Rannsókn máls þessa er á frumstigi. Nauðsyn er að útiloka möguleika þeirra á að spilla sakargögnum og hafa áhrif á hugsanlega samseka og vitni. Ber því með tilvísun til 1. tl. 67. gr. laga nr. 82/1961 að úrskurða, að þeir skuli sæta gæzluvarðhaldi, enda eru skilyrði til þess fyrir hendi samkvæmt 65. gr. stjórnarskrárinnar nr. 33/1944, þar sem kærðu eru grunaðir um háttsemi, sem getur varðað þá fangelsisrefsingu samkvæmt XXVI. kafla almennra hegningarlaga nr. 19/1940. Ákveðst gæzluvarðhaldstíminn allt að 30 dögum.

Úrskurðarorð:

Jóhann Bragi Friðbjarnarson og Óskar Elías Héðinn Guðmundsson skulu sæta gæzluvarðhaldi allt að 30 dögum.

Föstudaginn 22. júní 1973.

Nr. 118/1972: **Fjármálaráðherra og Samgönguráðherra f. h. ríkissjóðs**
(Jón E. Ragnarsson hrl.)
gegn
Gunnlaugi Sigurðssyni og gagnsök.
(Jónas A. Aðalsteinsson hrl.).

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómarar Hæstaréttar.

Bifreiðar. Skaðabætur. Ábyrgð Vegagerðar ríkisins. Sératkvæði.

Dómur Hæstaréttar:

Aðaláfrýjandi hefur áfrýjað máli þessu með stefnu 21. september 1972. Krefst hann sýknu af öllum kröfum gagnáfrýjanda og málskostnaðar úr hans hendi bæði í héraði og fyrir Hæstarétti. .

Gagnáfrýjandi hefur áfrýjað máli þessu með stefnu 25. september 1972. Krefst hann þess, að dæmt verði, að aðal-

áfrýjandi beri „alla skaðabótaábyrgð á því tjóni, sem gagnáfrýjandi varð fyrir hinn 21. ágúst 1970 um kl. 2200, er bifreið hans af Man-gerð, árgerð 1967, skrásetningarnúmer U 1220, skemmdist í veltu við brúna á Uxalæk á Vallanesvegi í Suður-Múlasýslu". Þá krefst gagnáfrýjandi málskostnaðar úr hendi aðaláfrýjanda í héraði og fyrir Hæstarétti.

Málsatvikum er lýst í héraðsdómi.

Aðiljar hafa lýst því hér fyrir dómi, að vegur sá, sem um er rætt í málinu, sé þjóðvegur.

Guðni Nikulásson, flokksstjóri hjá Vegagerð ríkisins, hefur skýrt svo frá fyrir dómi, að hann hafi séð um vegarlagningu við brúna yfir Uxalæk. Var vinna hafin þarna um 10. ágúst 1970. Þegar slysið varð, var vegarlagningu lokið við brúna, en eftir að fylla í vik hægra megin í veginn, þegar komið er frá fljótinu. Í vegarbrúnir höfðu verið settir nokkrir ómálaðir hælar, en engin önnur aðvörunarmerki.

Samkvæmt gögnum máls verður að telja, að vegurinn hafi verið þannig gerður, að ófært hafi verið að leyfa umferð um hann. Verður að meta starsmönnum Vegagerðar ríkisins þessi mistök til stórkostlegs gáleysis.

Gagnáfrýjandi hafði eigi ástæðu til að vænta þess, að vegurinn væri svo varhugaverður sem raun var á. Verður við það að miða samkvæmt skýrslu hans, sem studd er vætti Ara Björnssonar, að hann hafi ekið gætilega og eigi brugðizt óeðlilega við þeim vanda, sem við var að etja, er í ófæru var komið. Niðurlagsákvæði 2. mgr. 65. gr. laga nr. 23/1970 er einstætt frávik frá almennum reglum, sem skýrt eftir orðum sínum mundi nær gersamlega girða fyrir bótaskyldu. Er ekki ætlandi, að tilgangur löggjafarvaldsins hafi verið sá að þrengja svo mjög bótaskyldu frá því, sem talið var gilda fyrir gildistöku vegalaga nr. 71/1963, er fyrst leiddu þetta ákvæði í lög. Ber því að skýra ákvæði þetta þröngt. Þegar þetta er virt, þykir gagnáfrýjandi ekki hafa firrt sig rétti til bóta samkvæmt lagaákvæði þessu.

Samkvæmt þessu verður að leggja á aðaláfrýjanda alla fébótaábyrgð á tjóni gagnáfrýjanda.

Eftir þessum málalokum þykir rétt, að aðaláfrýjandi greiði

gagnáfrýjanda málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, sem ákveðst samtals kr. 70.000.00.

Dómsorð:

Aðaláfrýjandi, samgönguráðherra og fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs, ber fébótaábyrgð á tjóni því, er gagnáfrýjandi, Gunnlaugur Sigurðsson, varð fyrir hinn 21. ágúst 1970, þegar bifreið hans, U 1220, valt út af vegi við brú á Uxalæk á Vallanesvegi í Suður-Múlasýslu.

Aðaláfrýjandi greiði gagnáfrýjanda kr. 70.000.00 í málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti.

Sératkvæði

Magnúsar Þ. Torfasonar hæstaréttardómara.

Við úrlausn á bótarétti gagnáfrýjanda á hendur aðaláfrýjanda vegna slyss þess, er í málinu greinir, verður að fara eftir ákvæði 2. mgr. 65. gr. laga nr. 23/1970, sem í veigamiklum atriðum víkur frá almennum reglum.

Telja verður, að vegurinn við Uxalækjarbrú hafi verið mjög varhugaverður, er hann var opnaður fyrir umferð að nýju. Stafaði þetta af ótryggilegum vinnubrögðum vegagerðarmanna við breikkun og hækkun vegarins. Var vegurinn enn varasamari en ella, vegna þess að umferð var leyfð um hann, áður en breikkun hans var lokið til fulls, en vegfarendur ekki varaðir við hættunni með glöggum viðvörunarmerkjum. Verður að meta starfsmönnum Vegagerðar ríkisins það til mikils gáleysis, að þeir leyfðu umferð um veginn að svo búnu.

Gagnáfrýjandi hafði skömmu áður ekið um Uxalækjarbrú. Hlaut honum að vera ljóst, að brúin var fremur þröng og mjórri en vegurinn. Hins vegar var bifreið gagnáfrýjanda allstór og á henni malarhlass. Er gagnáfrýjandi kom að brúnni á bakaleið var skuggsýnt, og ók hann með ökuljósum. Að sjálfs hans sögn ók hann að brúnni með 25—50 km hraða miðað við klukkustund. Uppdráttur gefur vísbendingu um,

að hann hafi komið að brúnni með vinstra bifreiðarhjól nálægt vinstri vegjaðri. Hefur gagnáfrýjandi ekki sýnt fram á, að hann hafi gætt „ýtrustu varkárni" í umrætt sinn. Vegna þeirra skilyrða, sem 2. mgr. 65. gr. laga nr. 23/1970 setur fyrir skaðabótaskyldu Vegagerðar ríkisins vegna slysa á opinberum vegum, verður samkvæmt framansögðu ekki hjá því komizt að sýkna aðaláfrýjanda af kröfum gagnáfrýjanda um skaðbætur vegna þess tjóns, sem málið er af risið.

Eftir atvikum er rétt, að málskostnaður í héraði og fyrir Hæstarétti falli niður.

Samkvæmt þessu tel ég, að dómsorð ætti að hljóða svo:

Aðaláfrýjandi, samgönguráðherra og fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs, ber eigi skaðabótaábyrgð á tjóni gagnáfrýjanda, Gunnlaugs Sigurðssonar, vegna skemmda, er urðu á bifreiðinni U 1220 við veltu við brú yfir Uxalæk á Vallanesvegi 21. ágúst 1970.

Málskostnaður í héraði og fyrir Hæstarétti fellur niður.

Dómur bæjarþings Reykjavíkur 20. september 1972.

I.

Mál þetta, sem tekið var til dóms í gær, er höfðað með stefnu, birtri 18. maí 1971.

Stefnandi málsins er Gunnlaugur Sigurðsson, Selási 16, Egilsstöðum, Suður-Múlasýslu.

Stefndu eru fjármálaráðherra og samgönguráðherra f. h. ríkissjóðs.

Í stefnu hefur stefnandi gert þær dómkröfur, að stefnda ríkissjóði verði dæmt að greiða honum kr. 764.512.00 með 1% mánaðarvöxtum frá 21. ágúst 1970 til greiðsludags auk málskostnaðar að skaðlausu.

Í greinargerð, sem dagsett er 31. ágúst 1971, hafa stefndu gert þær dómkröfur aðallega, að ríkissjóður verði algerlega sýknaður af öllum kröfum stefnanda og að ríkissjóði verði tildæmdur hæfilegur málskostnaður að mati réttarins, en til vara, að stefnukrafan verði lækkuð og málskostnaður verði þá látinn niður falla.

Í þinghaldi 15. maí 1972 lýstu lögmenn aðilja því yfir, að þeir æsktu þess með hliðsjón af 5. mgr. 71. gr. laga nr. 85/1936, að sakarefninu yrði skipt á þann veg, að fyrst yrði dæmt um skaða-

bótaskyldu ríkissjóðs. Féllst dómarinn á þessa skiptingu sakarefnisins.

Í þessum þætti málsins eru dómkröfur stefnanda þær, að ríkissjóður verði dæmdur skaðabótaskyldur gagnvart stefnanda vegna þess tjóns, sem stefnandi varð fyrir hinn 21. ágúst 1970, um klukkan 2200, þegar bifreið stefnanda skemmdist, og að ríkissjóður verði dæmdur til að greiða stefnanda málskostnað að skaðlausu í þessum þætti málsins.

Af hálfu stefndu eru þær dómkröfur gerðar í þessum þætti málsins, að ríkissjóður verði sýknaður af kröfum stefnanda og að stefnandi verði dæmdur til þess að greiða málskostnað ríkissjóði að skaðlausu.

Dómurinn hefur leitað eftir sáttum í málinu án árangurs.

II.

Málavextir eru þeir, að föstudaginn 21. ágúst 1970, um klukkan 2200, ók stefnandi vörubifreið sinni U 1220 eftir Vallanesvegi í Suður-Múlasýslu. Þegar bifreiðin nálgaðist brúna á Uxalæk, sem er skammt frá prestssetrinu Vallanesi, sprakk vegkanturinn undan bifreiðinni með þeim afleiðingum, að bifreiðin valt út af veginum og skemmdist verulega. Í bifreiðnni með stefnanda var einn farþegi, Ari Björnsson. Hafði Ari fengið stefnanda til þess að ná í möl úr námu, sem er við Lagarfljót, skammt frá Vallanesi. Óku þeir sem leið lá frá Egilsstöðum eftir Vallanesvegi fram hjá Vallanesi og niður að námunni. Þar tóku þeir u. þ. b. 2 rúmmetra af líparítmöl, og að því loknu óku þeir af stað áleiðis til Egilsstaða aftur og voru á heimleið, þegar umrætt ökuóhapp varð.

Vörubifreið stefnanda er af tegundinni MAN, árgerð 1967. Breidd bifreiðarinnar er 2.35 metrar og eigin þyngd 7750 kg og leyfilegur farmþungi 7750 kg.

Stefnandi gaf skýrslu hjá lögreglunni í Suður-Múlasýslu, sem strax hófst handa um rannsókn málsins.

Í skýrslunni, sem er ódagsett, skýrir stefnandi svo frá: „Ég kom akandi norðan Vallanesvegar á ca. 25—30 km hraða á bifreiðinni U 1220. Á bifreiðinni var hlass u. þ. b. 2 m^3 af líparítmöl. Ók ég hiklaust út á veginn við Uxalækjarbrúna, enda var vegurinn nýr og leit vel út. Þegar ég var kominn út á nýja kafla vegarins við brúarendann, fann ég, að vegurinn gaf sig undan vinstra framhjóli bílsins og tók mikið í stýrið til vinstri. Reyndi ég að ná bifreiðinni til hægri og bætti lítillega við olíugjöf vélarinnar, en er ég var kominn með framhluta bifreiðarinnar inn á brúna,

sveik vegkanturinn skyndilega undan vinstra afturhjóli, og missti ég alveg stjórn á bifreiðinni, sem valt ofan í lækinn. Komst ég út um framglugga bifreiðarinnar, sem brotnaði við veltuna."

Í sakadómi Suður-Múlasýslu hinn 14. september 1970 skýrir stefnandi svo frá, að hann hafi lagt af stað eitthvað fyrir klukkan 2200 frá Egilsstöðum ásamt nefndum Ara Björnssyni. Ók hann sem leið lá eftir Vallanesveginum á leið til námunnar og þá yfir brúna á Uxalæk. Kveðst hann ekki hafa tekið eftir neinu varhugaverðu við veginn við brúna, en tekur fram, að þetta hafi verið í ljósaskiptunum. Stefnandi kveðst þó hafa tekið eftir, að brúin yfir Uxalæk var ný og nýlagður vegur var að henni. Hann segir, að engin aðvörunarmerki hafi verið þarna við brúna og ekki hafi hann tekið eftir neinum stikum. Er þeir höfðu sett um það bil 2 rúmmetra af möl á bifreiðina, var ekið aftur heimleiðis til Egilsstaða. Er þeir nálguðust brúna á Uxalæk, kveðst stefnandi hafa ekið með venjulegri ferð. Kveðst hann ekki geta sagt til um hraðann með neinni nákvæmni, en hann hafi verið einhvers staðar milli 25 og 50 km. Skuggsýnt hafi verið orðið, og kveðst stefnandi hafa ekið með ljósum. Vegurinn liggi þarna yfir gil eða djúpa lægð og sé vegurinn uppbyggður Fljótsmegin, þ. e. þeim megin, sem stefnandi kom akandi með hlassið. Þegar hann nálgaðist brúna yfir Uxalæk, hafi bifreiðin sokkið í veginn vinstra megin að aftan. Þegar stefnandi varð var við, að bifreiðin seig niður vinstra megin, kveðst hann hafa aukið olíugjöfina og lagt lítið eitt á til hægri, en vegurinn þarna hafi ekki verið nema rétt bifreiðarbreiddin. Þegar stefnandi ók þarna með ljósunum, sýndist honum vegurinn vera breiðari en hann reyndist vera, þar sem fláinn á vegkantinum virtist vera hluti akbrautar. Stefnandi kveðst ekki hafa hemlað, er bifreiðin seig. Þetta hafi allt saman gerzt á svipstundu og gerðir hans hafi því verið viðbrögð til þess að koma í veg fyrir slys. Kveðst stefnandi hafa ætlað að reyna að rífa bifreiðina upp, en hann hafi þarna nánast misst stjórn á bifreiðinni. Bifreiðin hafi komið hallandi inn á brúna og hafi hann verið kominn vel inn á miðja brú með framendann á bifreiðinni, þegar hún valt út af brúnni, en afturhlutinn hafi þá enn verið á vegkantinum og fór ekki inn á brúna. Velta bifreiðarinnar hafi verið hæg til að byrja með. Bifreiðin hafi fyrst farið á hliðina, en síðan snöggoltið á toppinn. Í veltunni hafi framrúða bifreiðarinnar farið úr í heilu lagi og hafi hann ásamt Ara farið þar út úr stýrishúsinu. Stefnanda virtist vegurinn þarna vera mjög laus í sér. Hafi honum gengið illa að komast upp veg-

kantinn á leið sinni frá bifreiðinni upp á veginn. Kanturinn hafi skriðið undan honum og hafi verið um lausamöl að ræða. Þegar stefnandi gekk eftir veginum eftir slysið, hafi vegurinn sokkið undan fæti, svo gljúpur hafi hann verið. Hann segir, að dumbungsveður hafi verið, en ekki rigning. Stefnandi kveðst ekki hafa orðið var við, að vegurinn væri gljúpur, þegar hann ók til þess að sækja hlassið. Telur stefnandi, að það muni stafa af því, að miklu verra hafi verið að koma akandi frá Fljótinu, eins og hann gerði, þá er slysið varð, heldur en hinum megin frá. Þegar ekið er frá Fljótinu sé komið niður á þennan nýja kafla af dálítilli hæð, því að nýji kaflinn sé í nokkurri lægð. Vik hafi verið í veginum hægra megin, þegar komið er frá Fljótinu, og þess vegna hafi hann lent heldur meira vinstra megin og kanturinn, sem aðeins var lausamöl, gefið eftir. Hinum megin frá hafi þetta ekki fundizt, því að þá hafi hann ekið beint af brúnni á þennan nýja vegarkafla. Hafi þar verið jafnslétt að brúnni og hann því ekki tekið eftir neinu óvenjulegu. Stefnandi kveðst hafa verið mjög vel fyrirkallaður í umrætt sinn. Áður en stefnandi og Ari yfirgáfu slysstaðinn, tóku þeir planka, sem lágu við brúna, og lögðu þá þvert yfir veginn, hvorn sínum megin við brúna til þess að aðvara vegfarendur. Þeir komust fljótlega til Egilsstaða, hittu þar lögreglumann, sem fór strax með þeim aftur á slysstaðinn, og athugaði aðstæður allar. Lýstu þeir upp staðinn með vasaljósi og bifreiðaljósum. Segir stefnandi, að honum hafi virzt greinilegt, að eftir að bifreiðin seig í að aftan, hafi hún lyfzt upp hægra megin að framan, því að ekki hafi hann getað merkt för hægra framhjólsins í veginum. Stefnandi segir, að á myndum, sem teknar voru af vettvangi, sjáist greinilega, hvernig vegkanturinn hafi brýstst út. Stefnandi tekur fram, að er hann fór á vettvang með rannsóknardómaranum 14. september 1970, hafi hann séð, að búið var að gerbreyta þar öllu. Búið hafi verið að breikka veginn mikið, setja í hann bindiefni, hlaða upp kantinn þeim megin, sem bifreiðin fór út af. Hafi kanturinn verið hlaðinn úr stórgrýti alveg að brúnni. Þá hafi verið búið að reka niður gular stangir við vegbrúnina og gera við brúna.

Ari Björnsson gaf svofellda skýrslu hjá lögreglu: „Bifreiðin U 1220 var að koma norðan frá Vallanesi með hlass af flögumöl. Er bifreiðin ók að Uxalæknum, kom hún á nýbyggðan vegarkafla, er byggður er við nýja brú á læknum. Sveik vinstri vegkanturinn þá undan bifreiðinni, en hann er laus í sér. Framhluti bifreiðarinnar var kominn inn á brúna, er hún valt, og braut hún handrið

brúarinnar með sér í fallinu. Valt bifreiðin á vinstri hlið, síðan yfir á þakið og stanzaði á hægri hlið. Miklar skemmdir urðu á stýrishúsi bifreiðarinnar og krana."

Í sakadómi Suður-Múlasýslu hinn 15. september 1970 hefur vitnið Ari Björnsson skýrt svo frá, að það hafi fengið stefnanda til þess að sækja fyrir sig líparítmöl við Lagarfljót nálægt Vallanesi. Þegar þeir óku til þess að sækja mölina, hafi vitnið séð, að ný brú var yfir Uxalækinn og nýr vegur að brúnni. Vitnið kveðst hafa verið vel fyrirkallað í nefnt sinn og það hafi Gunnlaugur einnig verið. Vitnið kveðst ekki hafa tekið eftir neinu óvenjulegu við hinn nýja veg og ekki hafa tekið eftir stikum á veginum. Það kveðst heldur ekki hafa tekið eftir breidd vegarins þarna. Vitnið telur, að hlassið hafi verið um 2 rúmmetrar og hafi hlassið verið kúfur á miðjum palli. Er þeir nálguðust brúna á Uxalæk á heimleiðinni, hafi veðrið verið gott, ekki heiðríkja, en ekki hafi rignt. Vitnið beindi þá ekki athygli sinni að veginum. Allt í einu varð vitnið vart við, að bifreiðin fór að síga til vinstri. Var bifreiðin þá á mjög rólegri ferð. Vitnið tekur fram, að það sjálft sé þaulvanur bifreiðarstjóri og hafi það þarna verið farþegi í bifreið og hafi því fundizt akstur bifreiðarstjórans eðlilegur í alla staði. Þegar bifreiðin fór að síga til vinstri, eins og fyrr greinir, beindist athygli vitnisins að veginum. Kveðst vitnið fyrst hafa haldið, að einhver bilun hefði orðið í afturhjóli, en fljótlega kveðst vitnið hafa fundið, að vegkanturinn var að gefa sig, og hafi það verið, þegar famendi bifreiðarinnar var kominn inn á brúna. Ekki kveðst vitnið muna til þess, að það og stefnandi hafi verið að spjalla saman fyrir slysið. Það kveðst muna, að áður en bifreiðin fór að síga, hafi það verið að horfa í aðra átt en vegurinn lá. Þetta hafi verið í ljósaskiptunum. Kveðst vitnið standa í þeirri meiningu, að ljós hafi verið á bifreiðinni. Þegar bifreiðin var komin með framhlutann töluvert inn á brúna, hafi hún oltið ofan í gilið, til að byrja með rólega. Kveðst vitnið ekki fullkomlega geta gert sér grein fyrir veltunni. Vitnið kveðst hafa ætlað að fara upp á veginn beint upp af bifreiðinni, en ekki komizt upp vegkantinn, þar sem vegkanturinn hafi skriðið undan fæti, því að vegkanturinn hafi verið úr lausamöl. Kveðst vitnið því hafa fært sig lengra frá brúnni, þar sem kanturinn var styrkari.

Hákon Aðalsteinsson lögreglumaður, sem fór á vettvang strax um nóttina, sem slysið varð, hefur gert uppdrátt af vettvangi, sem liggur fyrir í málinu. Hann skýrir svo frá fyrir sakadómi hinn 14. september 1970, að hægri hjólför hafi ekki verið sjáan-

leg, þegar hann kom á vettvang. Þegar lögreglumaðurinn athugaði vettvang, kveðst hann hafa séð á gólfi brúarinnar, sem er úr timbri, greinilegt far eftir hjólbarða og hafi mátt merkja, að hjólbarðinn hafði dregizt út á hlið, og hafi greinilega sézt blá málning á brún brúarinnar á móts við hjólbarðafarið. Merkti lögreglumaðurinn staðinn, þar sem farið eftir hjólbarðann sást, með stóru B á uppdrættinum. Hann segir, að sjálf brúin sé 5.82 metrar á lengd og breidd hennar milli hliðarplanka sé 3.20 metrar. Hliðarplankar séu nokkuð hærri en sjálft brúargólfið, en plankarnir séu 3 x 8 tommur og jafnlangir brúnni. Hæð frá brúargólfi í efri brún plankans sé 10.5 cm. Þegar lögreglumaðurinn kom á vettvang kvöldið, sem slysið varð, kveður hann rigningarslitring hafa verið, en skyggni sæmilegt. Kveðst lögreglumaðurinn þegar í stað hafa gert allar mælingar á staðnum og gengið frá uppdrættinum daginn eftir. Ljósmyndirnar á dskj. nr. 4 kveðst vitnið hafa tekið daginn eftir.

Vitnið Guðrún Lára Ásgeirsdóttir, prestsfrú í Vallanesi, hefur hinn 15. september 1970 skýrt svo frá, að einhvern tíma milli klukkan 2200 og 2230 nefnt kvöld hafi það komið að brúnni á Uxalæk, sem sé skammt frá prestssetrinu. Vitnið kveðst ekki muna, hvernig veðrið var. Þegar vitnið kom á lága hæð, sem er Vallanesmegin (Fljótsmegin við brúna), kveðst vitnið hafa séð mann á brúnni og bifreið á hvolfi í lækjargilinu. Telur vitnið, að brúin hafi verið opnuð til notkunar kvöldið áður, og hafði vitnið ekki ekið yfir hina nýju brú. Vitnið tók eftir djúpu hjólfari vinstra megin á veginum. Virtist vitninu það fara mikið dýpkandi, þar til að brúnni var komið, en þá hafi kanturinn alveg verið farinn. Vitnið stöðvaði bifreið sína, áður en það kom að hjólförunum. Vitnið tekur fram, að því hafi virzt hjólfarið, sem það hefur greint frá, ekki stefna á brúna miðja, heldur aðeins til vinstri. Vitnið kveðst hafa fylgzt nokkuð með vegargerðinni að brúnni dagana áður og hafi það tekið eftir því, að mölinni hafi verið sturtað í bil, sem var milli gamla vegarins og nýju brúarinnar. Kveðst vitnið sérstaklega hafa undrazt, að engin ýta var notuð, heldur hafi mölinni verið sturtað af bifreið. Vitnið kveðst hafa verið að hugsa um að aka yfir brúna, en þeir stefnandi og Ari hafi ráðlagt vitninu frá því, þar sem skarð var í veginum rétt við brúna. Kveðst vitnið við athugun hafa séð, að það mundi ekki komast veginn, vegna þess hve skarðið náði langt inn í veginn. Vitnið kveðst því hafa ekið yfir moldarflag niður að læknum og yfir lækinn.

Helgi Gíslason hefur hinn 15. september 1970 skýrt svo frá, að hann sé verkstjóri hjá Vegagerð ríkisins og m. a. haft verkstjórn í sambandi við brúarlagningu og veg að brúnni yfir Uxalæk í Vallanesvegi. Byrjað hafi verið á brúarsmíðinni 10. ágúst 1970. Þarna hafi verið brú fyrir. Steyptir voru nýir stöplar í sömu hæð og hinir fyrri, en síðan settir stálbitar á nýju stöplana, en áður hafi verið trébitar. Stálbitarnir hafi verið hærri og hafi brúin hækkað um þykktina á þeim. Nýja brúin sé nákvæmlega á sama stað og gamla brúin. Gamli vegurinn hafi ekki verið rifinn, en hann hafi verið breikkaður og hækkaður um á að gizka 70—80 cm sitt hvorum megin, en kveðst þó ekki vilja fullyrða um hækkunina, því að hann kveðst ekki sjálfur hafa séð um þetta verk. Hann hafi falið Guðna Nikulássyni að sjá um verkið, þ. e. vegarlagninguna, en brúarsmíðin hafi verið á vegum Einars Sigurðssonar á Reyðarfirði. Helgi kveðst ekki hafa sagt Guðna út í yztu æsar, hvernig ætti að vinna verkið. Guðni sé flokksstjóri hjá honum og sé búinn að vera við vegagerð árum saman og því þaulkunnugur vegagerð. Hann kveðst hafa falið Guðna að leggja veginn að brúnni, þ. e. hækka og breikka gamla veginn. Það hafi verið sín fyrirmæli. Helgi segir, að hann telji, að vegarlagningunni hafi ekki verið lokið, þegar slysið varð. Hann kveðst hafa komið á staðinn 23. ágúst 1970. Hann segir, að honum hafi virzt, að eftir hafi verið að fylla í vik hægra megin á veginum, þegar komið er frá Fljótinu, og segir, að vik þetta sjáist nokkuð vel á myndum nr. 4 og nr. 2 á réttarskjali nr. 4. Hann telur, að búið hafi verið að hlaða sniddukant að brúnni vinstra megin, þegar komið er frá Fljótinu, og telur, að hann hafi rótazt niður með bifreiðinni, þegar hún valt út af. Hann telur, að hluti af sniddukantinum sjáist á báðum áðurgreindum myndum nr. 2 og 4. Hann telur, að kanturinn hafi verið hlaðinn næst brúnni, og segir, að þetta sé venjulegur máti að hlaða kanta. Þeir séu venjulega hlaðnir úr sniddum á malarkant, ef svo ber undir og eins og þarna var. Aftur á móti, ef vatn leiki um vegarkant, sé nauðsynlegt að hlaða kanta úr grjóti, og kveðst hann halda, að ekki hafi verið nauðsynlegt að hlað kantinn þarna megin úr grjóti, en aftur á móti gæti það verið nauðsynlegt hinum megin, þar sem vatnið kemur undir brúna. Hann telur, að vegurinn hafi verið fær öllum bifreiðum, og tekur fram, að bifreið sú, sem ók möl í veginn, hafi stöðugt ekið veginn, en það hafi verið breikkunin á veginum, sem hafi svikið. Hann kveðst hafa verið í leyfi frá 20. til 23. ágúst. Kveðst hann ekkert hafa fylgzt með umræddri vegarlagningu. Fyrirmæli

um þessa vegarlagningu kveðst Helgi hafa fengið hjá Agli Jónssyni, umdæmisverkstjóra á Reyðarfirði. Aðspurður skýrir hann svo frá, að aðvörunarmerki séu sett upp, ef vegur er talinn hættulegur fyrir umferð.

Guðni Nikulásson flokksstjóri hefur hinn 15. september 1970 skýrt svo frá fyrir dómi, að hann hafi séð um vegarlagninguna við Uxalækjarbrú, en Einar Sigurðsson hafi séð um brúarsmíðina. Guðni kveðst hafa byrjað að vinna við brúar- og vegarlagninguna sennilega um 10. ágúst. Helgi Gíslason hafi ekkert samband haft við sig út af vegarlagningunni né hann við Helga. Aftur á móti hafi verið rætt um það við Egil Jónsson umdæmisverkstjóra, að mætti sæi um verkið. Aðspurður segir Guðni, að nýja brúin sé alveg á sama stað og gamla brúin, en hún sé nokkuð hærri, sennilega milli 70 og 80 cm, og hafi því þurft að hækka veginn við brúna sem þessari hækkun nam. Vegurinn hafi að sjálfsögðu breikkað, bæði að neðan og við vegarhæð. Ekki treystir Guðni sér til þess að segja til um með neinni nákvæmni, hve mikið vegurinn hafi breikkað. Breikkunin hafi verið framkvæmd þannig, að sótt var möl og henni ekið á gamla veginn og sturtað og síðan mokað úr. Hann kveðst hafa höggvið gamla kantinn, sem var úr sniddum, við brúna og út frá honum í stalla, til þess að mölin rynni síður til. Gamli sniddukanturinn hafi staðið óhaggaður við brúna, allt þar til 1 metri ca. var í hina nýju vegarhæð, og sennilega rúmlega 1 metra út frá brúnni Fljótsmegin. Hann kveðst hafa lagt steininn, sem sjáist fremst á mynd nr. 7 á réttarskjali nr. 4, ofan á gamla kantinn. Það, sem fyrir ofan er, sé nýtt og hafi sniddur verið hlaðnar þar í vegarhæð. Hann bendir sérstaklega á tréborðin í vegkantinum á mynd nr. 7. Það séu timburborð, sem hann hafi lagt í veginn til þess að koma í veg fyrir skrið. Borð og planka hafi hann lagt á gamla veginn og hafi borðin náð út fyrir hann. Síðan hafi verið keyrð möl í veginn ofan á borðin og hafi hann lagt borð alltaf öðru hverju og sjáist greinilega í eitt borð á mynd nr. 7, þar sem endi af því standi út úr kantinum nokkuð fyrir neðan, þar sem fremri maðurinn stendur. Engar teikningar kveðst Guðni hafa haft í sambandi við vegarlagningu þessa. Aðspurður hvort lagningu vegarins hafi verið lokið, þegar slysið varð, svarar mætti, að brúarsmíðinni hafi verið lokið, en eftir hafi verið að fylla í vik hægra megin á veginum, þegar komið er frá Fljótinu. Sjáist vik þetta greinilega á mynd nr. 4 á dskj. nr. 4. Hann kveðst hafa sett niður hæla þá, sem sjáist á myndum nr. 1—6. Hælarnir hafi verið ó-

málaðir. Önnur aðvörunarmerki voru ekki sett upp. Hann segir, að þeir hafi verið búnir að keyra veginn til daginn áður og hafi vegagerðarbifreið þeirra, sem er svipuð að stærð og U 1120, verið notuð í keyrslu á mölinni og hafi hún verið margbúin að aka veginn. Þegar síðasta mölin hafi verið keyrð í veginn og sléttuð, hafi þeir ekið bifreiðinni fram og aftur um veginn og myndað hjólför í veginn.

Vitnið Hrafn Sveinbjarnarson kveðst hafa unnið við að aka möl í veginn báðum megin við brúna yfir Uxalæk. Kveðst vitnið hafa unnið verk þetta í tímavinnu og hafi Vegagerð ríkisins greitt honum laun fyrir það. Vitnið kveðst hafa sótt mölina í námu, sem sé skammt austan við brúna, það er ekki Fljótsmegin. Þeim megin hafi lítið þurft af möl í veginn, aðeins rétt við brúna. Fljótsmegin við brúna hafi gamli vegurinn verið mikið lægri en brúin og hafi því þurft að aka mikilli möl þar í. Þegar vitnið var búið að aka möl að brúnni austan megin, bakkaði það bifreiðinni yfir brúna og sturtaði mölinni af pallinum, fyrst að brúnni, og síðan kveðst vitnið hafa bakkað lengra og lengra út á hinn nýja veg, sem þannig myndaðist, og haldið svo áfram, þar til Guðni Nikulásson sagði vitninu, að nóg væri komið. Guðni hafi stjórnað verkinu. Vitnið varð ekki vart við, að Helgi Gíslason verkstjóri eða Egill Jónsson umdæmisverkstjóri hefðu afskipti af framkvæmd verksins. Vitnið telur, að vinnan við þetta hafi tekið tvo til þrjá daga. Vitnið lauk við að aka mölinni á fimmtudagskvöldi. Segir vitnið, að Guðni hafi rutt úr mölinni og hafi verið honum til aðstoðar tveir unglingar. Ekki hafi þeir haft önnur verkfæri en skóflur. Vitnið sá, að Guðni lagði þverborð hér og þar í veginn til þess að treysta bindingu malarinnar, og vitnið kveðst hafa tekið eftir því, að við brúna, Fljótsmegin, hafi verið hlaðið með sniddum. Vitnið kveðst hafa hætt að bakka bifreiðinni með mölinni, þegar fært var að aka allan vegarspottann, en þá kveðst vitnið hafa snúið bifreiðinni við á melnum Fljótsmegin við Uxalæk. Þegar vitnið hafði lokið við að aka mölinni, kveðst það samkvæmt beiðni Guðna hafa ekið nokkrum sinnum fram og aftur vegarspottann til þess að þjappa veginn og til þess að setja í hann hjólför. Guðni hafði sett niður nokkra ómálaða hæla, sem sjáist á framlögðum myndum á dskj. nr. 4.

Egill Jónsson umdæmisverkstjóri Vegargerðar ríkisins, hefur hinn 20. október 1970 skýrt svo frá fyrir dómi, að hann hafi haft yfirumsjón með vegarlagningu að og frá brú yfir Uxalæk í ágústmánuði 1970. Hann kveðst hafa komið á staðinn, þegar verið var

að enda við að byggja brúna. Með brúarsmiðnum var Guðni flokksstjóri, en Helgi Gíslason verkstjóri var þar ekki. Egill kveðst hafa falið Guðna að fylla að brúnni, eins og venjulegt sé að gera, og hlaða að brúnni. Kveðst hann sérstaklega hafa beðið Guðna að hlaða að brúnni, því að ef það kæmi fyrir, að gleymist að hlaða að brú, þá myndist vik við brýrnar. Egill kveðst hafa haft tal af Helga Gíslasyni verkstjóra, sennilega daginn eftir að hann ræddi við Guðna, og hafi hann sagt Helga, að hann hefði falið Guðna að fylla að brúnni. Guðni muni vera búinn að starfa sem flokksstjóri hjá Vegagerð ríkisins í þrjú til fjögur sumur og sé hann þaulvanur vegagerðarmaður. Aðspurður segir Egill, að eiginlega hafi vegarlagningunni ekki alveg verið lokið þann dag, sem slysið varð hinn 21. ágúst 1970. Eftir hafi verið að fylla upp í vik um það bil 10—12 metra frá brúnni Vallanesmegin. Tekur hann fram, að um þetta hafi hann ekki vitað fyrr en daginn eftir slysið, þegar hann kom á vettvang. Hafi hann þá strax séð, að eftir var að fylla upp í greint vik. Kveðst hann hafa rætt um þetta við Guðna, sem þá hafi verið staddur þarna. Hafi Guðni sagt, að rétt væri, að vikið væri óuppfyllt. Hann hafi ætlað að fylla upp í það eftir helgina. Segir Egill, að fyllt hafi verið upp í vikið þarna strax á eftir. Hann segir, að vikið sjáist greinilega á myndum nr. 2 og 4 á dskj. nr. 4. Hann segir, að ekki hafi verið teikning af umræddri vegarlagningu, en þarna hafi verið endurbyggður gamall vegur. Hann kveðst hafa spurt Guðna, hvað hann hafi notað til þess að þétta eða binda vegarefnið. Guðni hafi sagzt hafa notað þverborð, sem hann hafi lagt hér og þar í kantana, svo að síður rynni. Egill segir, að honum sé ekki kunnugt um, að slík aðferð sé venjuleg. Aftur á móti sé oftast til bindingar notaðar sniddur. Hann kveðst aldrei hafa séð notuð borð sem að framan greinir, til bindingar. Þegar kantur er hlaðinn á eftir, þá sé grafið úr til þess að koma sniddum inn í vegbrúnina til bindingar, en sé kantur hlaðinn jafnóðum, þá er sniddum raðað þannig inn í veginn, að vegarefnið bindist. Þetta sé aðallega gert, þar sem efni til vegarins sé laust í sér.

III.

Daginn eftir umrætt slys tilnefndi sýslumaðurinn í Suður-Múlasýslu tvo skoðunarmenn til að skoða vettvang. Skoðunarmennirnir, þeir Sölvi Aðalsteinsson og Björn Sveinsson, fóru samdægurs á staðinn, og hinn 23. ágúst 1970 skiluðu þeir skoðunargerð, þar sem m. a. segir svo:

„Við undirritaðir skoðunarmenn, tilnefndir af sýslumanni Suður-Múlasýslu hinn 22. ágúst 1970 til þess að gera skoðunargerð á veginum við Uxalækjarbrú á Vallanesvegi, þar sem bifreiðin U 1220 valt út af veginum að kvöldi þess 21. þ. m.

Laugardaginn 22. ágúst 1970 mættum við á slysstað og gerðum athuganir þær, sem hér fara á eftir.

Á Uxalæk er nýbyggð brú, og undanfarna daga hefur verið unnið að lagningu vegar að henni. Brúin var hækkuð og vegurinn einnig hækkaður um 1 m og þar með dregið úr kvos, sem er við lækinn. Akpallur brúarinnar er 3.20 m á breidd. Vegarbreidd við brú 3.60 m, breikkar síðan í 5 m í 5 m fjarlægð, mjókkar aftur á næstu 4 m niður í 3 m og heldur þeirri breidd á 11 m kafla.

Vegargerðin er þannig framkvæmd, að ekið er þurri möl á veginn og rennt að bílpalli í breikku, sem verður í gamla veginn. Síðan er byggður einfaldur sniddukantur á veginn á fyrstu 5 m frá brú. Kanturinn að vestan er 1.50 m á hæð, flái 0.95 m, að austan hefur kanturinn verið um 2.30 m á hæð, en er horfinn á 3.8 m kafla frá brú, en horn stendur eftir, 1.2 m, sem við teljum, að hafi skriðið fram um 30 cm.

Athugavert við gerð þess vegar teljum við vera:

I. Vegurinn er gerður úr þurri möl, sem fær ekki bindingu, fyrr en hann hefur staðið um tíma og helzt blotnað í gegn, enda skríða kantarnir undan fæti og hægt að skara mölina með reku, þegar við grófum holur til að kanna veginn.

II. Breikkun vegarins um ca. 30 til 50 cm teljum við varhugaverða með því að renna haldlausri möl fram af gamla veginum, og gefi það skriðhættu. Hér hefði þurft að undirbyggja breikkunina úr sniddu eða góðu bindiefni minnsta kosti í hæð gamla vegarins.

III. Einfaldur sniddukantur, óbundinn, gefur engan styrk á þurri malaruppfyllingu.

IV. Auðséð er, að malaruppfyllingin skríður undan bílhjólinu, og afleiðingin verður velta.

V. Þessi vegargerð þolir ekki keyrslu, fyrr en vegurinn hefur sezt, og umferð á hann er því leyfð of fljótt og án viðvörunar.

VI. Vængur brúarstólpans er ekki vel lagaður til að byggja við hann vel góðan kant.“

IV.

Kröfur sínar í málinu styður stefnandi þeim rökum, að sam-

kvæmt því, sem fram komi í skoðunargerð svo og öðrum gögnum málsins, þar á meðal rannsókn á kornastærð fyllingarefnis, sé leitt í ljós, að orsök slyssins megi rekja til þess í fyrsta lagi, að vegargerð hafi verið stórlega áfátt, og í öðru lagi, að viðvörunarmerkjum hafi ekki verið komið fyrir, enda þótt vegargerðinni hafi ekki verið lokið. Þetta hvort tveggja verði að teljast til stórkostlegs gáleysis af hendi vegagerðarmanna. Beri ríkissjóður því fulla bótaábyrgð á því tjóni, sem hlauzt af slysinu. Til frekari stuðnings kröfum sínum er á það bent af hálfu stefnanda, að framkvæmd vegarlagningarinnar hafi öll verið í handaskolum. Ekki hafi verið gerð sérstök teikning af mannvirkinu, en nútímatækni krefjist þess, að uppdráttur skuli gerður og verkið hannað fyrirfram. Enginn verkstjóri hafi verið við framkvæmd verksins, heldur aðeins flokksstjóri. Efnisvali hafi verið áfátt. Ekki verði annað séð en að stefnandi hafi ekið eftir miðjum vegi og að vegurinn hafi hreinlega sprungið undan þunga bifreiðarinnar, en stefnandi hafi sýnt af sér ýtrustu varkárni í akstrinum.

V.

Af hálfu ríkissjóðs er aðalkrafan um sýknu studd þeim rökum í greinargerð, að sök á slysinu liggi hjá stefnanda sjálfum. Ekki sé um slíkt gáleysi að ræða af hendi starfsmanna Vegagerðarinnar, að sannað sé eða líklegt, að slysi hefði ekki orðið afstýrt, ef ýtrasta varkárni hefði verið sýnd af hendi ökumanns. Að öðrum kosti beri ríkissjóður ekki ábyrgð á tjóni, er hljótast kynni af slysum á opinberum vegum samkvæmt 2. mgr. 65. gr. vegalaga nr. 71 30. desember 1963. Samkvæmt teikningu af vettvangi á fylgiskjali með dómsskjali nr. 13 virðist ljóst, að um útafakstur ökumanns bifreiðarinnar hafi verið að ræða. Engin tilraun hafi heldur verið gerð til þess að koma í veg fyrir slys með því að stöðva bifreiðina, eftir að ljóst var, að hún var komin út úr hjólförum vegarins, heldur hafi ökumaðurinn aukið við eldsneytisgjöf bifreiðarinnar og valdið þar með útafakstri. Vegargerðin þarna hafi verið á allra vitorði austur þar, enda í þessu tilfelli ökumaðurinn nýbúinn að aka yfir brúna, áður en slysið varð, og því fullkunnugt um hinn nýja og tiltölulega lausa veg. Auk þess beri vegfarendum að sýna sérstaka varúð í akstri, þar sem unnið er að vegargerð, sbr. lög nr. 40/1968. Þá hafi vegurinn næst brúnni verið merktur með stikum og því enn meiri ástæða til aðgæzlu.

Við hinn munnlega málflutning var af hálfu ríkissjóðs á það

bent, að stefnandi hafi ekið of hratt að brúnni í nefnt sinn, enda þótt hann hafi verið búinn að veita því eftirtekt, að brúin var ný og vegurinn beggja vegna við hana. Þá er því og haldið fram, að ekki sé venjulegt að hanna verk sem lagningu þessa vegarspotta. Flokksstjórinn hafi verið verkstjóri og ekki hafi verið ástæða til að kveðja til verkfræðing. Útlagning vegarins hafi verið samkvæmt venju. Ríkið haldi uppi víðtækri þjónustu fyrir borgarana, þar á meðal umfangsmiklu vegakerfi af mismunandi gerð, allt frá krókóttum vegslóðum og upp í steinsteyptar hraðbrautir. Kostnaður við vegagerð og vegaviðhald sé gífurlegur. Ákvæði 2. mgr. 65. gr. vegalaganna hafi verið sett til að takmarka bótaábyrgð ríkissjóðs. Lagaákvæði þetta brjóti ekki í bága við meginreglur laga og alls ekki við stjórnarskrána, enda geti bifreiðaeigendur tryggt sig fyrir því tjóni, sem verða kann á bifreiðum við akstur á opinberum vegum, með því að húftryggja bifreiðarnar, t. d. hafi stefnandi húftryggt bifreið sína á árunum 1967—1970, en því miður hafi hann tekið hana úr tryggingu, nokkru áður en slysið varð. Ekkert bendi til að víkja beri nefndu lagaákvæði til hliðar. Verði stefnandi samkvæmt framansögðu sjálfur að bera tjón sitt.

Varakrafa ríkissjóðs um lækkun stefnukröfunnar er í fyrsta lagi byggð á hlutdeild stefnanda í tjóninu, verði aðalkrafan um algera sýknu ekki tekin til greina, en í öðru lagi á of háum og órökstuddum kröfum vegna atvinnutjóns.

Af hálfu ríkissjóðs er vísað til Hrd. 1959/79 með þeirri athugasemd, að lagaákvæðið í 65. gr. vegalaga séu yngri en dómurinn.

VI.

Dómendur fóru hinn 30. maí s.l. á vettvang og kynntu sér aðstæður. Var þá tekið sýni af fyllingarefni í vegi. Sýni þetta var sent Rannsóknastofnun byggingariðnaðarins, sem hinn 2. júní s.l. framkvæmdi rannsókn á kornastærð sýnisins.

Umræddur vegur, sem liggur heim að prestssetrinu Vallanesi og býlinu Jaðri, telst til opinberra vega. Í 64. og 65. gr. vegalaga nr. 23/1970 er fjallað um viðhald og reglur fyrir umferð á opinberum vegum. Greinar þessar eru svohljóðandi:

„64. gr.

Þegar vegur er fullgerður eða almenn umferð hefur verið leyfð um hann, skal honum haldið við, eftir því, sem aðstæður leyfa, þannig að hann gegni sem bezt hlutverki sínu.

65. gr.

Vegagerðin skal, svo fljótt sem við verður komið, eftir að hún hefur fengið vitneskju um vegaskemmdir, sem hættulegar eru umferð, láta gera við þær eða merkja hina hættulegu staði, þar til viðgerð hefur farið fram.

Vegagerð ríkisins er ekki ábyrg fyrir tjóni, sem hljótast kann 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."

Ákvæði 2. mgr. 65. gr. var fyrst tekið upp í vegalög nr. 71/1963. Í greinargerð með frumvarpi að síðastnefndum lögum varðandi nefnt ákvæði segir svo:

„Í gildandi vegalögum er ekki vikið að skaðabótaábyrgð vegagerðarinnar vegna slysa á vegum. Undanfarið hefur í vaxandi mæli gætt tilhneigingar til að koma slíkri bótaskyldu á vegagerðina af hálfu þeirra, sem fyrir tjóni urðu. Hér er lagt til, að ábyrgð vegagerðarinnar komi því aðeins til, að starfsmenn hennar hafi sýnt „stórkostlegt gáleysi" og ökumenn hefðu ekki getað afstýrt slysi, þótt beitt hefði verið ýtrustu varkárni. — Ætti að vera ljóst, að ekki er unnt að hafa svo stöðugt og vakandi eftirlit með yfir 10 þús. km. malarvegakerfi landsins, jafnvel þótt viðhaldsfé væri ríflegra en verið hefur, að ekki verði af og til allvíða varasamir kaflar, sé ekki farið með ýtrustu varkárni."

Þegar virt er tilorðning 2. mgr. 65. gr. vegalaga nr. 23/1970, verður að telja, að hún taki fyrst og fremst til vegaviðhalds. Hækkun brúarinnar yfir Uxalæk og vegarframkvæmdirnar við hana voru frekar endurnýjun en venjulegt vegaviðhald. Hinir sérfróðu meðdómendur eru sammála um, að fyllingarefnið, sem notað var, sé bindiefnasnautt og því hafi vegna skriðhættu verið nauðsynlegt að þjappa það sérstaklega vel. Það var ekki gert, þar sem þjöppun var ekki framkvæmd utan hjólfara. Viðurkennt er af verkstjóra Vegagerðarinnar, að vegargerðinni var ekki lokið. Vik var í veginum, svo að á kafla var vegurinn mjög mjór. Vegna þess hve vegurinn þarna var mjór og þjöppun efnisins ófullkomin, var umferð um veginn varhugaverð. Engin viðhlítandi aðvörunarmerki voru á staðnum. Lítur dómurinn svo á, að umrætt slys verði fyrst og fremst rakið til þeirra mistaka starfsmanna Vegagerðarinnar að hleypa umferð yfir brúna án viðvörunarmerkja, áður en forsvaranlega var frá veginum gengið. Á þessum mistökum starfsmanna sinna ber ríkissjóður ábyrgð, enda verður að líta

svo á, eins og á stendur, að ákvæði 2. mgr. 65. gr. vegalaga standi þessu ekki í vegi. Hins vegar þykir sýnt, að stefnandi, sem skömmu áður hafði ekið yfir brúna, hafi ekki gætt allrar þeirrar varúðar, sem af honum mátti krefjast. Verður hann því sjálfur að bera hluta af tjóni sínu. Þykir rétt að skipta sök þannig, að ríkissjóður bæti stefnanda tjón hans að 3/5, en stefnandi beri sjálfur 2/5 hluta tjóns síns.

Rétt þykir, að málskostnaður í þessum þætti málsins falli niður.

Bjarni K. Bjarnason borgardómari kvað upp dóm þennan ásamt meðdómendunum Hákoni Ólafssyni og Pálma R. Pálmasyni verkfræðingum.

Dómsorð:

Stefndu, fjármálaráðherra og samgönguráðherra f. h. ríkissjóðs, bera skaðabótaábyrgð á 3/5 hlutum þess tjóns, sem stefnandi, Gunnlaugur Sigurðsson, varð fyrir hinn 21. ágúst 1970, er bifreið hans U 1220 skemmdist í veltu.

Málskostnaður í þessum þætti málsins fellur niður.

Föstudaginn 22. júní 1973.

Nr 89/1973: **Ásgeir Hannes Eiríksson**
gegn
Borgarstjóranum í Reykjavík
f. h. borgarstjórnar Reykjavíkur
Heilbrigðismálaráðherra
f. h. heilbrigðismálaráðuneytisins og
Dómsmálaráðherra
f. h. dómsmálaráðuneytisins.

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómarar Hæstaréttar.

Kærumál. Frávísunardómur úr gildi felldur.

Dómur Hæstaréttar:

Sóknaraðili hefur skotið máli þessu til Hæstaréttar með kæru, sem héraðsdómaranum barst 15. maí 1973 og Hæsta-