

**Mál nr. 7/2001**

**M  
og  
Vátryggingafélagið X v/ A  
og  
Vátryggingafélagið Y v/ B.**

**Árekstur á þjóðvegi nr. 1, Suðurlandsvegi, við Ingólfshvol í Ölfusi þann 13.10.2000.**

**Gögn.**

1. Málskot móttakið 9.1.2001.
2. Niðurstaða Tjónanefndar vátryggingarfélaganna.
3. Lögregluskýrsla ásamt vettvangsupprætti, viðbótarskýrslum og ljósmyndum.
4. Umsögn v/ tjóns á hestakerru, dags. 27.10.2000.
5. Skoðunarskýrsla v/ tjóns á A og hestakerru, dags. 14.11.2000.
6. Bréf Ó hrl., dags. 30.10.2000 og 24.1.2001 (málskot).
7. Bréf K hrl., dags. 16.1.2001.
8. Bréf Y, dags. 1. og 28.11.2000 og 29.1.2001.

**Málsatvik.**

Bifreiðunum A og B var ekið vestur Suðurlandsveg. Á móts við afleggjara að Ingólfshvoli var B ekið vinstra megin fram úr A, en í sömu andrá var A beygt til vinstri áleiðis inn á afleggjarann. Rákust saman vinstra framhorn A og vinstri hlið B. B hafnaði utan vegar að suðvestanverðu og valt. Mikið tjón er sagt hafa orðið á báðum bifreiðum og þær voru óökufærar. A dró hestakerru í umrætt sinn. Í lögregluskýrslu segir að kerran hafi verið allstór, yfirbyggð og þar af leiðandi hafi ljós ekki sést á bifreið sem hana dregur. Við athugun lögreglu á ljósabúnaði kerrunnar eftir áreksturinn kom í ljós að engin ljós kviknuðu aftan á henni. Þegar áreksturinn varð var myrkur og rigning og blautt færi. Hámarkshraði á veginum er 90 km á klst. Biðskylda hvíldi á afleggjaranum að Ingólfshvoli gagnvart umferð á Suðurlandsvegi. Samkvæmt vettvangsupprætti var umferð á Suðurlandsvegi í gagnstæðar áttir aðskilin með hálfbrotinni línu að norðanverðu við hliðina á heilli línu að sunnanverðu.

Ökumaður A kvaðst hafa ekið á hægri ferð og ætlað að beygja til vinstri að Ingólfshvoli. Hann hafi gefið stefnumerki til vinstri og síðan byrjað að beygja, en þá hafi B komið fram með A og árekstur orðið. Ökumaðurinn kvað ljós á kerrunni hafa veri í lagi, er hann hafi farið af stað með kerruna.

Ökumaður B kvaðst hafa ekið á 90-100 km hraða á klst. Rétt áður en áreksturinn varð hafi hann ekið fram úr annarri bifreið (hér eftir nefnd C). Er hann hafi verið kominn fram úr C hafi hann séð hestakerruna, sem A dró, ljóslausa rétt framundan. Hann hafi því sveigt til vinstri og ekið vinstra megin fram með kerrunni, en þá hafi A verið beygt og árekstur orðið.

Ökumaður C kvaðst hafa ekið á 90 km hraða á klst. vestur Suðurlandsveg. Á móts við Kögunarhól hafi B verið ekið fram úr og hafi henni verið ekið áfram til vesturs á svipuðum hraða og C, en heldur dregið hægt í sundur með bifreiðunum. Þegar ökumaðurinn hafi verið að nálgast Ingólfshvol hafi B verið í u.þ.b. 300 m fjarlægð. Hann hafi þá veitt því athygli að hemlaljós B hafi logað og síðan hafi bifreiðin horfið honum sjónum. Skyndilega hafi hann séð hvar framundan hafi verið kerra á veginum. Hann hafi snögghemlað og sveigt bifreið sinni til hægri fram hjá kerrunni til að afstýra árekstri við hana. Vitnið kvað ljósabúnað hafa verið á kerrunni, en engin ljós hafi logað á henni. Hann hafi einungis séð glitaugu þegar hann hafi ekið að hestakerrunni.

Eitt vitni, sem kom á vettvang skömmu eftir áreksturinn, bar að ökuljós A hafi þá verið kveikt og stefnuljós hafi einnig logað á bifreiðinni. Full ljós hafi verið á hestakerrunni.

Annað vitni kvaðst einnig hafa komið á vettvang eftir áreksturinn. Hann hafi skoðað hestakerruna og séð að rafmagnssnúra á beislinu hafi nánast verið í sundur, þar sem hún hafi klemmst á milli höggvara A og beislisins. Hann hafi prófað stefnuljós á kerrunni og hafi þau einungis logað til hægri.

Þriðja vitnið kvaðst hafa ekið á eftir A á Austurvegi á Selfossi og hafi hún dregið hestakerru. Ljós hafi þá logað á kerrunni. Vitnið kvaðst skömmu síðar hafa ekið fram úr A á Austurvegi og haldið áfram leiðar sinnar vestur Suðurlandsveg.

Fjórdða vitnið kvaðst hafa verið á Selfossi þó nokkru áður en áreksturinn varð og þá hafi B verið ekið í veg fyrir sig. Hafi vitnið fylgt B eftir vestur fyrir Selfoss á 90 km hraða á klst., en þrátt fyrir það hafi bifreiðin horfið sjónum.

#### **Álit.**

Ökumaður A beygði bifreið sinni til vinstri í sömu andrá og B var ekið fram úr henni. Hann virðist ekki hafa vitað af ferðum B fyrr en áreksturinn varð. Ekki verður af fyrirliggjandi gögnum talið nægilega sannað að afturljós á hestakerrunni, sem A dró, hafi verið biluð eða þau ekki logað áður en áreksturinn varð. Á hinn bóginn verður ekki talið að ökumaður A hafi tímanlega gefið fyrirhugaða beygju til kynna með stefnumerkjum eins og honum bar skv. 2. og 4. mgr. 31. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Þá hefur hann ekki gengið úr skugga um að hann hafi mátt beygja án hættu fyrir aðra eða gefið umferð á eftir sér nægilegan gaum áður en hann beygði, sbr. 2. mgr. 15. gr. ufl. Telst ökumaður A eiga meginsök á árekstrinum. Þótt ökumaður B hafði nokkru áður ekið fram úr annarri bifreið (C) verður ekki séð að það verði virt honum sérstaklega til sakar er hann hugðist aka fram úr A. Hins vegar gaf ökumaðurinn ekki fyrirhugaðan framúrakstur til kynna t.d. með hljóðmerki. Þá ók hann a.m.k. á hámarkshraða þrátt fyrir myrkur og regn. Með þessu sýndi ökumaðurinn ekki þá varúð sem af honum mátti krefjast miðað við þær aðstæður sem þarna voru. Á hann einnig nokkra sök á því hvernig fór.

#### **Niðurstaða.**

Leggja ber 2/3 hluta sakar á ökumann A og 1/3 hluta sakar á ökumann B.

Reykjavík, 6. febrúar 2001.

Rúnar Guðmundsson hdl.

Valgeir Pálsson hrl.

Jón Magnússon hrl.