

málflutning. Gegn mótmælum stefnanda teljast þau of seint fram komin og verða því ekki tekin til greina.

Verður stefnda, Andra h.f., því gert að greiða stefnanda, Hans Nordal, stefnukröfuna, norskar kr. 116.666,67, með vöxtum eins og krafist er. Einnig verður stefnda gert að greiða stefnanda málskostnað, sem ákveðst íslenskar kr. 2.000.000.

Dóm þennan kváðu upp Garðar Gíslason borgardómari, Guðmundur Hjaltason skipstjóri og Stefán M. Stefánsson prófessor.

D ó m s o r ð:

Stefndi, Andri h.f., greiði stefnanda, Hans Nordal, útgerðarmanni og eiganda m/s „Loanna“, norskar kr. 116.666,67 ásamt 19% árs-vöxtum frá 11. apríl 1978 til 1. júní 1980, en með 11% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags, og íslenskar kr. 2.000.000 í málskostnað innan 15 daga frá lögbirtingu dóms þessa að viðlagðri aðför að lögum.

Föstudaginn 3. apríl 1985.

Nr. 82/1981. **Bæjarsjóður Akraness og
Sjóvátryggingarfélag Íslands h/f og
(Jón Kr. Sólves hrl.)
fjármálaráðherra f.h. ríkissjóðs og
samgönguráðherra f.h. Vegagerðar ríkisins
(Gunnlaugur Claessen hrl.)
gegn
Halldóru Daníelsdóttur
(Hallgrímur B. Geirsson hdl.)**

Bifreiðar. Umferðarlög. Sýknað af skaðabótakröfu. Sératkvæði.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Magnús Þ. Torfason, Björn Sveinbjörnsson, Guðmundur Jónsson, Halldór Þorbjörnsson og Þór Vilhjálmsson.

Áfrýjendur bæjarsjóður Akraness og Sjóvátryggingarfélag Íslands h/f hafa skotið málinu til Hæstaréttar með stefnu 31. mars 1981. Þeir krefjast sýknu af öllum kröfum stefndu í málinu og málskostnaðar úr hennar hendi í héraði og fyrir Hæstarétti.

Áfrýjendur fjármálaráðherra f.h. ríkissjóðs og samgönguráðherra f.h. Vegagerðar ríkisins áfrýjuðu málinu með stefnu 21. apríl 1981. Þeir krefjast aðallega sýknu af kröfum stefndu og málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti, en til vara, að dæmd skaðabótafjárhæð verði lækkuð og málskostnaður í héraði og fyrir Hæstarétti látinn falla niður.

Stefnda krefst staðfestingar hins áfrýjaða dóms „og jafnframt að kveðið verði á um í dómsorði að dæmdir vextir skuli leggjast við höfuðstól á tólf mánaða fresti, í fyrsta sinn 17. september 1978 og síðan á sama degi árlega, svo ekki leiki vafi á því, að í orðinu „árs-vextir“ felist að um vaxtavexti sé að ræða.“ Stefnda krefst og málskostnaðar fyrir Hæstarétti, eins og málið væri ekki gjafsóknarmál, en hún fékk gjafvörn fyrir Hæstarétti með leyfi dómsmálaráðherra 29. nóvember 1983.

Fyrir Hæstarétt hafa verið lögð ný gögn, þeirra á meðal skattframtöl stefndu árin 1980-1983 að báðum meðtöldum og ný áætlun Guðjóns Hansen tryggingastærðfræðings um tjón stefndu vegna örorku, tímabundinnar og varanlegrar, vegna slyssins, dags. 29. nóvember 1983.

Þá hafa og verið lögð fyrir Hæstarétt svör Hermanns G. Jónssonar, fulltrúa bæjarfógetans á Akranesi, við fyrirspurn lögmanna aðilja um hámarkshraða á svonefndum gamla Akranesvegi frá Esjubraut að Berjadalsá 17. september 1977, um það, hvort vegarkafli þessi hafi notið aðalbrautarréttar gagnvart aðliggjandi vegum svo og um atvik að því, að upp voru sett stöðvunarskyldumerki fyrir umferð eftir nýja þjóðvegarkaflanum, þar sem hann skar gamla þjóðveginn og slys það varð, sem málið er af risið.

I.

Krafa stefndu um, að í dómsorði verði kveðið á um, að vextir skuli árlega lagðir við höfuðstól bótafjárhæðar, er ný krafa fyrir Hæstarétti. Er eigi fullnægt skilyrðum 45. gr. laga nr. 75/1973 til

að stefnda, sem auk þessa hefur ekki gagnáfrýjað málinu, fá komið henni að hér fyrir dómi.

II.

Áður en lokið var lagningu hins nýja þjóðvegarkafla frá mörkum Akraneskaupstaðar við Berjadalsá að Esjubraut sumarið 1977, en nokkur umferð var hafin um hann, settu starfsmenn Vegagerðarinnar upp umferðarmerki samkvæmt sérstakri heimild frá lögreglufyrirvöldum á Akranesi þar sem nýi vegarkaflinn skar hinn gamla Akranesveg þannig, að ökutæki, sem komu eftir nýja veginum, höfðu stöðvunarskyldu gagnvart umferð eftir gamla veginum. Ákvörðun lögreglufyrivalda um stöðvunarskyldu við vegamót hins ófullgerða vegar var ekki auglýst sérstaklega og var talin bráðabirgðaákvörðun samkvæmt heimild í 4. mgr. 65. grein umferðarlaga nr. 40/1968. Er þetta nánar skýrt svo í bréfi fulltrúa bæjarfógetans á Akranesi, dags. 9. maí 1984, sem lagt hefur verið fyrir Hæstarétt svo sem fyrr var greint, að samkomulag hafi verið milli lögreglufyrivalda og Birgis Guðmundssonar, umdæmisverkfræðings Vegagerðarinnar, um „að halda umferð um þjóðveginn (gamla veginn) óbreyttum (sic.) meðan hinn nýi vegur væri lagður.“

Þegar haft er í huga, hver atvik lágu til ákvörðunar lögreglufyrivalda um að setja upp stöðvunarskyldumerkin samkvæmt framan-sögðu og hvernig var að þeirri framkvæmd staðið, verður að líta svo á, að ákvörðun þessi hafi aðeins gilt, uns lagningu nýja vegarkaflans var lokið og umferð var hafin um hann sem fullgerðan veg. Verður því ekki talið, að starfsmenn Vegagerðarinnar hafi ólöglega numið umferðarmerkin brott. Eigi létu þeir heldur undir höfuð leggjast að gera viðhlítandi varúðarráðstafanir við þá aðgerð sína, þar sem þeir komu fyrir búkkum með aðvörunarmerkinu A 10 á hægri vegjaðri gamla vegarins báðum megin vegamótanna. Skaðabótakrafa stefndu á hendur ríkissjóði og Vegagerð ríkisins er alfarið byggð á umræddu atriði, og verður að sýkna þessa áfrýjendur af kröfum hennar í málinu, en rétt er, að málskostnaður gagnvart þeim falli niður.

III.

Við það verður að miða, að gamli þjóðvegarkaflinn frá Esjubraut að Berjadalsá hafi á þeim tíma, sem hér skiptir máli, ekki verið

aðalbraut gagnvart aðliggjandi vegum samkvæmt ákvörðun, er tekin hafi verið eftir fyrirmælum 2. mgr. 65. greinar umferðarlaga. Eftir að niður höfðu verið tekin stöðvunarskyldumerkin, þar sem nýi vegarkaflinn skar hann, svo sem sagt var, gildi um biðskyldu á þeim vegamótum hin almenna regla 1. mgr. 48. greinar.

Á þessum tíma var leyfður hámarkshraði bifreiða á götum Akraneskaupstaðar 35 km miðað við klukkustund, sbr. 1. mgr. 46. greinar lögreglusamþykktar nr. 57/1963. Fyrir Hæstarétti er upplýst, að umferðarmerki, sem gaf til kynna þennan hámarkshraða, sbr. 94. gr. lögreglusamþykktarinnar, stóð í um það bil 65 m fjarlægð frá gatnamótunum Akranesmegin þeirra, hægra megin vegar, þegar ekið var til bæjarins. Á hinum vegjaðrinum, jafn langt frá vegamótunum, stóð búkkinn með umferðarmerkinu A 10, sem vegagerðarmenn settu upp samtímis því, að þeir tóku niður stöðvunarskyldumerkin. Stefnda ók að vegamótunum langt yfir hinum lögleyfða hraða, 35 km á klukkustund, fram hjá búkkanum með aðvörunarmerkinu án þess að veita því eftirtekt. Hún gætti því ekki þeirrar sérstöku varúðar, sem umferðarmerki þetta gaf til efni til, er hún ók að vegamótunum, en ók síðan inn á þau án þess að virða þá biðskyldu, sem hún hafði gagnvart bifreiðinni E 117. Verður að telja, að með þessu aksturslagi hafi hún átt sök á árekstrinum.

Ökumaður E 117 átti umferðarrétt gagnvart bifreið stefndu. Hann virðist hafa dregið úr hraða bifreiðar sinnar, er hann nálgæðist vegamótin, en þó hafa ekið inn á þau án þess að stöðva bifreiðina, svo sem honum var eigi heldur skylt, eins og umferðarrétti var háttað. Verður ekki talið, að hann hafi sýnt af sér ógætni, sem leiða eigi til þess, að sök verði skipt og ábyrgð á tjóni stefndu að hluta lögd á áfrýjendur bæjarsjóð Akraness og Sjóvátryggingarfélag Íslands h.f. eftir ákvæðum 68. greinar, sbr. 1. mgr. 69. greinar, og 2. mgr. 74. greinar umferðarlaga. Verða þessir áfrýjendur því einnig sýknaðir af kröfu stefndu í málinu, en eftir atvikum þykir rétt, að málskostnaður í héraði og fyrir Hæstarétti falli niður.

Ákvæði hins áfrýjaða dóms um gjafsóknarkostnað stefndu í héraði á að vera óraskað, en allur gjafvarnarkostnaður hennar fyrir Hæstarétti greiðist úr ríkissjóði, þar með talin laun skipaðs talsmanns hennar, 30.000,00 krónur.

D ó m s o r ð:

Áfrýjendur, bæjarsjóður Akraness, Sjóváttryggingarfélag Íslands h/f, fjármálaráðherra f.h. ríkissjóðs og samgönguráðherra f.h. Vegagerðar ríkisins, eiga að vera sýknir af kröfum stefndu, Halldóru Daníelsdóttur, í málinu.

Málskostnaður í héraði og fyrir Hæstarétti fellur niður.

Ákvæði hins áfrýjaða dóms um gjafsóknarkostnað eiga að vera óröskuð, en allur gjafvarnarkostnaður stefndu fyrir Hæstarétti greiðist úr ríkissjóði, þar með talin laun skipaðs talsmanns hennar, Hallgríms Geirssonar héraðsdómslögmanns, 30.000,00 krónur.

S é r a t k v æ ð i

**hæstaréttardómaranna Björns Sveinbjörnssonar
og Guðmundar Jónssonar.**

Við erum sammála meiri hluta dómara Hæstaréttar um, að sýkna beri bæjarsjóð Akraness og Sjóváttryggingarfélag Íslands h/f af kröfum stefndu, Halldóru Daníelsdóttur. Við erum einnig sammála meiri hlutanum um, að ekki sé fullnægt skilyrðum 45. gr. laga nr. 75/1973 til að koma að kröfu um, að dæmdir vextir skuli árlega lagðir við höfuðstól bótafjárhæðar. Við erum ennfremur sammála meiri hlutanum um ákvörðun málskostnaðar í þeim þætti málsins svo og gjafvarnarkostnaðar.

Eins og lýst er í héraðsdómi, voru í júní 1977 sett upp stöðvunarskyldumerki á nýja þjóðveginum gagnvart gamla þjóðveginum, þar sem vegirnir skárust. Var þetta gert samkvæmt ákvörðun lögreglustjóra, sbr. 4. mgr. 65. gr. umferðarlaga nr. 40/1968. Starfsmenn Vegagerðarinnar, sem unnu að framkvæmdum við nýja þjóðveginn, fjarlægðu þessi stöðvunarskyldumerki hinn 16. september, daginn fyrir slysið, án þess að áður hefði verið fengið til þess samþykki lögreglustjóra, eins og skylt var. Þetta var brot á 4. og 5. mgr. 65. gr. og 2. mgr. 66. gr. umferðarlaganna.

Stefnda, Halldóra Daníelsdóttir, heldur því fram, að hún hafi staðið í þeirri trú, að stöðvunarskyldumerki væru enn á nýja þjóðveginum gagnvart þeim gamla, er slysið var. Af þeim sökum hafi

hún talið sig í fullum rétti gagnvart vörubifreiðinni E 1878. Hún kveðst hins vegar ekki hafa tekið eftir aðvörunarmerkinu A 10. Hún hefur enn fremur viðurkennt, að hún hafi ekið á um 60 til 70 km hraða, en hámarkshraði í Akraneskaupstað var á þessum tíma 35 km á klukkustund skv. 1. mgr. 48. gr. lögreglusamþykktar nr. 57/1963.

Telja verður, að hið ólöglega brottnám stöðvunarskyldumerkjanna hafi verið frumorsök þess, að áreksturinn varð á milli bifreiðanna E 117 og E 1878. Skýra verður hið sérstaka ákvæði 2. mgr. 65. gr. vegalaga nr. 6/1977 þröngt og á þá leið, að það skjóti ekki loku fyrir, að ríkissjóður beri ábyrgð á tjóni, sem stafar af slíkum ólögætum athöfnum starfsmanna Vegagerðarinnar, án tillits til þess, hvort stefnda Halldóra kunni að hafa einhverja sök á slysinu.

Líta verður svo á, að stefnda Halldóra hafi í umrætt skipti ekið of hratt og ógætilega miðað við aðstæður, þar sem hún ók á 60 til 70 km hraða, tók ekki eftir aðvörunarmerkinu og skeytti engu um vörubílinn, sem kom eftir nýja þjóðveginum. Eigi hún því sök á árekstrinum.

Þegar hins vegar er litið til hins ólöglega brottnáms stöðvunarskyldumerkjanna, sem ríkissjóður þykir bera ábyrgð á samkvæmt framansögðu, er rétt að skipta sök þannig, að stefnda Halldóra beri sjálf helming tjóns síns en ríkissjóður helming.

Þar sem meiri hluti dómara hefur komist að þeirri niðurstöðu, að sýkna beri ríkissjóð af öllum kröfum stefndu Halldóru, er ekki ástæða til að við tókum afstöðu til upphæðar bóta, sem við teljum að fella beri á ríkissjóð.

Dómur bæjarþings Reykjavíkur 18. febrúar 1981.

Mál þetta, sem tekið var til dóms að loknum munnlegum málflutningi 8. janúar sl., er höfðað hér fyrir bæjarþingi með stefnu, birtri 5. og 7. desember 1979, af Halldóru Daníelsdóttur, Garðabraut 45, Akranesi, gegn bæjarstjóranum á Akranesi f.h. bæjarsjóðs Akraness sem eiganda bifreiðarinnar E-117 og Sjóváttryggingarfélagi Íslands h.f. sem váttryggjanda bifreiðarinnar svo og gegn fjármálaráðherra f.h. ríkissjóðs og samgönguráðherra f.h. Vegagerðar ríkisins.

Dómkröfur stefnanda eru þær, að stefndu greiði in solidum skaðabætur að fjárhæð nýkr. 251.341,14 með 13% vöxtum p.a. af kr. 299.013,93 frá 17. september 1977 til 21. nóvember s.á., en með 16% ársvöxtum frá þeim

degi til 21. febrúar 1978, en með 19% ársvöxtum frá þeim degi til 1. júlí s.á., en af kr. 287.054,38 frá þeim degi til 1. janúar 1979, en af kr. 286.120,02 frá þeim degi til 15. apríl 1979, en af kr. 249.475,14 frá þeim degi til 1. júní s.á., en með 22% ársvöxtum frá þeim degi til 1. september s.á., en með 27% ársvöxtum frá þeim degi til 11. des. s.á., en með dómvöxtum frá þeim degi til greiðsludags, og málskostnað skv. gjaldskrá L.M.F.Í. eins og málið væri ekki gjafsóknarmál. Stefnanda var veitt gjafsókn í máli þessu með bréfi dómsmálaráðuneytis hinn 18. maí 1979.

Stefndu bæjarsjóður Akraness og Sjóvátryggingarfélag Íslands h.f. gera þær dómkröfur, að þeir verði alfarið sýknaðir af öllum kröfum stefnanda og að þeim verði tildæmdur málskostnaður úr hennar hendi að mati bæjarþingsins.

Stefndu fjármálaráðherra f.h. ríkissjóðs og samgönguráðherra f.h. Vegagerðar ríkisins gera þær dómkröfur, að þeir verði að fullu sýknaðir af kröfum stefnanda og þeim dæmdur málskostnaður að mati réttarins. Til vara krefjast þeir verulegrar lækkunar á stefnukröfum og niðurfellingu málskostnaðar.

Sáttaumleitanir dómara báru ekki árangur.

Mál þetta hefur stefnandi höfðað til heimtu skaðabóta vegna slyss, er hún varð fyrir í allhörðum árekstri með bifreiðunum E-1878, sem hún ók, og vörubifreiðarinnar E-117, sem var eign stefnda bæjarsjóðs Akraness, á mótum hins gamla og hins nýja Akranesvegar hinn 17. september 1977.

Málavextir.

Vegna málsefnis er rétt að lýsa í upphafi vegalagningu á þessum stað og merkingu veganna, áður en kemur að árekstrinum.

Gamli þjóðvegurinn frá Akranesi lá frá Esjubraut að Berjadalsá. Ákveðið var að leggja nýjan veg frá Berjadalsá og inn í bæinn, og var ákveðið, að hann tengdist Esjubraut nokkru vestar en sá gamli. Nýi vegurinn var þó lagður sunnar frá Berjadalsá, og þurfti því að leggja hann yfir þann gamal u.þ.b. miðja vegu milli Berjadalsár og Esjubrautar, og skárust vegirnir þar í X-laga vegamótum. Guðbrandur Þorvaldsson vegaverkstjóri stjórnaði vinnuflokki þeim, er vann að nýbyggingu vegarins, og hafði hann starfað hjá Vegagerð ríkisins frá 1973 undir yfirstjórn umdæmisverkfræðings í Borgarnesi. Vegalagning hófst í ágúst 1976 og var byrjað frá þeim stað, er vegirnir skárust, og unnið frá eldra vegi inn að Esjubraut. Þessum kafla lauk þá um haustið, og var vegurinn tekinn í notkun af almenningi, þótt hann hefði ekki verið formlega opnaður. Að þessu verki loknu hélt vinnuflokkurinn inn að Berjadalsá til vegagerðar, og var ætlunin að hefja vegagerð þeim megin frá og tengja síðan þann veg þegar uppbyggðum vegarkafli a vegamótunum við eldri þjóðveginn. Unnið var að þessum

síðari vegarkafli hins nýja vegar fram í nóvemberlok 1976, og var þá unnt að aka um nýja veginn allan frá Berjadalsá að Esjubraut. Þó var eftir að vinna talsvert við kaflann frá Berjadalsá að gamla veginum, vegurinn var ósiginn, og í hann vantaði mikið fyllingarefni. Þannig var ástatt veturinn 1976-1977, og voru báðir vegirnir opnir fyrir almennri umferð um veturinn, og voru engin merki sett á vegamótin þar sem þeir skárust. Ekki var unnið frekar að vegagerðinni fyrr en í ágúst 1977. Um sumarið 1977 ræddu þeir Hermann G. Jónsson, fulltrúi bæjarfógetans á Akranesi, og Birgir Guðmundsson, umdæmisverkfræðingur í Borgarnesi, um uppsetningu stöðvunar skyldu- eða biðskyldumerkja á nýja veginum. Í maí 1977 ræddu þeir um að setja merki til bráðabirgða til þess að viðhalda greiðri umferð um gamla þjóðvegin, þar sem nýi vegurinn var ekki fullgerður. Þeir ræddu aftur saman hinn 8. júní 1977, og var þá ákveðið að setja upp stöðvunarmerki á nýja þjóðveginum gagnvart Esjubraut, gagnvart gamla þjóðveginum, þar sem vegirnir skárust, og gagnvart gamla þjóðveginum við Berjadalsá. Samkomulag varð um það, að vegagerðarmenn settu merkin upp á þessum stöðum í samráði við lögregluna á Akranesi. Þessi ákvörðun var ekki auglýst sérstaklega, og var litið á hana sem bráðabirgðaráðstöfun, byggða á 4. mgr. 65. gr. umferðarlaga nr. 40/1968. Vegagerðarmenn í vinnuflokki Guðbrandar vegaverkstjóra settu merki þessi upp að beiðni Birgis Guðmundssonar umdæmisverkfræðings. Vinna við að ljúka vegagerðinni hófst síðan í ágúst 1977, og var þá sett efsta lagið á vegarkafllann frá Berjadalsá að gamla þjóðveginum. Byrjað var við Berjadalsána, og haldið í átt til Akraness. Hinn 16. september 1977, sem var föstudagur, var vinnuflokkurinn kominn að vegamótum þjóðveganna tveggja, þess nýja og gamla. Þá tengdu þeir báða kafla hins nýja vegar saman þarna við vegamótin, vegarkafllinn frá Esjubraut að gamla veginum hafði verið fullgerður sumarið áður, eins og áður sagði. Luku þeir verkinu þann dag. Daginn áður, fimmtudaginn 15. september, hafði Guðbrandur vegaverkstjóri samband við Reyni Kristinsson, bæjartækni-fræðing hjá Akranesbæ, og bar undir hann, hvað gera skyldi við stöðvunarskyldumerkin, sem á nýja þjóðveginum voru. Ræddu þeir um það, að það væri málefni bæjarins að fjalla um, hvernig umferðarmerkingu yrði fyrir komið í framtíðinni á þessum stað, en umdeilt er, hvað fleira þeim hafi farið í milli. Morguninn eftir, föstudaginn 16. september, kom Reynir bæjartækni-fræðingur á vinnustaðinn og hitti Guðbrand vegaverkstjóra. Þeir ræddu þessar merkingar frekar, og töldu þeir, að réttast væri að taka merkin niður, þegar tenging vegarkafla nýja vegarins hefði átt sér stað, og ræddu þeir einnig um það, að haft yrði samband við bæjarfógetaembættið á Akranesi vegna þessa. Tengingu nýja vegarins var lokið um miðjan dag á föstudaginn. Nýi vegurinn var 40-50 sm hærri en sá gamli, og var hæðarmismuninum eytt á vegamót-

unum með aflíðandi fláa. Guðbrandur vegaverkstjóri sagði mönnum sínum, að þeim væri óhætt að taka niður stöðvunarmerkin, því Reynir bæjarverkfræðingur (sic) ætlaði að sjá um að setja upp merki, sem þarna ættu að vera. Menn Guðbrandar tóku stöðvunarmerkin af stöngum þeim, sem þau voru fest á, en skildu stangirnar eftir. Verkinu var þá lokið, og hélt vinnuflokkurinn á brott, og mun þetta hafa verið um miðjan dag á föstudag. Samhliða niðurtöku stöðvunarmerkjanna lét Guðbrandur setja upp tvö A-10 aðvörunarmerki á búkka á gamla þjóðveginum sitt hvoru megin við nýja veginn, í 50-60 metra fjarlægð frá vegamótunum.

Engin önnur merki voru sett upp, og ekkert var frekar unnið við vegamótin, og vikur þá að árekstrinum.

Páll Skúlason bifvélavirki hóf störf hjá Akraneskaupstað 1. maí 1977 sem bifvélavirki og bifreiðarstjóri og stundaði akstur á vegum bæjarins á vörubifreiðinni E-117, sem er Scania Vabis, græn að lit. Dagana 12. til 15. september ók hann jarðvegi úr Brekkubraut á Akranesi niður að sjó til uppfyllingar, en unnið var að jarðvegsskiptum í götunni. Um kaffileytið föstudaginn 16. september var því lokið, og þá fór Páll í að aka efni frá Stóru-Fellsöxl í Skilamannahreppi í Brekkubrautina og fór eina eða tvær ferðir á föstudeginum. Þá ók hann eftir nýja veginum frá Esjubraut inn að Berjadalsá og hefur fyrir dómi fullyrt, að engin umferðarskilti hafi verið uppi á vegamótum nýja þjóðvegarins og þess gamla föstudaginn 16. september. Hann vissi þó til þess, að stöðvunarmerki hafði áður verið á nýja veginum, þar sem veginir skárust.

Laugardaginn 17. september hélt Páll áfram verki frá deginum áður, og fór á bifreiðinni E-117 inn að Stóru-Fellsöxl um kl. 7:20 um morguninn. Hann fór fjórar ferðir fyrir hádegi. Hann vann í tímavinnu, og var því ekki kappsmál hjá honum að fara margar ferðir. Hann fór eina ferð eftir hádegi og var að fara sína aðra ferð eftir hádegið, er áreksturinn varð.

Um kl. 14:30 - 15:00 kom hann akandi eftir nýja þjóðveginum í átt til Akraness frá Fellsöxl. Þegar hann nálgadist vegamótin, sló hann nokkuð af, en hélt þó áfram. Hann ók fremur hægt skv. framburði vitna í bifreiðum, sem óku á eftir honum, á 40-50 km hraða. Þá sá hann Skoda-bifreið, græna að lit, koma eftir gamla þjóðveginum frá Akranesi. Páll taldi víst, að ökumaður þeirrar bifreiðar myndi annaðhvort stöðva við gatnamótin, þar sem hægri reglan væri hér í gildi, eða beygja af gamla veginum inn á nýja veginn, svo sem ökumenn hafi þá almennt gert. Hann hélt því áfram og inn á gatnamótin, en þegar hann sá, að ökumaður Skodabifreiðarinnar hugðist ekki beygja austur nýja þjóðvegin reyndi hann að hemla. Á gatnamótunum skall Skodabifreiðin beint á vinstra framhorn bifreiðar hans, og var höggið svo mikið, að Skodabifreiðin snerist við á veginum og gjöreyðilagðist, en vörubifreiðin lenti utan vegar.

Ökumaður Skodabifreiðarinnar, stefnandi máls þessa, kom á heimili vin-konu sinnar, Ingu Lóu Hallgrímsdóttur, á Akranesi um kl. 13:30 á laugar-daginn. Þar var þá staddur Svanur Jónsson úr Reykjavík, og neyttu þau Svanur og Inga Lóa áfengis. Þá var hringt til Ingu Lóu úr Stykkishólmi, og var hún beðin að koma vestur. Inga Lóa hringdi í Umferðarmiðstöðina í Reykjavík og fékk þær upplýsingar, að áætlunarbifreið á leið vestur yrði á Akranesvegamótum við Lambhaga milli kl. 14:30 og 15:00. Þá bað Inga Lóa stefnanda að aka sér í veg fyrir áætlunarbifreiðina, og varð stefnandi við þeirri bön, en færðist fyrst undan. Fóru þau þrjú út í bifreið stefnanda, en Svanur ætlaði ekki vestur á Snæfellsnes. Stefnandi ók um hringtorgið sem leið lá út á gamla þjóðveginn og stansaði stuttlega við verslunina Hjólið við þjóðveginn, og síðan var ekið af stað eftir gamla þjóðveginum út úr bænum. Stefnandi ók, og sat Inga Lóa við hlið hennar í framsæti, en Svanur sat aftur í. Öryggisbelti voru ekki spennt. Þegar stefnandi nálgast vegamót gamla þjóðvegarins og hins nýlagða vegar, sá hún græna vörubifreið koma sér á hægri hönd eftir nýja veginum. Vegamótin eru það gleið, að stefnandi hefur séð vörubifreiðina koma skáhallt að vegamótunum. Stefnandi taldi vörubifreiðina vera við vinnu á veginum og fannst hún ekki vera á óeðlilega mikilli ferð. Stefnandi vissi til þess, að á vegamótunum væru stöðvunarmerki gagnvart þjóðvegi þeim, sem hún ók eftir, þar sem hún hafði þá stuttu áður ekið eftir nýja veginum að hluta til, og þá tekið vel eftir stöðvunarmerkjunum við vegamótin. Hún vissi ekki til, að þessu hefði verið breytt, hvorki heyrt um það auglýsingar né umtal fólks. Hún taldi og, að nýi vegurinn hefði ekki enn verið opnaður fyrir almennri umferð, og þess vegna hugðist hún halda beint áfram eftir gamla veginum, sem hún ók á, og ekki beygja til hægri inn á nýja veginn þarna á vegamótunum. Stefnandi taldi sig því vera á aðalbraut og að hún þyrfti þess vegna ekki að gæta sérstaklega að annarri umferð á gatnamótunum. Skipti engum togum, að bifreið stefnanda kom beint á vinstra framhorn vörubifreiðarinnar, sem ekið var áfram í veg fyrir stefnanda, og gerðist þetta svo snögglega, að stefnandi taldi sig ekki hafa haft tök á að beita hemlum bifreiðar sinnar. Stefnandi taldi sig hafa verið á 60-70 km hraða, þegar áreksturinn varð.

Lögreglan á Akranesi kom á staðinn ásamt lækni og bifreiðaeftirlitsmanni. Gerð var teikning af vettvangi og ítarleg skýrsla lögreglu. Þar segir, að umferðarslysið hafi verið tilkynnt kl. 14:35. Áreksturinn hafi verið allharður, Inga Lóa og stefnandi hafi verið fastar í framsætum Skodabifreiðarinnar, sem var ónýt eftir áreksturinn. Skýrslur voru teknar af vitnum hjá lögreglu og ljósmyndir voru teknar á vettvangi. Rannsókn á málinu fór fram í sakadómi Akraness, og voru þar skýrslur teknar af stefnanda og vitnum málsins. Stefnandi slasaðist alvarlega og var flutt fyrst á sjúkrahús

Akraness og strax með flugvél til Reykjavíkur, þar sem hún var lögð inn á slysadeild Borgarspítalans, þar sem hún var þegar tekin til aðgerðar. Stefndandi hafði brotnað á vinstra lærlegg, fengið brot á báðar hnéskeljar, brot á hægri upphandlegg, auk þess 15 sm langan skurð á ennið við hársrót fyrir utan mar og skrámur á andlitið. Einnig brot á hægri úlnliði og handarbeiini. Björn Öundurson læknir, mat örorku hennar í mati, dagsettu 23. mars 1979, 100% í 16 mánuði eftir slysið, eftir það 75% í 6 mánuði, en varanlega örorku 40%.

Málsástæður og lagarök.

Stefndandi styður kröfur sínar þeim rökum, að stefndu beri fébótaábyrgð á tjóni hennar skv. 68. og 69. gr. umferðarlaga nr. 40/1968 svo og almennum reglum um skaðabótaábyrgð. Ökumaður bifreiðarinnar E-117 hafi átt sök á árekstrinum, þar sem bifreiðinni var ekið viðstöðulaust af vegi, sem ekki hafði verið opnaður fyrir umferð, í veg fyrir bifreið stefnanda, sem ekið hafi eftir þjóðveginum á eðlilegum hraða. Orsök þess, að ökumaður vörubifreiðarinnar hafi ekki virt stöðvunarskylduna við vegamótin, hafi verið sú, að starfsmenn Vegagerðar ríkisins hafi í heimildarleysi numið á brott stöðvunarmerkin við vegamótin án vitundar og samráðs við bæjarfógetaembættið á Akranesi eða bæjaryfirvöld og beri stefndu ríkissjóður og Vegagerð ríkisins því óskipta fébótaábyrgð ásamt eiganda vörubifreiðarinnar, bæjarsjóði Akraness, og váttryggjanda bifreiðarinnar, Sjóváttryggingarfélagi Íslands h.f., vegna þessara mistaka starfsmanna Vegagerðarinnar í starfi. Upplýst sé í málinu, að hinn nýbyggði þjóðvegur hafi ekki verið opnaður fyrir almenna umferð fyrr en 20. september 1977, eða þrettán dögum eftir að slysið varð (sic). Stefndandi hafi því verið í fullum rétti, er hún ok eftir gamla þjóðveginum, en ljóst sé af framburði ökumanns vörubifreiðarinnar, Páls Skúlasonar, að hann hafi ekki gætt þeirrar varúðar, sem honum bar. Hann hafi séð til ferða bifreiðar stefndu, sem komið hafi eftir þjóðveginum á eðlilegum hraða, u.þ.b. 60 km á klst., en þarna sé 70 km hámarkshraði út úr bænum. Páll hafi vitað, að þarna hafi stöðvunarmerki verið rétt áður, og hann hafi séð, að þau hafi verið fjarlægð, án þess að nokkur tilkynning hafi um það verið gefin. En Páll hafi gefið sér ákveðnar forsendur, sem sé, að bifreið stefnanda myndi annaðhvort stansa við vegamótin eða beygja til hægri, eins og margir hafi gert á þessum tíma. Þess vegna hafi hann haldið ótrauður út á vegamótin og beint í veg fyrir bifreið stefnanda. Engir hemlar hafi verið notaðir, bifreiðarnar hafi skolið saman í beinni akstursstefnu þeirra. Í 1. mgr. 48. gr. sé lögð sú skylda á þann, sem kemur frá hægri á gatnamótum, þar sem ekki eru sérstök merki, að gæta fyllstu varúðar. Lýsing Páls sjálfs á atferli sínu gefi ljóslega til kynna, að hann hafi ekki gætt fyllstu varúðar við þessar aðstæður, sem hann sá á vegamótunum. Stefndandi hafi ekki verið í neinni

aðstöðu til þess að sjá, að merkin voru ekki á sínum stað á stöngunum, þar sem þau höfðu verið daginn áður, og hún hafi á engan hátt getað vitað, að þau höfðu verið tekin burtu. Þegar þetta sé virt, sé einnig ljóst, að ástæða sé fyrir háttsemi Páls og þeim forsendum, sem hann gaf sér. Merkin höfðu verið tekin niður, og í ljós kom eftir á, að það hafi verið gert í heimildarleysi og varðaði því við 38. gr. umferðarlaga. Vegaverkstjórnin, Guðbrandur Þorvaldsson, hafi á sitt eindæmi tekið ákvörðun um, að stöðvunarmerkin skyldu tekin niður, þegar lokið væri tengingu nýja vegarins yfir þann gamla. Hann hafi rætt þessa hugmynd við bæjartæknifræðinginn, Reyni Kristinsson, en ákvörðunin hafi alfarið verið vegaverkstjórans. Í ljós sé leitt, að merkin hafi verið sett upp þá um sumarið í samráði umdæmisverkfræðings og fulltrúa bæjarfógeta, en við þessa aðilja hafi ekkert samráð verið haft um brotnám merkjanna. Réttur aðili hafi þannig ekki tekið merkin á brott og hafi þetta því verið heimildarlaust og andstætt 65. og 66. gr. umferðarlaga. Þetta hafi verið stórkostlegt gáleysi, sem slysið hafi beinlínis hlotið að koma af, eins og raunin hafi orðið. Hættunni hafi verið boðið heim á hinn háskalegasta hátt. Þegar þetta sé virt, verði að telja, að brotnám stöðvunarmerkjanna sé frumorsök að árekstrinum, sem hefði ella ekki orðið. Við þessa orsök bætist síðan gáleysi ökumanns vörubifreiðarinnar. Stefnandi andmælir því alfarið, að 2. mgr. 65. gr. vegalaga nr. 6/1977 takmarki bótaábyrgð Vegagerðar ríkisins í máli þessu. Þar sé afskiplið, að Vegagerðin sé ekki ábyrg fyrir tjóni, sem hljótast kunni af slysum á opinberum vegum, nema um sé að ræða stórkostlegt gáleysi af hendi starfsmanna hennar og sannað sé, að slysi hefði ekki orðið afstýrt, þótt ökumaður hefði sýnt ýtrustu varkárni. Upplýst sé, að starfsmenn Vegagerðar hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi með brotnámi merkjanna. Um síðara skilyrðið bendir stefnandi á það, að í dómi Hæstaréttar árið 1973, bls. 584, hafi ákvæðið verið skýrt þröngt með þeim rökum, að það sé einstætt frávik frá almennum reglum, sem skýrt eftir orðum sínum myndi nær gersamlega girða fyrir bótaskyldu. Hitt sé einnig á að líta, að tilgangur löggjafans hafi með bótareglu 2. mgr. 65. gr. verið sá, að takmarka ábyrgð Vegagerðar sem framkvæmdaaðilja vegna galla á vegalagningu eða viðhalds á vegum landsins, en að ætlun löggjafans hafi alls ekki verið sú að takmarka ábyrgð starfsmanna Vegagerðar á verkum eins og að taka niður merki í heimildarleysi, sem beinlínis sé bannað í 38. gr. umferðarlaga. Þannig eigi ábyrgðarregla 2. mgr. 65. gr. vegalaga ekki við í þessu máli. Um eigin sök stefnanda sé ekki að ræða, þar sem hún hafi ekkert vitað um, að merkin höfðu verið tekin niður, enda hafi engin tilkynning verið um það gefin eða það gefið til kynna á nokkurn hátt. Þótt vegagerðarmenn hafi sett A-10 aðvörunarmerki á búkka 60 m frá vegamótunum, segi það ekki neitt um það, sem þarna hafi gerst, enda hafi engin skýring verið með

aðvörunarmerkjunum. Stefnandi hafi því hagað akstri sínum eins og merkin væru þarna enn og hún hafi ekið á eðlilegum hraða, 60 km á klst. Þarna sé 70 km hámarkshraði og aðstæður allar góðar og hafi ökuhraðinn því verið eðlilegur. Því beri ekki að skipta sök í málinu, heldur dæma stefnanda kröfur, sem fram séu settar, enda sé þeim í hóf stillt.

Stefndu bæjarsjóður Akraness og Sjóváttryggingarfélag Íslands h.f. styðja sýknukröfu sína þeim rökum, að ökumanni vörubifreiðarinnar E-117 verði á engan hátt um slysið kennt, þar sem hann hafi ekið gætilega og í öllu eftir umferðarlögum og hann hafi átt ótvíræðan umferðarrétt skv. 1. mgr. 48. gr. umferðarlaga. Stefnandi eigi sjálf alla sök á árekstrinum, þar sem hún hafi gróflega brotið ákvæði 1. mgr. 48. gr. umferðarlaga með því að aka á miklum hraða og viðstöðulaust inn á vegamótin í veg fyrir ökumann vörubifreiðarinnar, sem hafi ekið að vegamótunum á hægri ferð og í góðri trú um, að stefnandi myndi virða biðskyldu sína. Nýi þjóðvegurinn hafi ekki verið merktur biðskyldu eða stöðvunarmerkjum, en það sé skilyrði þess, að vegur njóti aðalbrautarréttar, að aðliggjandi vegur sé merktur slíkum merkjum, sbr. 2. mgr. 48. gr. umferðarlaga. Það séu merkin, sem skeri úr, og engu breyti um umferðarréttin samkvæmt lögum, þótt stöðvunarmerki hefðu eitt sinn verið uppi, þar sem nýi vegurinn hafi ekki verið merktur slíkum merkjum á slysdegi. Ekki skipti heldur máli að lögum, þótt vegurinn hafi ekki með einhverjum formlegum hætti verið opnaður til umferðar, þar sem hann hafi verið öllum opin og hafi fyrir löngu verið tekinn í notkun af öllum almenningi. Stöðvunarmerkin hafi á sínum tíma aðeins verið sett upp til bráðabirgða um skamma hríð án nokkurra auglýsinga eða tilkynninga og eftir brott nám þeirra hafi samtímis verið sett upp A-10 merki á gamla þjóðveginum, stutt frá vegamótunum, vegfarendum til viðvörunar. Stefnu bæjarsjóður Akraness og Sjóváttryggingarfélag Íslands h.f. telji, að ekki komi til álita, að þeir geti borið nokkra ábyrgð gagnvart stefnanda að því leyti sem orsakir slyssins kunni að verða raktar til brottnáms starfsmanna Vegagerðarinnar á stöðvunarmerkjunum, enda hafi þær athafnir verið bæjarsjóði og váttryggjanda með öllu óviðkomandi. Því sé alfarið andmælt, að nokkurt samráð hafi verið haft við bæjartækni-fræðinginn, eða nokkurn annan starfsmann bæjarsjóðs um brott nám merkjanna, þannig að um ábyrgð geti verið að ræða. Af málavöxtum sé hins vegar ljóst, að stórkostlega gálaus akstur stefnanda sjálfrar hafi valdið árekstrinum.

Stefndu fjármálaráðherra f.h. ríkissjóðs og samgönguráðherra f.h. Vegagerðar ríkisins styðja sýknukröfur sínar þeim rökum, að ekki hafi stofnast bótaskylda ríkissjóðs vegna þeirra atvika, sem stefnandi grundvalli málsókn sína á. Í málinu sé í ljós leitt, að stöðvunarmerkin hafi verið tekin niður

í samráði við bæjartæknifræðing Akraness, Reyni Kristinsson. Vegaverkstjórnin, Guðbrandur Þorvaldsson, hafi hlotið að álíta, að bæjartækni-fræðingur kæmi fram fyrir hönd bæjaryfirvalda á Akranesi, og muni bæjartæknifræðingur einnig hafa tekið að sér að hafa samband við bæjar-fógetaembættið á Akranesi vegna brotnáms merkjanna og reyna að afla samþykkis þess til framkvæmdarinnar. Að vísu muni bæjartækni-fræðingur hafa látið það undir höfuð leggjast og kannast í framburði sínum ekki við að hafa tekið það að sér. En vegaverkstjórnin hafi af þessum sökum verið í góðri trú um réttmæti niðurtöku merkjanna um miðjan dag hins 16. sept-ember 1977. Stefndu leggja áherslu á það, að engin skylda sé eða hafi verið að opna veg á einhvern sérstakan hátt fyrir umferð, og hafi nýi vegurinn því verið opinn fyrir almennri umferð eins og hinn gamli. Þetta hafi stefn-andi hins vegar álitíð að væri ekki og hafi hún hagað akstri sínum í sam-ræmi við það. Í öðru lagi hafi merkin verið tekin niður að lokinni tengingu nýja vegarins á löglegan og eðlilegan hátt. Það hafi verið í verkahring vega-verkstjórans sem starfsmanns Vegagerðar ríkisins að sjá um niðurtöku merkjanna skv. 65. gr. umferðarlaga nr. 40/1968. En verði ekki á það fall-ist, þá bendi stefndu á það, að bæjartækni-fræðingur hafi komið fram fyrir hönd Akraneskaupstaðar, og þar með hafi verið haft samráð við bæjar-stjórn, verði slíkt samráð talið hafa verið nauðsynlegt. Jafnvel þótt talið verði í dóminum, að einhvers gáleysis starfsmanna Vegagerðarinnar hafi gætt, þá væri slíkt á engan hátt nægilegt skilyrði fyrir ábyrgð stefndu, sbr. 2. mgr. 65. gr. vegalaga nr. 6/1977. Þar séu skilyrði bótaábyrgðar tvenns konar. Annars vegar sé áskilið, að starfsmenn Vegagerðarinnar hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi, og hins vegar verði að liggja fyrir sönnun þess, að slysi hefði ekki orðið afstýrt, þótt ökumaður hefði sýnt ýtrustu varkárni. Í málinu sé í ljós leitt, að ekki sé um að ræða stórkostlegt gáleysi af hendi starfsmanna Vegagerðarinnar, er þeir tóku stöðvunarmerkin niður. Í mál-inu sé einnig í ljós leitt, að stefnandi hafi sjálf sýnt af sér stórkostlegt gáleysi í akstri sínum, og komi það fram í miklum ökuhraða hennar og framburði hennar um eftirtekt hennar og athygli. Hún hafi sjálf sagt, að hún hafi talið, að hún þyrfti ekki að gæta sérstaklega að annarri umferð á gatna-mótunum. Þetta sé brýnt brot á 3. mgr. 49. gr. umferðarlaga, c. lið. Hún hafi einnig borið, að hún hafi alls ekki tekið eftir varúðarmerkinu, A-10, sem sett hafði verið við gatnamótin. Þannig sé upplýst, að stefnandi hafi hagað akstri sínum af stórkostlegu gáleysi, og sé því ekki um ábyrgð að ræða skv. 2. mgr. 65. gr. umferðarlaga. Sjónarmiðum stefnanda um túlkun á þessu ákvæði vegalaga sé alfarið andmælt. Uppsetning umferðarmerkja sé eðlilegur þáttur í starfsemi Vegagerðarinnar og falli því undir þetta ákvæði vegalaga á sama hátt og gerð vega og viðhald þeirra.

Niðurstaða.

Vegamót nýja og gamla þjóðvegarins eru innan kaupstaðarmarka Akraness. Stöðvunarmerki þau, sem sett voru við vegamótin á nýja veginum gagnvart umferð um þann gamla, voru sett í júní 1977 af vegagerðarmönnum þeim, sem unnu við gerð nýja vegarins undir stjórn Guðbrandar Þorvaldssonar vegaverkstjóra. Ákvörðun um uppsetningu merkjanna var tekin af fulltrúa bæjarfógetans á Akranesi í samræmi við 4. mgr. 65. gr. umferðarlaga nr. 40/1968 og var tekin í samráði við umdæmisverkfræðing Vegagerðarinnar, Birgi Guðmundsson. Slíkt bráðabirgðaákvæði um akstur á vegamótunum var því löglegt og heimilt og eðlilegt, eins og á stóð um umferð á þessum þjóðvegum, sem þarna skárust. Ekkert er fram komið um, að ákvörðunin hafi verið í samráði við bæjarstjórn Akraness, enda þess ekki þörf samkvæmt þessu ákvæði umferðarlaga. Ákvörðunin var ekki auglýst eða kynnt sérstaklega, og var þess ekki þörf, þar sem uppsetning slíkra merkja skapar ekki hættu í umferð.

Þegar tengingu kaflanna á nýja þjóðveginum lauk og kom að því að taka ákvörðun um umferðarrétt á þessum vegamótum, var full þörf á að taka slíka ákvörðun að vel athuguðu máli. Upplýst er, að Guðbrandur Þorvaldsson vegaverkstjóri hafi gefið mönnum sínum fyrirmæli um að taka stöðvunarmerkin á vegamótunum niður eftir að hafa rætt við bæjartæknifræðing Akraness, Reyni Kristinsson, um hvæð gera skyldi við umferðarmekin. Jafnvel þótt bæjartæknifræðingur hafi verið sammála því að taka merkin niður, var það ekki á þeirra valdi að taka slíka ákvörðun. Bæjarfógetinn á Akranesi hafði sett bráðabirgðaákvæði um stöðvunarskyldu á nýja veginum á þessum vegamótum skv. 4. mgr. 65. gr. umferðarlaga, og höfðu stöðvunarmerkin verið sett upp í samræmi við þessi ákvæði skv. 2. mgr. 66. gr. laganna. Bráðabirgðaákvæði bæjarfógeta stóð þar til hann breytti því, og var því heimildarlaust að taka stöðvunarmerkin niður án leyfis bæjarfógeta eða samráðs við hann og brot á 4. mgr. 38. gr. umferðarlaga. Í 1. mgr. 38. gr. umferðarlaga er lögð sú skylda á vegfarendur að hlýða leiðbeiningum eða fyrirmælum, sem lögreglufirvöld eða vegamálastjórn gefa með umferðarmerkjum, sem sett eru samkvæmt heimild í umferðarlögunum. Ákvæði þetta ber að skilja svo, að aðalbrautarréttur skv. 2. mgr. 48. gr. laganna sé takmarkaður við það, að merking við vegamótin hafi verið gerð á löglegan hátt af þar til bærnum aðiljum, og hlýtur það einnig að gilda um brottám slíkra umferðarmerkja. Stefnandi vissi ekki, að stöðvunarmerkin á nýja veginum hefðu verið tekin niður, og hafði enga möguleika að vita það, og var hún því í góðri trú um, að vegurinn, sem hún ók á, nyti aðalbrautarréttar og að ökumanni vörubifreiðarinnar bæri skilyrðislaust að nema staðar skv. 4. mgr. 48. gr. umferðarlaga.

Ökumaður vörubifreiðarinnar E-117 sá, að stöðvunarmerkin höfðu verið

tekin niður, og hann vissi, að þau höfðu verið þar rétt áður, og hann hafði engar tilkynningar heyrt um breytingu á umferðarréttinum. Hann mátti því vita, að almennt væri mönnum ekki kunnugt um, að merkin hefðu verið numin á brott. Honum bar því að sýna sérstaka varkárni við vegamótin og taka fyllsta tillit til þeirra, sem óku gamla veginn. Telja verður í ljós leitt, að hann hafi ekið hægt og gætilega og séð vel til ferða stefnanda. En hann hefur einnig borið, að hann hafi ályktað, að stefnandi myndi annaðhvort víkja fyrir honum eða beygja af gamla veginum inn á nýja veginn, „eins og ökumenn almennt gerðu“, og þess vegna hafi hann haldið áfram. Þetta verður, eins og á stóð, að meta honum til sakar. Hann mátti ekki álykta, að stefnandi myndi beygja til hægri, engin ljósmerki voru um það gefin. Ályktun hans um, að stefnandi myndi víkja fyrir honum á gatnamótunum eða stöðva, byggðist hins vegar á því, að stöðvunarmerkin höfðu verið brottnumin, og hann áleit því, að umferðarrétti þarna hefði verið breytt.

Brottnám stöðvunarmerkjanna gaf því báðum ökumönnum ástæðu til að haga akstri sínum eins og þeir gerðu, sem leiddi til árekstursins. Brottnám merkjanna er frumorsök árekstursins og mátti vel sjá slíkt fyrir. Telja verður, að um stórkostlegt gáleysi hafi verið að ræða af hálfu starfsmanna Vegagerðar ríkisins að nema merkin á brott án þess að fullvissa sig fyrst um, að lögreglufyrirvöld á Akranesi væru því fylgjandi og tækju þar með ábyrgð á merkingu á vegamótunum. Aðvörunarmerkin, sem sett voru á búlka áður en að vegamótunum kom, gáfu ekki til kynna, að umferðarrétti hefði verið breytt, enda virðist hafa verið næg ástæða til að setja slík aðvörunarmerki á þessum stað vegna hæðarmismunar á vegunum á vegamótunum, þótt stöðvunarmerkin hefðu ekki verið tekin.

Stefndu fjármálaráðherra f.h. ríkissjóðs og samgönguráðherra f.h. Vegagerðar ríkisins hafa borið fyrir sig niðurlagsákvæði 2. mgr. 65. gr. vegalaga nr. 6/1977. Ákvæðið hefur þegar verið skýrt þröngt í dómi Hæstaréttar 22. júní 1973, þar sem tjón hafði orðið vegna varhugaverðs vegar. Skilja verður dóminn svo, að annaðhvort sé Vegagerð ríkisins ábyrg fyrir slíku tjóni eða ekki og að um sakarskiptingu sé þá ekki að ræða.

Þegar 65. gr. vegalaga er skoðuð í heild og borin saman við önnur ákvæði þess kafla laganna, sem hún er hluti af og fjallar um viðhald og reglur fyrir umferð á opinberum vegum, og litið er til athugasemda við lagafrumvarpið á Alþingi, verður að fallast á það með stefnanda, að tilgangur löggjafans með þessu einstæða fráviki frá almennum skaðabótareglum hafi verið sá einn að takmarka ábyrgð Vegagerðar ríkisins sem framkvæmdaraðilja vegna galla á vegarlagningu og viðhalds á vegum landsins. Heimildarlaust brott nám umferðarmerkja fellur ekki undir eðlilega starfsemi Vegagerðarinnar að þessu leyti, og verður því ekki talið, að ábyrgðar-

regla 2. mgr. 65. gr. eigi við um þessa frumorsök árekstursins. Mjög óeðlilegt væri í þessu tilviki, að Vegagerð ríkisins bæri annaðhvort alla ábyrgð á fjártjóni stefnanda eða enga.

Í 68. gr. umferðarlaga segir, að tjón, sem hlýst af árekstri skráningar-skyldra ökutækja, skiptist á þau sín á milli að tiltölu við sök þeirra, sem hlut eiga að máli, og með hliðsjón af atvikum öllum.

Telja verður, að ökumaður vörubifreiðarinnar E-117 beri nokkra sök á árekstrinum með því að gæta ekki fyllstu varúðar skv. 1. mgr. 48. gr. umferðarlaga. Ber því eigandi bifreiðarinnar, stefndi bæjarsjóður Akra-ness, ábyrgð á tjóni stefnanda skv. 1. mgr. 69. gr. umferðarlaga ásamt með-stefnda Sjóvátryggingarfélagi Íslands h.f., ábyrgðartryggjanda bifreiðar-innar, skv. 2. mgr. 74. gr. umferðarlaga.

Meginorsök árekstursins var heimildarlaust brott nám stöðvunarmerkja-anna af hálfu starfsmanna Vegagerðar ríkisins. Stefndu samgönguráðherra f.h. Vegagerðar ríkisins og fjármálaráðherra f.h. ríkissjóðs bera fébóta-ábyrgð á slysi stefnanda vegna þessa.

Stefnandi, Halldóra Danielsdóttir, ók nokkuð hratt, þótt hámarkshraði þarna sé 70 km/klst. út úr bænum, og braut þar með ákvæði 3. mgr. 49. gr. umferðarlaga. Telja verður, að þetta brot stefnanda hafi átt sinn þátt í því, að áreksturinn varð, og þykir hæfilegt að telja hana hafa átt $\frac{1}{3}$ hluta sakar. Samkvæmt þessu ber stefndu að bæta stefnanda $\frac{2}{3}$ hluta tjóns hennar.

Kröfur sínar sundurliðar stefnandi þannig:

1. Tímabundin örorka

- | | | | |
|-------------------------------|-------|-----------|-----------------|
| a) vegna heimilisstarfa | nýkr. | 29.908,59 | |
| b) vegna starfa utan heimilis | nýkr. | 23.103,98 | nýkr. 53.102,57 |

2. Varanleg örorka

- | | | | |
|-------------------------------|-------|------------|------------------|
| a) vegna heimilisstarfa | nýkr. | 116.786,39 | |
| b) vegna starfa utan heimilis | nýkr. | 90.215,90 | nýkr. 207.002,29 |

3. Miskabætur vegna þjáninga
og röskunar á stöðu og
högum

nýkr. 40.000,00

4. Framseld krafa Sigurðar
Jónssonar vegna eigin
áhættu af tjóni á E-1878

nýkr. 1.000,00

5. Útlagður kostnaður skv.
dskj. nr. 8, 9, 10, 11 og
29

nýkr. 1.866,00

nýkr. 302.880,86

Frá dragast:

Slysadagpeningar frá alm. trygg.

1977	kr. 200.093	
1978	“ 1.195.955	
1979	“ 93.436	kr. 1.489.484

ein greiðsla 15.4.79

(örorkustyrkur)	kr. 3.664.488	kr. 3.664.488
		kr. 5.153.972
		nýkr. 51.539,72

og er krafa stefnanda því kr. 251.341,14

Um 1. og 2. Stefnandi byggir þessa kröfuliði á útreikningum Guðjóns Hansen tryggingafræðings, dags. 24. apríl 1979 og 3. desember 1980. Tryggingafræðingurinn byggði á örorkumati Björns Önundarsonar læknis, dags. 23. mars 1979.

í fyrri útreikningi segir:

— — —

Miðað við þennan tekjugrundvöll og tap tekna í samræmi við örorkumatið reiknast mér verðmæti tapaðra tekna af vinnu utan heimilis nema á slysdegi:

Vegna tímabundins orkutaps í 22 mánuði	kr. 2.226.514,-
Vegna varanlegs orkutaps eftir þann tíma	“ 4.288.866,-

Samtalskr. 6.515.380,-

— — —

Í síðari útreikningi segir tryggingafræðingur:

— — —

„Miðað við þennan tekjugrundvöll og tap tekna í samræmi við örorkumatið reiknast mér verðmæti tapaðra tekna af vinnu utan heimilis nema á slysdegi:

Vegna tímabundis orkutaps í 22 mánuði	kr. 2.310.398,-
Vegna varanlegs orkutaps eftir þann tíma	“ 9.021.590,-

Samtals kr. 11.332.988,-

Um forsendur fyrir útreikningi þessum, aðrar en þær, sem til greindar eru hér að framan, skirskotast til fyrri útreiknings.“

Stefndu mótmæla þessum kröfuliðum sem allt of háum og benda á, að örorkumatið sé of hátt og óraunhæft til ákvörðunar um skerta starfsorku stefnanda. Líkindareikningur tryggingafræðings sé rangur, þar sem byggt sé á heimilisaðstæðum fyrir slys, en aðstæður eftir slysið beri að miða við. Þetta sé í raun viðurkennt í útreikningi. Húsmóðurstörf konu, sem inni af hendi verulegt starf utan heimilis, verði vart metin á sama hátt og starf húsmóður, sem eingöngu stundi heimilisstörf. Gögn vanti um tekjur stefnanda eftir slysið og tekjuöflunarmöguleika og sé ekki sýnt fram á af stefnanda hálfu, að um sannanlegt rauntjón sé að ræða. Stefndu benda og á, að miskasjónarmiða gæti mjög í örorkumötum lækna og beri að virða það til lækkunar. Einnig beri að virða til lækkunar hagræði af eingreiðslu og skattfrelsi bótanna skv. dómvenju.

Þegar litið er til hins hörmulega slyss stefnanda og afleiðinga þess, sjúkrasógu og breyttra aðstæðna eftir slysið, og þegar litið er til læknisvottorða og útreikninga á örorkutjóni, þykir rétt að ákveða fjárhæð óbættis tjóns stefnanda vegna örorku og miska í einu lagi með kr. 180.000,00. Hafa þá verið dregnar frá greiðslur frá Tryggingastofnun ríkisins, kr. 51.539,72, og tekið tillit til hagræðis eingreiðslu og skattfrelsisbóta.

Liður 4. hefur ekki sætt andmælum og verður tekinn til greina.

Liður 5. hefur ekki sætt tölulegum andmælum, en bent hefur verið á, að hann heyri undir málskostnað. Á það ber að fallast, og verður tekið tillit til þessa liðar við ákvörðun málskostnaðar.

Niðurstaða málsins verður því sú, að stefndu verður gert að greiða stefnanda in solidum $\frac{2}{3}$ hluta tjóns hennar, sem telst samtals nema 181.000,00, eða kr. 120.666,00 ásamt vöxtum. Dómvextir dæmast ekki af kröfu þessari, heldur almennir vextir, og dæmast þeir af tildæmdri fjárhæð frá slysdegi samkvæmt dómvenju.

Einnig verður stefndu gert að greiða málskostnað, sem ákveðst kr. 21.866,00 og renni í ríkissjóð. Gjafsóknarkostnaður stefnanda, kr. 21.866,00, greiðist úr ríkissjóði, þar með talin málssóknarlaun skipaðs talsmanns hennar, Gests Jónssonar hdl., kr. 20.000,00.

Garðar Gíslason borgardómari kvað upp dóminn. Dómsuppsaga hefur dregist vegna umfangs málsins.

D ó m s o r ð:

Stefndu, bæjarsjóður Akraness, Sjóvátryggingarfélag Íslands h.f.,

fjármálaráðherra f.h. ríkissjóðs og samgönguráðherra f.h. Vegagerðar ríkisins, greiði in solidum stefnanda, Halldóru Danielsdóttur, kr. 120.666,00 með 13% ársvöxtum frá 17. september 1977 til 21. nóvember s.á., en með 16% ársvöxtum frá þeim degi til 21. febrúar 1978, en með 19% ársvöxtum frá þeim degi til 1. júní 1979, 22% ársvöxtum frá þeim degi til 1. september s.á., 27% ársvöxtum frá þeim degi til 1. desember s.á., 31% ársvöxtum frá þeim degi til 1. júní 1980, og 35% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags.

Stefndu greiði óskipt málskostnað, kr. 21.866,00, sem renni í ríkissjóð.

Gjafsóknarkostnaður málsins greiðist úr ríkissjóði þar með talin málssóknarlaun skipaðs talsmanns stefnanda, Gests Jónssonar hdl., kr. 20.000,00.

Dóminum ber að fullnægja að viðlagðri aðför að lögum.

Miðvikudaginn 3. apríl 1985.

Nr. 122/1983. **Jónas Halldórsson**

(Árni Grétar Finnsson hrl.)

gegn

bæjarstjóranum í Kópavogi

f.h. Kópavogskaupstaðar

og gagnsök

(Þórólfur Kristján Beck hrl.)

Byggingarleyfi. Lóðarúthlutun.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Magnús Þ. Torfason, Björn Sveinbjörnsson, Guðmundur Jónsson, Guðmundur Skaftason og Halldór Þorbjörnsson.

Aðaláfrýjandi áfrýjaði máli þessu með stefnu 16. júní 1983. Hann gerir þær dómkröfur, að gagnáfrýjandi verði dæmdur til að greiða sér 588.301,00 krónu með dómvöxtum frá 25. mars 1981 til greiðsludags auk málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti, eins og málið væri eigi gjafsóknarmál, en með bréfi dómsmálaráðuneytisins 6.