

Mál nr. 35/2014
M og
V1 v/ bifreiðarinnar A og V2 v/ bifreiðarinnar B.

Árekstur á brú yfir Jökulsá við Jökulsárlón 23. október 2013.

Gögn.

1. Málskot móttakið 29. janúar 2014 ásamt gögnum.
2. Bréf V1 dags. 6. febrúar 2014 ásamt gögnum.
3. Bréf V2 dags. 12. febrúar 2014 ásamt ljósmyndum.
4. Bréf f.h. ökumanns B, dags. 17. febrúar 2014.

Málsatvik.

Í lögregluskýrslu vegna málsins kemur fram að árekstur varð með bifreiðunum A og B við vesturenda brúarinnar yfir Jökulsá við Jökulsárlón á Breiðamerkursandi. Bifreiðinni B var ekið til vestur yfir brúna en bifreið A til austurs. Ökumaður bifreiðar A kveðst hafa verið að aka að brúnni á miðjum vegi þegar hann varð var við bifreið sem kom á móti yfir brúna. Ökumaður A ætlaði þá að aka aftur á bak en nánast í sömu mund hafi orðið árekstur með bifreiðunum. Ökumaður B kveðst hafa verið kominn inn á brúna þegar hann sá bifreið koma á móti. Þá hafi hann snarhemaði en runnið áfram á bifreið B. Í lögregluskýrslu kveðst ökumaður B hafa ekið á um 70-80 km/klst og þar kemur einnig fram að á vettvangi sé 50 km/klst hámarkshraði

M telur að ekki séu efni til þess að leggja nokkra sök á ökumann bifreiðar A vegna málsins heldur að ökumaður bifreiðar B beri alla sök á árekstrinum. M vísar til þess að ökumaður B hafi ekið allt of hratt miðað við aðstæður auk þess sem hann beri í lögregluskýrslu að hafa ekki verið að fylgjast með veginum.

V1 vísar til 1.mgr. 19.gr. umferðarlaga nr. 50/1987 og telur ökumann A, sem V1 telur hafa komið seinna að brúnni, bera megin sök á árekstrinum fyrir að hafa ekki vikið fyrir þeim sem fyrir kom að brúnni, eða ökumanni B. V1 telur þó að ökumaður B eigi að bera 25-50% tjónsins vegna hraðaksturs.

V2 vísar til þess að brúarstæðið við Jökulsá sé einbreitt frá ristarhliði við afleggjara að austanverðu og að stuðningsvirki brúarinnar að vestanverðu. Einbreiður vegkaflí sé því um 234 metrar á meðan brúargólfið sjálft sé um 110-115 metrar. Í bréfi V2 kemur fram það mat félagsins að bifreið A hafi verið ekið um 32 metra af þessum einbreiða kafla þegar árekstur varð en ökumaður B hafi ekið um 202 metra. Einnig bendir V2 á að ökumaður A hafi komið að brúnni af afleggjara rétt áður og því ekki sýnilegur ökumanni B með löngum fyrirvara. V2 vísar til 1.mgr. 19.gr. umferðarlaga þar sem kemur fram að þegar ökutæki mætast þar sem hvorugt kemst framhjá hinu áhættulaust skuli sá víkja eða aka til hliðar sem betur fær komið því við. Ökumaður A hafi borið umrædda skyldu og beri því nokkra sök á árekstrinum. V2 vísar hins vegar einnig til þess sem haft er eftir ökumanni B í lögregluskýrslu um ökuhraða og að hann hafi litið til hliðar rétt fyrir áreksturinn. Með hliðsjón af þessum þáttum telur V2 að sök eigi að skipta til helminga.

Lögmaður ökumanns B vísar til þess að skjólstæðingur hans hafi slasast alvarlega í árekstrinum og og verði að skoða það sem haft sé eftir honum á vettvangi í ljósi þess. Einnig vísar hann til þess að ökumaður B hafi verið kominn fyrir inn á brúna og ósannað sé að hann hafi ekið of hratt miðað við aðstæður, en ökumaður B kveðst hafa ekið á um 60 km/klst, það hafi verið rigning og hann því keyrt varlega.

Álit.

Af gögnum málsins má ráða að árekstur hafi orðið við vesturenda brúar sem báðir ökumenn hugðust aka yfir. Við brúna þeim megin er vegur að brúnni einbreiður rúma 30 metra að brúnni sjálfri. Í ljósi þess hvar áreksturinn síðan varð eru nokkrar líkur á því að ökumaður B hafi komið fyrir að brúnni. Í 1.mgr. 19.gr. umferðarlaga kemur fram að við aðstæður sem þessar beri að aka varlega og sýna öðrum vegfarendum tillitssemi og nema staðar, ef nauðsyn ber til. Einnig kemur fram að ef ökutæki ná ekki að mætast hættulaust skuli sá ökumaður sem betur fær því við komið, aka út af vegi eða aftur á bak.

Við sakarmat í þessu máli verður litið til þess að báðum ökumönnum bar að aka varlega og sýna tillitssemi. Við akstur yfir brú sem þessa, þar sem útsýni er aðeins skert sitt hvoru megin við, verður að gæta þess að aka með þeim hætti að auðvelt sé að stöðva bifreið og eftir atvikum víkja ef slíkar aðstæður myndast. Þessa gætti hvorugur ökumanna nægilega vel. Þegar litið er til upplýsinga í lögregluskýrslu er þó ljóst að ákomustaður er á brúnni í um 55 metra fjarlægð frá þeim stað sem B stöðvaðist eftir áreksturinn. Virðist ökumaður B hafa byrjað þá að nauðhemla, eins og hann lýsir í lögregluskýrslu. Bendir það, sem og framburður ökumanna um ökuhraða, eindregið til þess að bifreið B hafi verið ekið mun hraðar en aðstæður leyfðu. Miðað við hversu stutt bifreið A hafði verið ekið inn að brúnni verður að ætla að auðvelt hefði verið fyrir ökumann bifreiðar B að stöðva bifreið á þeirri vegalengd sem eftir var þegar hann sá bifreið A, þ.e. ef bifreið B hefði verið ekið af nægri tillitssemi yfir brúna. Verður því meginástæða árekstursins rakin til þess að ökumaður B sýndi ekki nægilega tillitssemi við aksturinn þar sem hann ók of hratt miðað við aðstæður og ber hann því 2/3 hluta sakar. Það verður þó ekki hjá því litið að ökumaður A virðist hafa komið síðar að brúnni en ökumaður B og gat hann því betur komið því við að aka aftur á bak eða út af veginum m.v. skýr fyrirmæli 1.mgr. 19.gr. umferðarlaga. Það gerði hann ekki og ber hann því 1/3 hluta sakar.

Niðurstaða.

Sök skiptist þannig að ökumaður bifreiðar B ber 2/3 hluta sakar en ökumaður bifreiðar A 1/3 hluta sakar.

Reykjavík 14. mars 2014.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson hrl.

Jón Magnússon hrl.