

Mál nr. 175/2013

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

Árekstur á Miklubraut í Reykjavík austan Skeiðarvogs í Reykjavík þann 10.4.2013.**Gögn.**

79. Málskot, móttakið 7.5.2013, ásamt fylgigögnum.
80. Bréf X, dags 27.5.2013.
81. Bréf Y, dags. 30.5.2013, ásamt fylgigögnum.

Málsatvik.

Bifreiðinni A var ekið vestur Miklubraut á akrein lengst til vinstri og aftan á bifreiðina B sem var kyrrstæð og mannlaus á akreininni. Áreksturinn varð um hádegisbil. Bjart var af degi og þurrt færi. Í lögregluskýrslu kemur fram að tilkynning hafi borist kl. 12:14 um A, kyrrstæða og mannlausa á götunni, en skömmu síðar, eða kl. 12:35 um að ekið hafði verið aftan á bifreiðina. Hafi A verið á akreininni lengst til vinstri með akstursstefnu til vesturs. Þarna séu þrjár akreinar í stefnu til vesturs auk fráreinar/aðreinar fyrir umferð af Sæbraut inn á Miklubraut til vesturs og af Miklubraut inn á Skeiðarvog. Því séu þarna alls fjórar akreinar. Ekki hafi verið að sjá að nein tilraun hafi verið gerð til að takmarka hættu sem af henni stafaði. Engin varúðarljós (hazard) hafi verið á bifreiðinni og stöðuljós voru slökkt. Enginn varúðarþríhyrningur hafi verið á akbrautinni. Á vegarkaflanum, þar sem áreksturinn varð, sé hámarkshraði á akbrautinni 80 km á klst. og umferð hafi verið þung og mikil þegar óhappið varð.

Eftir ökumanni A er haft að hann hafi ekið á um 80 km hraða á klst. eftir akreininni lengst til vinstri, þegar bifreið fyrir framan hann hafi snögglega verið beygt til hægri yfir á næstu akrein. Hann hafi þá séð B kyrrstæða fyrir framan sig. Hann hafi reynt að beygja frá en verið kominn of nálægt og ekið utan í hægri afturhorn B.

Skömmu eftir að lögregla kom á vettvang kom ökumaður B á vettvang. Hann kvað B hafa bilað og hafi hann farið á brott til að fá frekari aðstoð. Hann hafi ekki kveikt nein ljós né sett upp viðvörunarþríhyrning.

Álit.

Samkvæmt 1. mgr. 27. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 má eigi stöðva ökutæki eða leggja því á þeim stað eða þannig að valdið geti hættu eða óþarfa óþægindum fyrir umferðina. Samkvæmt 2. mgr. sömu gr. má einungis stöðva ökutæki eða leggja því hægra megin á akbraut. Skal stöðva ökutæki eða leggja við ystu brún akbrautar og samhliða henni eða utan hennar, ef unnt er. Ekki fer á milli að stöðvun B á akreininni fór alvarlega í bága við þessi ákvæði umferðarlaga. Stöðvist ökutæki vegna vélarbilunar þar sem bannað er að stöðva ökutæki eða leggja því skal flytja það á viðeigandi stað eins fljótt og unnt er, sbr. 1. mgr. 30. gr. ufl. Hafi ökutæki stöðvast á þannig stað eða svo að hætta eða óþægindi stafi af fyrir umferðina skal ökumaður jafnframt gera ráðstafanir til að vara aðra vegfarendur við þar til það hefur verið flutt á brott. Á þessu varð misbrestur hjá ökumanni B þegar litið er til þess að hann gerði engar ráðstafanir til að vara aðra

vegfarendur við bifreiðinni áður en hann hvarf af vettvangi. Verður áreksturinn einkum rakinn til þessa og ber því ökumaður B megin sök á honum. Ökumaður A rakst í B er hann hugðist beygja hægra megin fram með henni. Að öllu virtu verður að telja að hann hafi ekki sýnt alla þá varúð og tillitssemi í akstri sínum sem af honum mátti krefjast, sbr. 1. mgr. 4. gr. ufl. Á hann því einnig nokkra sök á því hvernig fór. Verður sök skipt eins og í niðurstöðunni greinir.

Niðurstaða.

Ökumaður A ber 1/3 hluta sakar og ökumaður B ber 2/3 hluta sakar.

Reykjavík, 18. júní 2013.

Þóra Hallgrímsdóttir hdl.

Valgeir Pálsson hrl.

Jón Magnússon hrl.