

Mál nr. 113/2011

M
og
vátryggingafélagið X v/ ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar A
og
vátryggingafélagið Y v/ ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar B.

Árekstur á Langholtsvegi í Reykjavík til móts við hús nr. 111 þann 6.2.2010.**Gögn.**

58. Málskot, móttakið 15.3.2011, ásamt fylgigögnum.
59. Bréf X, dags. 18.3.2011, ásamt fylgigögnum.
60. Bréf Y, dags. 11.4.2011, ásamt fylgigögnum.

Málsatvik.

Bifreiðinni A var ekið aftur á bak inn á Langholtsveg frá bifreiðastæði við hús nr. 111. Síðan var henni ekið áfram áleiðis til norðurs og hugðist ökumaðurinn snúa bifreiðinni við á götunni. Í sömu andrá bar að bifreiðina B sem var ekið norður Langholtsveg. Rákust þá saman að því er virðist framanverð vinstri hlið A og hægra framhorn B. Rökkur eða myrkur var og snjór og bleyta á götunni þegar áreksturinn varð. Samkvæmt upplýsingum í tjónstilkynningum voru báðar bifreiðir búnar ónegldum vetrardekkjum.

Ökumaður A kvaðst hafa ekið aftur á bak af bifreiðastæðinu og inn á Langholtsveg eftir að tvær bifreiðir höfðu ekið fram hjá og rautt ljós var komið fyrir umferð á Langholtsvegi við gatnamót Skeiðarvogs. Hann hafi svo ekið áfram nokkra metra og gefið stefnumerki til vinstri í þeim tilgangi að snúa við. Hann hafi verið kominn vel inn á veginn og dregið úr hraða þar sem bifreið hafi komið úr gagnstæðri átt. Þegar sú bifreið hafi verið farin hjá hafi hann lagt á A, en þá hafi B verið ekið í hlið A. Kveður ökumaðurinn að umtalsverður snjór og krapí hafi verið á árekstrarstað að undanskildum þeim hluta akbrautarinnar þar sem bifreiðum var beinlínis ekið.

Ökumaður B kvaðst hafa ekið á 50 km hraða á klst. Hafi A komið frá fyrrgreindu bifreiðastæði og verið sveigt í veg fyrir B eins og ökumaður A hafi ætlað að taka U-beygju. Vegna snjós og hálku hafi hann ekki náð að stöðva, en sveigt frá eins langt og hann taldi öruggt án þess að valda hættu gagnvart bifreiðum úr gagnstæðri átt.

Vitni, farþegi í B, kvað B hafa verið ekið á hægri akrein er þeir hafi séð A vera ekið út af stæði og numið staðar út við brún götunnar, ekki á sjálfri akbrautinni. A hafi svo verið ekið af stað mjög hægt og taldi vitnið að ökumaður A hafi verið að bíða eftir að B færi fram hjá. Þegar B hafi átt um 10-15 m ófarna að A hafi A verið ekið af stað til að taka U-beygju þvert yfir götuna. Þá hafi ökumaður B byrjað að hemla og færa sig til vinstri án þess að skapa hættu á hinum vegarhelmingnum. Einnig hafi ökumaður B gefið hljóðmerki. B hafi svo runnið í snjónum á A.

Álit.

Eins og ökumenn og vitni hafa lýst árekstrinum og tildrögum hans í fyrirliggjandi gögnum er ljóst að ökumaður A ók aftur á bak frá bifreiðastæði út á Langholtsveg og ók svo áfram til að snúa við á akbrautinni. Áður en ökumaður snýr ökutæki skal hann ganga úr skugga um að það sé unnt án hættu eða óþæginda fyrir aðra, sbr. 1. mgr. 17.

gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Ökumaður A vissi ekki af ferðum B fyrr en árekstur varð. Hann sýndi því ekki þá aðgæslu sem af honum mátti krefjast að lögum. Hann ber því sök á árekstrinum. Ekki hefur verið sýnt fram á að áreksturinn megi rekja til þess að ökumaður B hafi ekið óhæfilega hratt, að bifreið hans hafi verið vanbúin eða hann hagað akstri sínum að öðru leyti á þann hátt að virt verði honum til sakar. Eru því ekki efni til að leggja sök á ökumann B.

Niðurstaða.

Leggja ber alla sök á ökumann A.

Reykjavík, 19. apríl 2011.

Rúnar Guðmundsson hdl.

Valgeir Pálsson hrl.

Jón Magnússon hrl.