

Mál nr. 292/2019**M og
V1 vegna ábyrgðartryggingar ökutækisins A og
V2 v/ ábyrgðartryggingar ökutækisins B****Árekstur á Arnarnesvegi 21. október 2017.****Gögn.**

Málskot, móttakið 6. september 2019, ásamt fylgiskjölum.

Bréf V2, dags. 1. október 2019 ásamt gögnum.

Tölvupóstur V1, dags. 14. október 2019.

Málsatvik.

Í lögregluskýrslu vegna málsins kemur fram að árekstur varð með bifreiðunum A og B á Arnarnesvegi þar sem ökumaður bifreiðar A auk austur Arnarnes og beygði til vinstri á ljósastýrðum gatnamótum við Hafnafjarðarveg þegar ökumaður bifreiðar B kom akandi beint vestur Arnarnesveg með fyrirhugaða akstursstefnu beint áfram. Vitni sem ók í sömu akstursstefnu og ökumaður bifreiðar B telur að ökumaður þeirrar bifreiðar hafi ekið á ofsahraða fram úr sér og mögulega gegn rauðu ljósi inn á gatnamótin. Í málinu liggur einnig fyrir hraðaútreikningur þar sem áætlaður hraði bifreiðar B er 102 km/klst.

M telur að áreksturinn megi fyrst og fremst rekja til ofsaksturs ökumanns bifreiðar B. Hún vísar til þess að hún sem ökumaður bifreiðar A hafi ekki farið út á gatnamótin í fyrirhugaða vinstri beygju fyrr en ljósin skiptu af grænu í gult og þá hafi enginn bifreið verið á gatnamótunum. Hún hafi við tekið fullt tillit til umferðar sem á móti kom við vinstri beygju inn á Hafnafjarðarveg og það hafi verið fráleitt að ætla að bifreið B, sem M kveðst hafa séð á lengdar, myndi ekki stöðva á gatnamótunum. Einnig vísar M til framburðar vitnis og útreikninga sem liggja fyrir um líklegan hraða bifreiðar B, sem sé langt yfir hámarkshraða.

V1 tekur undir sjónarmið M og telur sannað að árekstur sé hægt að til þess að bifreið B hafi verið ekið langt yfir hámarkshraða og gegn rauðu ljósi.

V2 telur að skipta eigi sök til helminga, annars vegar vegna þess að M sem ökumanni bifreiðar A hafi borið að veita umferð sem kom á móti henni á Arnarnesvegi (bifreið B) forgang við beygju sína á vegamótunum, sbr. háttænisregla þess efnis í 1. og 6. mgr. 25. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Það verði hins vegar að meta ökumanni bifreiðar B það til sakar að hafa ekið nokkuð yfir hámarkshraða, en ósannað sé að bifreið B hafi verið ekið inn á gatnamótin gegn rauðu ljósi.

Álit.

Ágreiningur er um skiptingu sakar vegna árekstur bifreiða A og B. Í fyrsta lagi er ágreiningur um stöðu umferðarljósa og hvort ökumaður bifreiðar B hafi ekið inn á gatnamót gegn rauðu ljósi. Í skýrslu lögreglu af vitni sem ók í sömu akstursátt og ökumaður bifreiðar B koma fram getgátur vitnisins um þá háttsemi ökumanns bifreiðar B án þess að vitni geti fullyrt nákvæmar um stöðu ljósanna. Verður með vitnisburði hans ekki talið sannað að ökumaður bifreiðar B hafi ótvírætt ekið inn á gatnamótin gegn rauðu ljósi. Verður því að leggja til grundvallar að staða ljósanna hafi verið sú sama hjá báðum ökumönnum við akstur á gatnamótunum rétt í aðdraganda árekstursins. Í umferðarlögum er kveðið á um það í 25. gr. hvernig haga ber akstri á gatnamótum. Í 1. mgr. 25. gr. kemur fram að ökumenn skuli sýna aðgát við aksturinn og gildi það um báða ökumenn í þessu máli. Í 6. mgr. 25. gr. kemur síðan fram að sá sem ætlar að beygja á á gatnamótum verði að veita umferð sem kemur á móti forgang og þannig hátaði um ökumann bifreiðar A, málskotsaðila í þessu máli. Í 36. gr. umferðarlaga er síðan kveðið á um að ökumenn skuli haga ökuhraða m.v. aðstæður og gæta sérstaklega að sér við akstur um gatnamót. Þó ekki sé sannað að ökumaður bifreiðar B hafi ekið inn á gatnamótin gegn rauðu ljósi telst hann að hafa ekið of hratt m.v. aðstæður, án tillits til þess hvort hámarkshraði er 50 eða 60 km/klst á vettvangi, en þar má vísa bæði til útreiknaðs hraða og vitnisburð um hraðakstur. Af öllum virtum aðstæðum verður sök skipt til helminga milli ökumann bifreiða A og B.

Niðurstaða.

Sök skiptist til helminga.

Reykjavík, 19. nóvember 2019.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Guðmundur Stefán Martinsson lögfr.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.