

**Mál nr. 174/2002**

**M  
og  
Vátryggingafélagið X  
og  
Vátryggingafélagið Y**

**Árekstur á Borgarfjarðarvegi við mót Bráandarstaðavegs þann 16.5.2002.**

**Gögn.**

1. Málskot móttakið 28.8.2002 ásamt greinargerð.
2. Niðurstaða Tjónanefndar vátryggingarfélaganna.
3. Lögregluskýrsla ásamt vettvangsuppdráttum og ljósmyndum.
4. Tölvupóstasamskipti milli Vegagerðarinnar og Vátryggingafélags Íslands hf.
5. Bréf forstöðumanns umhverfissviðs Austur-Héraðs, dags. 14.6.2002.
6. Bréf X, dags. 30.5.2002.
7. Bréf Y, dags. 11.9.2002.

**Málsatvik.**

Bifreiðinni A var ekið til vesturs eftir Bráandarstaðavegi og beygt til vinstri áleiðis suður Borgarfjarðarveg. Í sömu andrá var bifreiðinni B ekið norður Borgarfjarðarveg. Að sunnanverðu við vegamótin varð árekstur með bifreiðunum. Mikið tjón varð á báðum bifreiðum og voru þær óökufærar. Hemlaför eftir B mældust um 33 m. Bjart var af degi, sólskin og þurr færi.

Ökumaður A kvaðst hafa fyrir venju að víkja fyrir umferð á Borgarfjarðarvegi og dregið úr hraða er hann nálgast vegamótin. Hann hafi horft eftir hugsanlegri umferð á Borgarfjarðarvegi, en engar umferðar orðið var og því ekið inn á veginn. Í sömu svifum hafi farþegi í framsæti kallað að bifreið væri að koma. Hafi hann þá hellað, en árekstur engu að síður orðið.

Ökumaður B kvaðst hafa ekið á 90 km hraða á leið norður Borgarfjarðarveg. Hafi hann séð til ferða B vestur veginn frá Bráandarstöðum og að dregið hafi verið úr hraða hennar, er hann nálgast vegamótin. Er hann hafi verið kominn nærri vegamótunum hafi hann séð að árekstur yrði og hafi hann því hellað.

Í tölvupósti Vegagerðarinnar frá 27.5.2002 er staðfest að Borgarfjarðarvegur (94) og Bráandarstaðavegur (949) séu taldir til þjóðvega skv. 8. gr. vegalaga nr. 45/1994 og að báðir vegirnir uppfylli skilyrði lagagreinarinnar um tengivegi. Tekið er fram að Bráandarstaðavegur sé ekki talinn upp með tengivegum í gildandi þingsályktun um vegaáætlun.

**Álit.**

Á Borgarfjarðarvegi, þar sem áreksturinn varð, er bundið slitlag og er miðlína mörkuð langsum eftir veginum. Breidd vegarins er um 7,2 m. Hámarkshraði á honum er 90 km á klst., sbr. 2. mgr. 37. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Bráandarstaðavegur er malborinn og um 6 m á breidd. Hámarkshraði á veginum er 80 km á klst., sbr. 2. mgr. 37. gr. ufl.

Vart verður um það deilt að Borgarfjarðarvegur, sem liggur milli byggðarlaga á Héraði, er fjölfarinn og gerður fyrir hraða umferð. Á hinn bóginn er Bráandarstaðavegur tiltölulega stuttur vegur og ekki ætlaður fyrir hraða umferð þrátt fyrir að á honum gildi hinn almenni hámarkshraði á vegi utan þéttbýlis sem ekki er með bundnu slitlagi. Þá er vegurinn fyrst og fremst ætlaður fyrir umferð að tveimur eða þremur bæjum sem hann liggur að.

Á mótum þessara tveggja vega eru engin merki sem með afgerandi hætti gefa til kynna hvernig umferðarrétti sé háttað. Þannig eru engin umferðarmerki við vegamótin sem gefa til kynna biðskyldu (A06.11), stöðvunarskyldu (B19.11) eða hættuleg vegamót (A05.11). Við Þrándarstaðaveg eru einungis staðarvísar (F.12.11) að tveimur bæjum. Engin ákvörðun mun hafa verið tekin af dómsmálaráðherra skv. 1. mgr. 81. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 um að Borgarfjarðarvegur skuli teljast til aðalbrauta þar sem umferð hafi forgang, sbr. 2. mgr. 25. laganna. Þá hefur sams konar ákvörðun heldur ekki verið tekin af lögreglustjóra í umdæminu, sbr. b. lið 2. mgr. 81. gr. ufl.

Af fyrirbyggjandi gögnum er í raun ekkert sem beinlínis gefur tilefni til að ætla að Þrándarstaðavegur sé ekki notaður til almennrar umferðar og teljist því ekki vera vegur skv. skilgreiningu 2. gr. ufl. Eins og aðstæður eru við gatnamótin sýnist fyrst og fremst vera til skoðunar hvort ökumanni A hafi borið að veita B forgang skv. 3. mgr. 25. gr. ufl. eða hvort ökumanni B hafi borið að víkja fyrir A, sem hann hafði sér á hægri hönd, sbr. 4. mgr. sömu gr. Eins og áður greinir eru engin umferðarmerki við vegamótin sem gáfu ökumönnum það til kynna hvorum hafi borið að víkja. Er til mikils boga frá sjónarmiði umferðaröryggis að á því geti leikið vafi hvernig umferðarrétti sé háttað við vegamót sem þessi.

Í 3. mgr. 25. gr. ufl. segir að ökumaður sem ætlar “að aka út á veg af bifreiðastæði, lóð, landareign, bensinstöð eða svipuðu svæði eða af götuslóða, stíg, göngugötu, vistgötu, heimreið eða svipuðum vegi...” skuli þá veita umferð í veg fyrir leið hans forgang. Ljóst er samkvæmt ákvæði þessu að ekki eru tæmandi taldir þeir vegir, þar sem ökumönnum ber að veita umferð forgang á vegi sem þeir ætla að aka inn á. Í frumvarpi að umferðarlögum, sem varð að lögum nr. 50/1987, segir svo: “3. mgr. er í samræmi við 5. mgr. 48. gr. [þágildandi umferðarlaga nr. 40/1968 - innskot úrskurðarnefndar] með breyttu orðalagi. Samkvæmt gildandi ákvæði ber umferð af einkavegi að víkja fyrir umferð á vegi sem ekið er inn á. Er lagt til að upptalning minni háttar vega verði nokkru ítarlegri, þannig að ákvæðið taki einnig til umferðar af götuslóða, stíg, göngugötu, heimreið eða svipuðum vegi.” (Alþt. 1986-1987, A-deild, bls. 907)

Þegar litið er til þess að Þrándarstaðavegur er frekar mjór fáfarinn malarvegur og einungis ætlaður fyrir umferð að þremur býlum verður að líta svo á að hann sé minni háttar vegur sem jafnað verður við þá vegi sem taldir eru upp í fyrrgreindu ákvæði 3. mgr. 25. gr. ufl. Til þess ber ennfremur að líta að gagnstæð niðurstaða um umferðarrétt á þessum vegamótum er til þess fallin að skapa mikla slyshættu á vegamótunum og öðrum sambærilegum vegamótum á Borgarfjarðarvegi. Að fenginni þessari niðurstöðu verður að líta svo á að ökumanni A hafi borið að veita umferð á Borgarfjarðarvegi forgang. Á þessu varð misbrestur hjá ökumanninum, er hann ók í veg fyrir B. Ekki liggur fyrri samkvæmt gögnum málsins að B hafi verið ekið of hratt eða ökumaður hennar hafi á annan hátt sýnt gáleysi þannig að honum verði gefin sök á árekstrinum. Ber ökumaður A því alla sök.

#### **Niðurstaða.**

Leggja ber alla sök á ökumann A.

Reykjavík, 1. október 2002.

Rúnar Guðmundsson hdl.

Valgeir Pálsson hrl.

Jón Magnússon hrl.