

Mál nr. 387/2016**M og
og váttryggingafélagið V vegna ábyrgðartrygginga bifreiðanna og B.****Árekstur beygjuafrein af Reykjanesbraut 27. ágúst 2016.****Gögn.**

Málskot, móttakið 17.11.2016, ásamt fylgigögnum.

Bréf V, dags. 23.11.2016, ásamt lögregluskýrslu, athugasemdum frá eiganda B og niðurstöðu tjónanefndar.

Málsatvik.

Í lögregluskýrslu kemur fram að árekstur hafi orðið með bifreiðunum A og B ég beygjuafrein af Reykjanesbraut inn á Breiðholtsbraut/Nýbýlaveg, þar sem bifreið A var ekið aftan á bifreið B. Á Reykjanesbraut er 80 km/klst hámarkshraði en á beygjuafreininni sjálfri er hámarkshraðinn 50 km/klst. Báðum bifreiðum var ekið um Reykjanesbraut og inn á beygjuafreinina. Í framburði M, sem var ökumaður bifreiðar A, í lögregluskýrslu kemur fram að hann kveðst hafa ekið á um 80-90 km/klst hraða á hægri akrein Reykjanesbrautar og ætla að aka inn á beygjuafreinina þegar bifreið B hafi verið beygt af vinstri akrein í veg fyrir hann og inn á beygjuafreinina þannig að bifreið A lenti aftan á bifreið B. Ökumaður bifreiðar B kveðst hafa ekið um Reykjanesbraut á vinstri akrein á um 70 km/klst hraða og gefið stefnuljós og skipt um akrein yfir á hægri akrein og inn á beygjuafreinina um 25 metrum frá byrjun beygjuafreinar og þar hafi bifreið A verið ekið aftan á bifreið B. Í lögregluskýrslu kemur fram að um 60 m hemlaför hafi verið á vettvangi eftir bifreið A.

M telur að ökumaður bifreiðar B hafi ekið gegn fyrirmælum 2. mgr. 17. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 þegar hann hafi skipt um akrein í veg fyrir bifreið A án þess að gæta að því að það væri hægt án hættu og óþæginda fyrir aðra umferð. Ökumaður bifreiðar B hafi misreiknað fjarlægðir, m.v. hámarkshraða á Reykjanesbraut, þegar hann skipti um akrein og beri því alla ábyrgð á árekstrinum.

V telur að skipta eigi sök jafnt milli ökumanna, ökumaður bifreiðar A hafi ekið of hratt m.v. aðstæður og ökumaður bifreiðar B hafi skipt um akrein án þess að gæta nægilega að annarri umferð. Í sérstökum athugasemdum frá ökumanni bifreiðar B kemur síðan fram að hann telji að ökumaður bifreiðar A beri alla sök á árekstrinum þar sem þeirri bifreið hafi verið ekki allt of hratt m.v. aðstæður og sýni aðstæður á vettvangi að sá ökumaður hafi ekið miklu mun hraðar en hann gaf upp í framburði sínum hjá lögreglu.

Álit.

Af gögnum málsins er ljóst að bifreið A var ekið aftan á bifreið B á beygjuafrein af Reykjanesbraut, en þar er hámarkshraði er 50 km/klst. Ökumaður bifreiðar B viðurkennir að hafa skipt um akrein á Reykjanesbraut, af þeirri vinstri yfir á hægri, og síðan hafi hann ekið inn á beygjuafrein og þá hafi árekstur orðið. Á ökumanni bifreiðar B hvíldi sú varúðarskylda að gæta þess að akreinaskeipti hans væru þannig að þau væru möguleg án hættu og óþæginda fyrir aðra umferð. Við það mat virðist ökumaður bifreiðar B hafa misreiknað þá fjarlægð sem var á milli bifreiðar B og bifreiðar A, sem ekið var á eftir, á hægri akrein. Verður áreksturinn rakinn að hluta til þeirrar háttsemi ökumanns bifreiðar B að hafa skipt um akrein í veg fyrir ökumann bifreiðar A.

Þegar hins vegar er litið til upplýsinga um hámarkshraða á þeirri beygjuafrein sem báðum bifreiðum var ekið inn á, framburðar ökumanns bifreiðar A um ætlaðan ökuhraða sinn. hemlaför á vettvangi og tjón á bifreiðunum er ljóst að bifreið A var ekið nokkuð vel yfir hámarkshraða inn á beygjuafreinina og verður sú háttsemi metin honum til gáleysis. Ber ökumaður bifreiðar A því einnig sök á árekstrinum.

Þegar allt er virt sem kemur fram hér að ofan þykir rétt að skipta sök til helminga.

Niðurstaða.

Sök skiptist til helminga milli ökumanna bifreiða A og bifreið B.

Reykjavík, 20. desember 2016.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson hrl.

Jón Magnússon hrl.