máls þessa, villtust inn á þennan aflagða vegarkafla. Þá sáust engin merki lengur um þá búkka og þverslá, sem starfsmenn Vegagerðarinnar höfðu sett upp til að loka veginum. Óupplýst er, hvenær, hvernig og hver fjarlægði búkkana. Til hliðar við vegarkafla þennan hafði kauptúnið Egilsstaðir sorphauga, og liggur ljóst fyrir, að íbúar og starfsmenn þorpsins óku að staðaldri um hluta vegarkaflans til að komast að sorphaugunum. Slysið varð þó ekki á þeim hluta vegarkaflans. Í bréfi Guðmundar Magnússonar, sveitarstjóra Egilsstaðahrepps, frá 8. mars 1979 segir m. a.: „Þessi vegur, sem konurnar aka út á, var aflagður fyrir 5 árum, þegar óhappið varð, og nánast ófær, svo furðu gegnir það aðgæsluleysi að álpast út á hann, svo ekki sé meira sagt. Aðalvegurinn er vel úr garði gerður og sýndi það, að þar hlaut umferð til úthéraðs að liggja, en ekki þennan gamla troðning, sem verið hefur algjörlega viðhaldslaus frá 1972, enda ekki notaður.

Þegar ekið er þennan gamla veg, er fyrst að nefna, að aka þarf yfir blindhæð, og þegar kemur upp á hana, er brekka niður og beygja til vinstri, þar sem farið er niður að ruslahaugum Egilsstaðahrepps, sem staðsettir voru þarna í nokkur ár, en voru aflagðir, þegar við settum upp brennsluofn vorið 1976 á allt öðrum stað, eða hér nyrst í landi þorpsins sunnan Eyvindarár.

Þegar Vegagerðin breytti veginum, setti hún upp gulmálaða þverslá á búkkum sem lokunarmerki, en ruslabíllinn komst meðfram enda hennar og út á klöppina við blindhæðina, sem ég greindi frá áður. Skal það sérstaklega tekið fram, að engar hömlur né skilyrði voru sett um aðkeyrslu að haugunum, hvorki frá Vegagerð né landeiganda.

Eftir vorið 1976 er ekki farið á vegum hreppsins að þessum haugum með sorp, en fyrirtæki og einstaklingar fluttu þangað brotajárn og annað rusl, sem ekki fór í brennarann, og var aðstaðan ekki með öllu aflögð fyrr en á s.l. vori."

Þegar slysið varð, voru engar tálmanir eða hættumerki við vegamótin, sem vöruðu vegfarendur við að nota vegarkaflann. Stefnumerki, blátt skilti með hvítri ör, hafði verið sett upp hægra megin við veginn, þar sem haldið var inn á hann. Bauð örin vegfarendum að beygja til hægri. Vegarkaflinn liggur hins vegar í beina stefnu. Nokkuð frá veginum hægra megin var vegvísir, þar sem upp voru taldar þær leiðir, sem skerast við vegamótin nýju þarna nokkru ofar. Ökumaður tók ekkert eftir stefnumerkinu eða vegvísinum. Þar sem slysið varð, er hvarf allt að 50 cm djúpt í veginum. Þarna hafði áður orðið slys af nákvæmlega sömu ástæðum. Bifreiðinni R 47297 var ekið á um 40 km hraða miðað við klukkustund, þegar slysið varð. Samkvæmt frásögn í lögregluskýrslu háttar þannig til þarna, að hvarfið í veginum sést ekki, fyrr en komið er fast að því.

Jónína Eyvindsdóttir hefur komið fyrir dóminn. Hún kvaðst ekkert hafa tekið eftir stefnumerkinu eða vegvísinum, þegar hún ók inn á vegarkaflann. Eftir slysið hafi hún séð stefnumerkið, en það hafi allt verið bögglað. Hún sagði, að sér hefði fundist vegurinn allur mikið ekinn, en hún hefði ekkert tekið eftir sorphaugaafleggjaranum, sem þarna er á vinstri hönd. Hún kvaðst ekkert hafa tekið eftir hvarfinu, fyrr en þær lentu í því. Hvarfið hafi verið í sléttum vegi. Hún kvað enga farartálma hafa verið á þessum vegarkafla og ekkert, sem benti til þess, að ekki ætti að fara hann. Jónína kvaðst hafa tekið ökupróf 52 ára gömul 1973 og hafa ekið töluvert síðan, aðallega út um land.

Valgerður Jónsdóttir hefur komið fyrir dóminn. Hún kvaðst hafa tekið eftir skilti á hárri stöng, þegar þær óku inn á vegarkaflann. Skilti þetta hafi vísað þeim inn á vegarkaflann. Hún kvaðst ekki hafa tekið eftir öðrum vegvísum. Hún kvaðst ekki hafa tekið eftir hvarfinu, fyrr en þær lentu í því.

Þann 2. júní 1980 fóru dómari og lögmenn ásamt Vilhjálmi Jónssyni bónda, Eyvindará, og Einari Rafni Haraldssyni lögreglumanni á vettvang og skoðuðu vegarkaflann allan, þar með talinn slysastaðinn. Vilhjálmur Jónsson benti viðstöddum á mörk jarðar sinnar og Miðhúsa. Í ljós kom, að fyrst þegar ekið er inn á vegarkaflann, er hann í landi Miðhúsa, en liggur inn í land Eyvindarár, rétt áður en komið er að afleggjaranum að sorphaugum Egilsstaðahrepps. Lögreglumaðurinn og Vilhjálmur Jónsson voru sammála um, að hvarfið væri með sömu ummerkjum og þegar slysið varð, nema hvað það væri meira aflíðandi nær Egilsstöðum. Við afleggjarann að sorphaugunum fundust leyfar af gul- og

svartmálaðri slá, sem lögreglumaðurinn og Vilhjálmur sögðu einu sinni hafa legið þarna þvert yfir vegarkaflann.

Yfirheyrslur fóru síðan fram. Einar Rafn Haraldsson lögreglumaður, sé sem gerði uppdráttinn og tók ljósmyndirnar, sem fylgja lögregluskýrslu, kom fyrir dóminn. Staðfesti hann lögregluskýrsluna og meðfylgjandi gögn. Uppdrátturinn er gerður nokkru eftir slysið, og myndirnar munu þá teknar. Hann kvaðst ekki geta fullyrt, að vegvísirinn, sem sést á myndunum, hafi verið kominn upp fyrir slysið. Hann sagði augljóst af myndunum, að aksturs-stefnumerkið sé beyglað, þegar myndirnar eru teknar, en gat ekki fullyrt, hvort svo hefði verið, þegar slysið varð. Hann vísaði til ljósmyndanna um, að aðalvegurinn hefði verið mun meira ekinn og lítil umferð hefði verið um þennan sorphaugaveg, eins og hann komst að orði. Ljóst hefði þó verið, að um gatnamót hans og aðalvegarins var einhver umferð, en eftir að komið var fram hjá sorphaugaafleggjaranum, hefði vegarkaflinn verið greinilega aflagður og ekki ekinn. Förin eftir bifreið stefnenda hefðu verið greinileg, en einnig hefði annarri bifreið, líklega þeirri, sem náði í þær á slysstað, verið ekið um vegarkaflann þarna. Hann mundi eftir svartgulri slá liggjandi á veginum, þegar slysið varð, líklega brotinni. Sláin hafi verið við afleggjarann að sorphaugunum. Áður hefði hún verið uppi, fest við tvo staura, sinn hvorum megin við vegarkaflann. Hann vissi ekki, hver hefði komið þessari slá þarna fyrir, en vitnaði til dómskj. 29, lögregluskýrslu, um, að sláin hefði verið uppi, þegar sú skýrsla er gerð 12. ágúst 1976. Hann mundi eftir slánni brotinni í miðju, en lafandi uppi. Hann sagði, að sér hefði verið sagt, að Dagur Kristmundsson, ökumaður sorpbíls Egilsstaðahrepps, hefði tekið búkkana við vegamót Seyðisfjarðarvegar og vegarkaflans niður, þegar hann hóf sorpflutninga fyrir hreppinn.

Vitnin Björn Benedikt Oddsson og Stefán Vilhjálmsson, sem voru þarna nærri, er slysið varð, hafa komið fyrir dóminn og staðfest frásögn lögreglumannsins um, að augljóst hefði verið, að vegarkaflinn var ekki ekinn, eftir að komið var fram hjá afleggjaranum að sorphaugunum. Björn Benedikt kvaðst hafa séð, þegar slysið varð. Bifreið stefnenda hefði verið ekið óhikað og á nokkurri ferð. Hún hefði kastast alveg yfir hvarfið. Stefán er sonur Vilhjálms bónda á Eyvindará.

Vilhjálmur Jónsson, bóndi Eyvindarstöðum og einn stefndu, hefur komið fyrir dóminn. Hann kvaðst aldrei hafa fengið tilkynningu um það frá Vegagerð ríkisins, að vegarkaflinn væri af-

lagður og fallinn til hans. Hann sagðist hafa girt neðan gamla vegarins og ofan þess nýja, eftir að sá nýi var lagður, eða 1973. Hann kvaðst ekki hafa þorað að girða á vegarkaflanum. Hann sagðist ekki hafa fengið bætur vegna lagningar nýja vegarins, en hann hefði fengið greitt fyrir efni, sem hann lagði til hans, en tekið var langt frá veginum. Hann kvaðst ekki hafa notað gamla vegarkaflann, nema þegar hann girti. Þá hefði hann lagað ræsið, þar sem hvarfið er, svo hann kæmist þar sæmilega yfir á traktor. Hann sagði hestamenn nota vegarkaflann, einnig jarðýtur og ferðafólk, sem tjalda þarna nálægt og aka þá inn á hann. Annars væri vegarkaflinn ekki notaður. Hann kvaðst álíta, að starfsmenn Egilsstaðahrepps hefðu komið fyrir slá yfir vegarkaflann við sorphaugaafleggjarann. Eftir slysið sagði hann, að malarhlass hefði verið sett þar á vegarkaflann til þess að loka honum, en ekki vissi hann, hver það gerði.

Halldór Sigurðsson, eigandi Miðhúsa að hluta, hefur komið fyrir dóminn. Hann kvað vegamót Seyðisfjarðarvegar og gamla vegarkaflans vera í landi Miðhúsa. Hann sagðist óljóst muna þar eftir slá, sem hindraði umferð út gamla veginn. Hann vissi ekki, hver fjarlægði slána. Honum var sýnt uppgjör Vegagerðar ríkisins á bótum til hans, dómskj. 28. Hann sagði það vera vegna nýja vegarins. Deila hans og Vegagerðarinar hefði verið hans vegna. Hann sagði það aldrei hafa komið fram, að gamli vegurinn hefði fallið til landeigenda.

Helgi Gíslason, héraðsstjóri Vegagerðar ríkisins, og Ingólfur Steindórsson, verktjóri Vegagerðarinnar, hafa komið fyrir dóm. Þeir voru um það sammála, að vegarkaflanum hefði við vegamót Seyðisfjarðarvegar verið lokað með svartgulri slá, strax og hann var aflagður. Eftir það hefðu þeir Vegagerðarmenn aldrei um vegarkaflann farið eða verið kallaðir til hans vegna. Helgi hélt helst, að starfsmenn Egilsstaðahrepps hefðu flutt slána út fyrir afleggjarann að sorphaugunum. Starfsmenn Vegagerðarinnar hefðu aldrei snert þetta, eftir að þeir höfðu komið slánni upp. Hann sagði það frekar hafa verið Egilsstaðahrepps að halda við merkingum kaflans, eftir að þeir fluttu slána. Hann kvaðst aldrei tilkynna bændum um aflagningu vega. Hann sagði það vera Vegagerðarinnar að sjá um, að lokunarvirkjum vega væri haldið við. Hann taldi ónauðsynlegt að halda við lokunarvirkjum, eftir að varanlegar merkingar hefðu verið settar upp, eins og nú hefði verið gert á mótum kaflans og aðalvegarins.

Guðmundur Magnússon, sveitarstjóri Egilsstaðahrepps, hefur

komið fyrir dóminn og staðfest bréf sitt á dómskj. 22, það sem áður hefur verið rakið. Hann kvaðst ekki vita, hvað varð af lokunarvirkjum Vegagerðarinnar. Síðast kvaðst hann muna eftir því, að sláin var fokin niður og lá niðri. Hann sagði Egilsstaðahrepp hafa séð um snjómokstur á vegarkaflanum frá vegamótum og út á sorphauga. Þeir hafi einnig séð um viðhald afleggjarans að sorphaugunum, en ekkert viðhald hafi þurft frá vegamótunum yfir hæðina að afleggjaranum. Hann taldi, að hefði þurft að fylla upp í pytti eða gera annað við vegarkaflann að afleggjaranum, hefði Egilsstaðahreppur átt að gera það, svo sorpbíllinn kæmist leiðar sinnar.

Dagur Kristmundsson vörubílstjóri hefur komið fyrir dóminn, en hann hefur ekið sorpi fyrir Egilsstaðahrepp. Hann kvaðst hafa hafið þann starfa 1971 eða 1972. Hann mundi ekki, hvort veginum hafði þá verið breytt. Hann kannaðist við, að Vegagerðin hefði lokað vegarkaflanum með gulri og svartri þverslá og hefði blátt akstursstefnumerki verið fest við slána. Hann kvaðst hafa ekið fram hjá þverslánni vinstra megin. Hann kannaðist ekki við að hafa fjarlægt þessa hindrun, en hún hefði oft sligast niður. Þessi hindrun Vegagerðarinnar hafi fyrst verið við vegamótin, en verið flutt út á hæðina, þegar akstursstefnumerkið var sett upp. Hann sagðist ekki vita, hver það gerði. Hann kvaðst muna eftir að hafa fjarlægt bíl stefnenda af slysstað. Til þess að koma bíl sínum út vegarkaflann utan afleggjarans að sorphaugunum hefði hann þurft að fjarlægja hæl í miðjum veginum. Bíll stefnenda hefði þó auðveldlega mátt komast fram hjá hælnum. Þrír hælar hefðu verið þarna í veginum. Hann taldi sig muna eftir slá á þessum hælum, en þorði þó ekki að fullyrða það.

Stefnendur halda því fram, að ófullnægjandi vegmerkingar hafi valdið því, að þær fóru villar vegar og urðu síðan fyrir umferðarslysi vegna hættulegs hvarfs í veginum. Stefnendur álíta, að allir stefndu, þ. e. Vegagerð ríkisins, Egilsstaðahreppur og Vilhjálmur Jónsson, eigandi landsins, hafi vanrækt skyldur sínar að því er varðar merkingar og viðhald vegarins og beri þeir því óskipta bótaábyrgð á tjóni þeirra.

Kröfuna á hendur Vegagerð ríkisins byggja þeir á því, að stofnunin hafi aldrei skilað veginum til landeigenda og hafi því áfram haft yfirráð hans og borið ábyrgð á merkingu hans. Einnig að jafnvel þótt umræddur vegarkafli yrði ekki lengur talinn þjóðvegur, hafi Vegagerðinni borið að sjá svo um, ekki aðeins í upphafi, heldur til frambúðar, að vegvísar og merkingar væru með þeim

hætti, að ekki yrði jafnauðveldlega villst á gamla og nýja þjóðveginum. Benda stefnendur hér sérstaklega á, að fyrirliggjandi gögn sýni, að fleiri en þeir hafi villst inn á vegarkaflann. Þá sé fram komið, að aksturssstefnumerkið hafi verið bögglað og vegvísirinn sé villandi. Vegamótin hafi sýnt merki umferðar inn á vegarkaflann. Því er haldið fram, að stefnendum verði þannig ekki virt það til gáleysis að villast inn á vegarkaflann.

Þá halda þeir því fram, að Vegagerðinni hafi borið að gera við eða merkja hvarfið, sem legið hafi þvert yfir veginn, eða láta loka veginum fyrir almennri umferð að öðrum kosti. Byggja stefnendur þetta á 1. mgr. 65. gr. vegalaga nr. 6/1977, en þar séu skyldur af þessu tagi lagðar á Vegagerð ríkisins að því er varðar opinbera vegi. Verði svo talið, að hér hafi ekki lengur verið um að ræða opinberan veg, benda stefnendur á, að vegurinn hafi verið opinn fyrir almennri umferð og einkavegir, sem opnir séu fyrir almennri umferð, séu háðir eftirliti Vegagerðar ríkisins, bæði að því er varðar gerð og viðhald, sbr. 43. gr. vegalaga. Starfsmenn Vegagerðarinnar hafi hér sýnt af sér stórkostlega vanrækslu, sbr. 65. gr., 2. mgr., vegalaga. Stefnendur vitna til lögregluskýrslu og ljósmynda af staðnum um, að engin leið hafi verið fyrir akandi vegfarendur að koma auga á hvarfið, fyrr en komið var fast að því. Ökumaður hafi sýnt ýtrustu varkárni og því standi ákvæði 65. gr., 2. mgr., vegalaga ekki því í vegi, að Vegagerð ríkisins verði dæmd skaðabótaskyld. Þá benda stefnendur á, að telji dómurinn vegarkaflann ekki vera opinberan veg, sbr. 65. gr., 1. mgr., vegalaga, þar sem honum hafi verið skilað til landeiganda, eigi slíkt að leiða til þess, að undanþáguregla 2. mgr. þeirrar sömu greinar eigi ekki við. Einfalt gáleysi starfsmanna Vegagerðarinnar nægi þá til bótaábyrgðar.

Kröfuna á hendur Egilsstaðahreppi reisa stefnendur á því, að starfsmenn hreppsins hafi haldið umræddum vegarkafla opnum, þeir hafi notað hann til þess að komast að afleggjara til sorphauga hreppsins án þess að setja upp viðhlítandi merkingar, sem vöruðu vegfarendur við að nota veginn, enda þótt full ástæða væri til að óttast, að vegfarendur villtust á honum og þjóðveginum. Ábyrgð Egilsstaðahrepps sé þeim mun ríkari, þar sem að sitt hvað bendi til þess, að starfsmenn hreppsins hafi tekið upphaflegar umferðartálmanir Vegagerðar ríkisins niður til að komast að sorphaugunum.

Kröfu sína á hendur Vilhjálmi Jónssyni byggja stefnendur á því, að mjög hafi á skort, að hann sem landeigandi hagaði um-

búnaði fasteignar sinnar þannig, að ekki stafaði hætta fyrir vegfarendur. Slysið hafi orðið á vegarkafla í landi Vilhjálms, en veg þennan telji Vegagerðin sig hafa lagt niður sem þjóðveg árið 1972 og hann þá fallið til landeiganda. Vanræksla Vilhjálms felist bæði í því að láta ekki merkja eða loka veginum, þannig að ekki væri hætta á, að vegfarendur villtust á honum og þjóðveginum, og í því að hafa hvorki gert við né merkt umrætt hvarf í veginum.

Af hálfu ríkissjóðs og Vegagerðar ríkisins er því mótmælt, að nokkur bótaskylda hafi skapast hér á hendur ríkissjóði. Byggir lögmaður þessara aðilja á því, að gamli vegarkaflinn í landi Eyvindarár sé ekki lengur þjóðvegur í skilningi vegalaga. Hann sé því hvorki í umsjá né á ábyrgð Vegagerðar ríkisins að því marki, að varðað geti bótaábyrgð í tilvikum sem þessum. Þar að auki hafi Vegagerð rkisins gert þær ráðstafanir, sem af henni verði krafist, til glöggvunar akstursleiða á þessum slóðum. Kaflinn í landi Eyvindarár, þar sem slysið varð þann 26. júní 1977, hafi ekki verið opinber vegur í skilningi vegalaga frá því á árinu 1972, er nýi þjóðvegurinn var opnaður. Honum hafi þá að fullu verið skilað til landeiganda, eins og venja sé, og teljist hann einkavegur upp frá því. Ákvæði 11. kafla vegalaga nr. 6/1977 um viðhald og reglur fyrir umferð á opinberum vegum geti því ekki átt við um hann. Samkvæmt gagnályktun frá 2. mgr. 65. gr. laganna sé ljóst, að Vegagerð ríkisins beri ekki bótaábyrgð á tjónum, er hljótast kunna af slysum á öðrum vegum en opinberum. Að vísu sé svo fyrir mælt í 3. gr. vegalaga, að þeir einkavegir, sem opnir séu fyrir almennri umferð, séu háðir eftirliti Vegagerðar ríkisins, bæði að því er varði gerð og viðhald. Af orðalagi greinarinnar og með hlðsjón af 11. kafla laganna sé þó ljóst, að hér sé Vegagerðinni einungis ætlað að fylgjast með gerð og ástandi einkavega, sem opnir eru fyrir almennri umferð, og gera tillögur til úrbóta, er eigendur síðan eigi að framkvæma. Vanræksla á viðhaldi þessara vega geti því ekki skapað Vegagerðinni sjálfstæða bótaábyrgð, nema hún láti sig opna einkavegi alls engu skipta. Þetta álitaefni eigi ekki við í máli því, sem hér sé til úrlausnar. Vegagerðin hafi látið loka þessum vegarkafla með búkkum og þverslám þegar á árinu 1972 og hafi ekki verið til þess ætlast, að einkavegur þessi yrði opnaður að nýju fyrir almennri umferð. Allri umferð hafi verið stefnt á nýja þjóðveginn með greinilegu aksturssstefnumerki og síðar hafi nánari vegvísi verið bætt við. Þá er því haldið fram af hálfu ríkissjóðs og Vegagerð-

arinnar, að bótaskilyrði 2. mgr. 65. gr. vegalaga nr. 6/1977 séu tvenns konar. Annars vegar þurfi til að koma stórkostlegt gáleysi af hendi starfsmanna Vegagerðar ríkisins. Hins vegar verði að liggja fyrir sönnun þess, að slysi hefði ekki orðið afstýrt, þótt ökumaður hefði sýnt ýtrustu varkárni. Af öllum málavöxtum sé sýnt, að um stórkostlegt gáleysi af hendi starfsmanna Vegagerðar ríkisins sé ekki um að ræða í meðferð gamla þjóðvegarins í landi Eyvindarár í Egilsstaðahreppi. Þvert á móti hafi Vegagerðin séð til þess á árinu 1972, um leið og nýi þjóðvegurinn til Eiða var tekinn í notkun, að gamla veginum var rammlega lokað og vegfarendum beint um nýja veginn með leiðbeiningarmerkjum, sem ekki hafi verið mögulegt með góðri gætni að komast hjá að veita athygli og fara eftir. Tjón stefnenda verði fyrst og fremst rakið til stórkostlegs gáleysis ökumanns bifreiðarinnar. Hann taki ekki eftir merkingum við vegamótin, ekki eftir afleggjaranum að sorphaugunum og ekki eftir hvarfinu. Þótt Vegagerðinni hafi verið kunnugt um opnun vegarins að nýju og not hans af hálfu sveitarstjórnarinnar, felli það með engu móti ábyrgð á hana skv. 2. mgr. 65. gr. vegalaganna. Vegagerðin hafi staðið í þeirri góðu trú, að vegurinn væri ekki lengur opinber í skilningi vegalaga og notkun hans á ábyrgð landeiganda og Egilsstaðahrepps.

Af hálfu Egilsstaðahrepps er á það bent, að slysið hafi orðið á aflögðum þjóðvegi, en viðhald og eftirlit með þjóðvegum heyri ekki undir hreppinn. Merking og frágangur þjóðvega eða þjóðvega, sem teknir hafi verið úr notkun, séu ekki í hans höndum. Þegar af þessari ástæðu beri að sýkna hreppinn af kröfum stefnenda í máli þessu. Ef um bótaábyrgð sé að ræða vegna slyssins, hljóti hún að falla á Vegagerð ríkisins eða landeiganda, sbr. 4. málslið 1. mgr. 61. gr. vegalaga nr. 6/1977, að svo miklu leyti sem stefnendur verði ekki að bera tjón sitt sjálfir sökum stórfellds gáleysis ökumanns R 47297. Af hálfu hreppsins er því alfarið mótmælt, að hreppurinn eða starfsmenn hans hafi fjarlægt vegartálmann, sem Vegagerðin hafði komið upp við vegarkaflann. Þá er því haldið fram af hálfu hreppsins, að á mótum aflagða vegarins og afleggjarans að sorphaugunum hafi verið settur upp annar vegartálmi, gul slá með svörtum þverröndum, en hann hafi verið brotinn niður af ökumanni þeim, sem áður hefði lent í slysi á þessum aflagða vegarspotta. Þá er á það bent, að þegar slys þetta varð, hafi verið bjart af degi, þannig að mismunur á ástandi þjóðvegarins og aflagða vegarins hefði mátt vera hverjum ökumanni augljós, annars vegar hafi verið upphleyptur vegur,

sem vel var við haldið, en hins vegar alger óvegur sökum viðhaldsleysis um árabil. Auk þessa hafi svo akstursleiðin verið merkt, eins og áður getur. Hafi ökumaður ekki áttað sig á þessu strax, hefði hann átt að átta sig á því á leiðinni frá vegamótunum að slysstaðnum, að hann fór villur vegar, og því hafi verið rík ástæða fyrir hann að fara að öllu með fyllstu aðgát, en það hafi mjög skort.

Af hálfu stefnda Vilhjálms Jónssonar er á því byggt: 1. Að Vegagerð ríkisins hafi aldrei tilsagt honum vegarkafla þann, er slysið varð á. Í því sambandi er bent á, að hefði stefnda verið ljóst, að hann ætti ráðstöfunarrétt á vegarkaflanum, hefði hann notað hann sem girðingarstæði, er hann girti neðan hans, eftir að nýi vegurinn var gerður. 2. Gatnamótin á nýja og gamla Borgarfjarðarvegi séu ekki í landi hans og því honum þegar af þeirri ástæðu óskilt að halda þar uppi aðvörunarmerkjum. 3. Stjórnandi bifreiðarinnar R 47297 hafi alfarið ekið eftir reglunni „mér finnst bara best að fara beint af augum“ og sé því vart um aðra að sakast um óhapp þetta.

Varakröfur stefndu eru byggðar á því, að ökumaður R 47297 eigi alla vega hluta sakar á því, hvernig til tókst.

Einnig er kröfuupphæðum mótmælt sem of háum.

Álit dómsins.

Samkvæmt gögnum málsins, sem að framan eru rakin, var Borgarfjarðarvegur færður af svonefndum Rana og ofar í lönd jarðanna Miðhúsa og Eyvindarár árið 1972. Samkvæmt bréfi Vegagerðar ríkisins til lögmanns stofnunarinnar, dags. 16. apríl 1980, en það er rakið hér að framan, telur Vegagerðin, að þá hafi vegurinn verið lagður niður og vegarstæði hans og þar með vegurinn sjálfur fallið aftur til landeigenda. Fram er komið af framburðum aðilja og vitna, að Vegagerðin lét loka veginum við þetta tækifæri. Að þessu athuguðu þykir verða við það að miða, að eftir færslu vegarins hafi vegarkaflinn um Ranann, þar sem slysið varð, ekki verið opinber vegur í skilningi vegalaga nr. 6/1977, sbr. 2. gr. þeirra. Ákvæði XI. kafla laganna um viðhald og reglur um umferð á opinberum vegum eiga því ekki hér við.

Samkvæmt lögregluskýrslu og öðrum gögnum málsins hafði Vegagerðin, þá er slysið varð, sett upp akstursstefnumerki á vegamótunum, Seyðifjarðavegar og vegarkaflans. Akstursstefnumerki þetta bauð vegfarendum að aka áfram eftir Seyðisfjarðarvegi, sbr. 7. gr. reglug. nr. 61/1959, sem í gildi var, þegar slys þetta gerðist.

Vegarkaflinn var þannig ekki opinn fyrir almennri umferð. Stefnumerkið sést langt að og er greinilega staðsett. Ósannað er, að það hafi verið, þá er slysið gerðist, bögglað eða beygt, þannig að ekki hafi mátt greinilega skilja, hvað við var átt. Ljósmynd, sem tekin er af vegamótum þessum 2. ágúst 1977, rúmum mánuði eftir slysið, virðist bera með sér, að merkið sé lítillega beygt, en það breytir þó ekki þessari niðurstöðu. Vegagerð ríkisins hafði þannig uppfyllt skyldur sínar skv. 3. mgr. 66. gr. umferðarlaga nr. 40/1968 um merkingar vega.

Jónína Eyvindsdóttir, sem ók bifreið þeirra stefnenda, hefur fyrir dómi borið, að hún hafi ekkert tekið eftir þessu aksturs-stefnumerki, þá er hún ók inn á vegarkaflann. Verður við það að miða samkvæmt framanrituðu, að stefnendur geti ekki gert aðra ábyrgða fyrir þeirri villu hennar.

Samanber 1. mgr. 37. gr. vegalaga nr. 6/1977 þykir verða við það að miða, að þegar hér var komið sögu, hafi vegarkaflinn talist einkavegur, og fer því um hann að ákvæðum VI. kafla laganna.

Þar sem hann var samkvæmt áðurgreindum merkingum ekki opinn fyrir almennri umferð, bar Vegagerðinni ekki að hafa eftirlit með honum sem slíkum, sbr. gagnályktun af 43. gr. vegalaga nr. 6/1977. Eftir því sem hér hefur verið skráð, þykir Vegagerð ríkisins ekki verða gerð ábyrg fyrir tjóni stefnenda.

Af hálfu Egilsstaðahrepps er það viðurkennt, að þeim hafi borið að halda við vegarkaflanum út að afleggjaranum að sorphaugunum, enda var vegarkaflinn þangað notaður í þágu hreppsins. Slysið verður ekki á þeim hluta vegarkaflans. Vitni eru sammála um, að eftir að komið var fram hjá afleggjaranum, hafi vegarkaflinn nær ekkert verið notaður af venjulegum ökutækjum. Þannig er fram komið, að vegarkaflinn var ekki opinn fyrir almennri umferð, og sá hluti hans, þar sem slysið varð, var ónotaður af venjulegum ökutækjum. Samkvæmt 40 gr. vegalaga nr. 6/1977 er viðhald einkavega miðað við not þeirra. Þykir því verða við það að miða, að hvorki Egilsstaðahreppi né landeiganda hafi borið að halda við vegarkaflanum, eftir að komið var fram hjá afleggjaranum.

Vitni eru sammála um, að eftir að komið er fram hjá afleggjaranum að sorphaugunum, hafi vegurinn greinilega borið þess vitni, að hann var nær ekkert ekinn af venjulegum ökutækjum. Ljósmyndir teknar rúmum mánuði eftir slysið styðja þann framburð. Skoðun á vettvangi 2. júní sl. staðfestir, að svo er ekki í dag. Nýi vegurinn sést greinilegaa af vegarkaflanum. Jónína Eyvindsdótt-

ir, ökumaður R 47297, hefði því mátt gera sér grein fyrir, að ekki var hér allt sem skyldi, og hefði átt að sýna ýtrustu varkárni. Vitnið Björn Benedikt, sem sá til ferða stefnenda, segir þó, að hún hafi ekið óhikað. Hún hefur sjálf borið, að hún hafi ekki tekið eftir afleggjaranum að sorphaugunum og ekkert eftir hvarfinu, fyrr en bifreið stefnenda lenti í því. Verður ekki annað sagt en að athygli ökumanns hafi verið með ólíkindum lítil.

Af því, sem hér hefur verið rakið, þykja stefnendur ekki geta gert aðra ábyrga fyrir óhappi sínu, og ber því að sýkna alla stefndu af öllum kröfum stefnenda.

Rétt þykir með tilliti til málavaxta, að hver aðilji beri sinn kostnað af máli þessu.

Hrafn Bragason borgardómari kvað upp dóm þennan.

Dómsorð:

Stefndu, fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs og samgönguráðherra f. h. Vegagerðar ríkisins, Egilsstaðahreppur og Vilhjálmur Jónsson, bóndi Eyvindará, skulu sýknir af öllum kröfum stefenda, Jónínu Eyvindsdóttur og Valgerðar Jónsdóttur, í máli þessu.

Hver aðilja skal bera sinn kostnað í málinu.

Miðvikudaginn 15. desember 1982.

Nr. 248/1980. **Slippfélagið í Reykjavík h/f**
(Guðmundur Pétursson hrl.)
gegn
Útgerðarfélagi Vesturlands h/f
(Valgarð Briem hrl.).

Árekstur skips á bryggju. Skaðabótamál. Frávísun frá héraðsdómi að hluta. Sjóveðréttur.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Logi Einarsson, Björn Sveinbjörnsson og Magnús Þ. Torfason og Guðmund-