

Mál nr. 45/2022**Nafn málskotsaðila (M)****Nöfn varnaraðila: (V1) og (V2).****Heiti váttryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.****Skráningarnúmer ökutækja: A og B****Sakarskipting. Akreinaskipti.****Gögn.**

1. Málskot mótttekið 11. febrúar 2022 ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V1 dags. 3. mars 2022 ásamt fylgiskjali.
3. Bréf V2 dags. 1. apríl 2022 ásamt fylgiskjölum.
4. Viðbótarathugasemdir M dags. 8. apríl 2022.

Málsatvik.

Hinn 2. febrúar 2022 varð árekstur milli bifreiðanna A, sem M ók umrætt sinn, og B á Kringlumýrarbraut í Reykjavík. Aðilar fylltu ekki út sameiginlega tjónstilkynningu á vettvangi, en skýrsla Aðstoðar og öryggis vegna atviksins er fyrirbyggjandi. Er þar haft eftir M að hann hafi verið kyrrstæður á miðjuakrein á rauðu ljósi og tveir eða þrjár bílar fyrir framan hann. Þegar grænt ljós hafi kviknað hafi bíll fyrir framan drepist á sér og hafi tekið tíma að koma honum í gang. Hafi M því ákveðið að aka yfir á vinstri akrein. Hann hafi ekki séð neina bifreið í speglinum og því gefið stefnuljós og beygt yfir á vinstri akrein. Hafi hann þá séð ljós koma á fleygiferð aftan að sér. Bifreiðin fyrir framan hafi rétt verið tekin af stað og hann reynt að auka hraðann, en það hafi ekki dugað til og B ekið aftan á A. Haft er eftir ökumanni B að hann hafi verið á vinstri akrein og ein bifreið fyrir framan hann, en röð af bílum hafi verið á miðjuakrein. B hafi haldið sínum ökuhraða og ætlað að aka fram fyrir bílaröðina á miðjuakrein en hafi þá skyndilega séð stefnuljós fyrir framan sig. Hann hafi þá hemlað en A ekið í veg fyrir B með þeim afleiðingum að bifreiðarnar rákust saman.

Á grundvelli framangreinds var M talinn bera alla sök á árekstri aðila. Hann fellir sig ekki við þá niðurstöðu og tekur fram í málskoti að það sé ekki svo að A hafi verið ekið beint í veg fyrir B við akreinaskiptin. M hafi tekið rösklega af stað eftir að hann sá enga bifreið í hliðarspeglinum. Það hafi ekki verið fyrir en ökuhraði A var orðinn 20 til 30 kílómetrar á klukkustund sem hann hafi veitt B athygli í baksýnispegli en þá hafi B nálgast hratt. Áreksturinn hafi ekki átt sér stað fyrr en A hafi verið komin framhjá gangbrautarljósum við gatnamótin. Því hljóti B að hafa verið á of miklum hraða miðað við aðstæður. Málskoti fylgja jafnframt afstöðumyndir sem gefi m.a. til kynna líklega staðsetningu bifreiðanna í aðdraganda áreksturs.

V1, sem var váttryggjandi A á tjónsdegi, gerir ekki sérstakar athugasemdir vegna málsins.

V2, sem var váttryggjandi B á tjónsdegi, lýsir í bréfi sínu til nefndarinnar þeirri afstöðu að leggja verði upphaflegan framburð aðila, eins og hann komi fram í áður nefndri skýrslu, til grundvallar. Síðar til komin frásögn M dugi því ekki til að færa sönnur á að áreksturinn hafi orðið á öðrum stað og með öðrum hætti en skýrslan gefi til kynna. M hafi ekið af stað úr kyrrstöðu, skipt um akrein og tekið fram úr án þess að viðhafa lögskylda aðgát. Beri hann því alla sök á árekstri aðila.

Í viðbótarathugasemdum sínum skorar M á nefndina að hlusta á hljóðupptökur Aðstoðar og öryggis en þar komi greinilega í ljós að ökumenn hafi verið sammála um að A hafi verið á að minnsta kosti 30 kílómetra hraða þegar árekstur varð. Ljóst sé að til að ná þeim hraða þurfi að aka töluverða vegalengd og því hafi A ekki verið ekið í veg fyrir B, eins og ráða megi af einföldum texta í skriflegri skýrslu Aðstoðar og öryggis. M geti ekki sannað á hvaða hraða B hafi verið en greinilegt sé að hraði B hafi verið umfram löglegan hámarkshraða á vettvangi. M hafi gengið vel úr skugga um að engin bifreið væri sýnileg áður en hann skipti um akrein.

Álit.

Samkvæmt 2. mgr. 20. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 ber ökumanni, áður en hann ekur af stað frá vegarbrún, skiptir um akrein eða ekur á annan hátt til hliðar, að ganga úr skugga um að það sé unnt án hættu eða óþarfa óþæginda fyrir aðra. Líta verður á framburð M í fyrirbyggjandi skýrslu Aðstoðar og öryggis, dags. 2. febrúar 2022, sem frumgagn í málinu en nefndin hlutast ekki til um sjálfstæða

gagnaöflun. Án frekari gagna, svo sem vitnisframburða, sem styðji við frásögn hans er því ekki tækt að byggja á lýsingum M í málskoti varðandi það hvar áreksturinn átti sér stað eða um meintan hraðakstur B. Í fyrrnefndri skýrslu er haft eftir M að hann hafi ekki séð neina bifreið í speglinum og þá gefið stefnuljós og ekið inn á vinstri akrein. Þegar hann hafi verið kominn út á akreinina hafi hann séð ljós koma á fleygiferð að sér. Getur frásögn hans að þessu leyti samræmst frásögn B en haft er eftir honum að hann hafi skyndilega séð stefnuljós A og hellað en A ekið í veg fyrir sig. Samkvæmt þessu verður að líta svo á að M hafi ekki gætt nægilega að umferð fyrir aftan sig áður en hann skipti um akrein og að rekja megi umræddan árekstur til þess.

Niðurstaða.

Ökumaður A ber alla sök á umræddum árekstri.

Reykjavík, 3. maí 2022.

Póra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir