

 logohd

D Ó M U R

16. júlí 2013

Mál nr. S-10/2012:

Ákærandi: Lögreglustjórinn á Akureyri

*(Eyþór Þorbergsson fulltrúi)*

Ákærðu: A

*(Fróði Steingrímsson hdl.)*

B

*(Jón Jónsson hrl.)*

Dómari: Þorsteinn Davíðsson héraðsdómari, Ólafur Ólafsson héraðsdómari,  
Þorsteinn Vilhjálmsson edlisfræðingur

## **D Ó M U R**

**Héraðsdóms Norðurlands vestra 16. júlí 2013 í máli nr. S-10/2012:**

### **Ákærvaldið**

*(Eypór Þorbergsson fulltrúi)*

**gegn**

**A**

*(Fróði Steingrímsson hdl.)*

**B**

*(Jón Jónsson hrl.)*

Mál þetta, sem dómtekið var að lokinni aðalmeðferð miðvikudaginn 22. maí, er höfðað með ákæru lögreglustjórans á Akureyri, útgefinni 6. febrúar 2012, á hendur A, [...] og B,[...], „fyrir manndráp af gáleysi og umferðarlagabrot:

**I.**

Gegn ákærða A, fyrir að hafa mánudagskvöldið 27. desember 2010, ekið vöruflutningabifreiðinni Y með vélavagninn Z, norður Norðurlandsveg í Langadal í Húnavatnshreppi, án nægilegrar aðgæslu, með vélavagninn, sem hentaði ekki til flutninga á þeim farni sem ákærði flutti, bremsulítinn eða bremsulausan, á mismunandi stórum dekkjum og með mismunandi loftþrýsting í hjólbörðum og hlaðinn 12,1 tonni af steinrörum, en farmurinn náði 2,5 metra hæð, en rörin höfðu verið sett þvert á vagninn, án lögboðinna klossa framan og aftan við farminn og enga klossa eða stytur til varnar hliðarskriði og farmurinn aðeins bundinn niður að hluta, en ástand vagnsins og háfermi hans skertu rásfestu hans, með þeim

afleiðingum að vagninn fylgdi ekki bifreiðinni, heldur leitaði of mikið til vinstri yfir miðlínu vegarins, sem síðan varð til þess að ákærði ók vagninum á vagnlestina Q og W, sem ekið var suður sama veg. Við áreksturinn lenti vagninn sem ákærði ók bæði á bifreiðinni sem kom á mót og vagninum og farmurinn, sem ákærði var með á vélavagninum, losnaði af og fór að hluta inn í ökumannshús bifreiðarinnar og lenti á ökumanni hennar X, [...],[...], að hann lést nær samstundis.

Telst þetta varða við 215. gr. almennra hegningarlaga nr. 19, 1940 og 1. mgr. 4. gr., 1. mgr. 14. gr., 1. mgr. og 3. mgr. 59. gr. og 3. mgr. og 4. mgr. 73. gr. sbr. 1. mgr. 100. gr. umferðarlaga nr. 50, 1987, sbr. lög nr. 44, 1993 og lög nr. 66, 2006, og 1. mgr. 2. gr. og 1. mgr. 6. gr., sbr. 13. gr. reglugerðar nr. 671, 2008 um hleðslu, merkingar og frágang á farmi og 6. gr. og 16. gr. reglugerðar nr. 822, 2004, um gerð og búnað ökutækja.

## II.

Gegn ákærða B, sem var forsvarsmaður og aðaleigandi einkahlutafélagsins E [...], en félagið var eigandi vörubifreiðarinnar Y og vélavagnsins Z, fyrir hlutdeild í ofangreindu manndrápi af gáleysi og umferðarlagabrot, með því að tryggja ekki að útbúnaður vélavagnsins væri með þeim hætti að hægt væri að haga hleðslu með öruggum hætti og í samræmi við lög og með því að vagnlestin var ekki í lögmætu ástandi eins og að ofan var lýst.

Telst þetta varða við 215. gr., sbr. 22. gr. almennra hegningarlaga nr. 19, 1940 og 1. mgr. og 2. mgr. 59. gr. og 3. mgr. 73. gr. sbr. 1. mgr. 100. gr. umferðarlaga nr. 50, 1987, með síðari breytingum, og 1. mgr. 2. gr. og 1. mgr. 6. gr., sbr. 13. gr. reglugerðar nr. 671, 2008 um hleðslu, merkingar og frágang á farmi og 6. gr. og 16. gr. reglugerðar nr. 822, 2004, um gerð og búnað ökutækja.

## III.

Þess er krafist að ákærðu verði dæmdir til refsingar og til greiðslu alls sakarkostnaðar og ákærði A verði dæmdur til sviptingar ökuréttar, samkvæmt 101. gr. nefndra umferðarlaga, sbr. lög nr. 44, 1993.“

Ákærðu krefjast báðir sýknu og að málsvarnarlaun og annar sakarkostnaður greiðist úr ríkissjóði. Til vara krefst ákærði A vægustu refsingar sem lög leyfi.

Í dómi þessum verður vöruflytningabifreiðin Y, sem ákærði ók, nefnd *vörubifreiðin*, vélavagninn Z, sem vörubifreiðin dró, verður nefndur *vagninn* og bifreiðin Q, sem X ók, nefnd *flytningabifreiðin*.

Með bréfi dómstólaráðs, dagsettu 6. maí 2013, var málinu úthlutað til dómformanns á grundvelli 6. mgr. 18. gr. laga nr. 15/1998 vegna forfalla dómstjóra Héraðsdóms Norðurlands vestra sem farið hafði með málið fram að því. Meðdómendum var falin seta í dóminum með bréfi dómstólaráðs dagsettu 27. mars 2013.

## Málavextir

Samkvæmt frumskýrslu lögreglu barst hinn 27. desember 2010 kl. 19:09 tilkynning um umferðaróhapp á Þjóðvegi 1, skammt frá Húnaveri. Þar hefði farmur flutningabifreiðar fallið af henni og lokað veginum. Skömmu síðar barst önnur tilkynning um slys sem orðið hefði á svipuðum slóðum. Þegar lögregla var á leið á vettvang bárust nýjar upplýsingar um að eitt slys hefði orðið og einn maður mikið slasaður. Á vettvangi lá flutningabifreiðin á vinstri hlið neðan við veg. Vagn, er vörubifreiðin hefði dregið, var á akbrautinni og enn fastur við bifreiðina. Á vettvangi mátti samkvæmt skýrslunni sjá steinsteypt rör í molum um alla akbraut. Vörubifreiðinni, sem var í eigu E ehf., og á leið frá Borgarnesi með steinrör til Eskifjarðar, ók A, ákærði í máli þessu, en flutningabifreiðinni ók X. Var X fluttur burt með sjúkrabifreið á Blönduósflugvöll og þaðan með þyrllu á Borgarspítalann í Reykjavík þar sem hann var úrskurðaður látinn.

Slysið varð í Langadal, rétt austan við svonefnt Svartárdalshorn. Samkvæmt skýrslu Ú, rannsóknarlögreglumanns sem kom á vettvang, var „veður gott þegar slysið varð, þurrt og stillt en nokkuð kalt en myrkur var. Vegurinn var þurr og auður og allar aðstæður til aksturs góðar.“ Samkvæmt skýrslunni var flutningabifreiðinni, sem dró gámagrind, ekið vestur þjóðveg 1 og eftir beinum kafla á slysavettvangi. Vörubifreiðinni og vagninum var ekið sama veg í austur. Ákærði A hafi ekið „upp hæðina fyrir Svartárdalshorn og í aflíðandi vinstri og svo hægri beygju niður af horninu og rétti bifreiðina af í áttina austur. Á þessum kafla er skemmd í veginum sem nær yfir syðri akreinina og yfir á nyrðri akreinina. Víravegrið er í beygjunni.“

Engar upplýsingar var að hafa um ökuhraða af ökuritaskífu vörubifreiðarinnar þar eð hún sneri öfugt í ökurita. Samkvæmt ökuritaskífu flutningabifreiðarinnar var hraði hennar 92 km/klst er slysið varð.

Vagninn hafði verið skoðaður hjá V á Austurlandi hinn 7. október 2010. Sett var út á hemla og ljósabúnað og eiganda gert að koma með vagninn til endurskoðunar fyrir 30. nóvember.

Samkvæmt upplýsingum sem lögregla aflaði hjá S í Borgarnesi voru steinrörin 12,1 tonn að þyngd, 45 stykki af 250 mm rörum og hvert um 183 kg og 26 stykki af 250 mm tengirörum, um 150 kg hvert.

### *Krufningarskýrsla*

[...].

### *Vagninn*

Vagninn Z virðist fyrst hafa verið skráður árið 1996 í Þýskalandi, en verið fluttur til Íslands notaður árið 2004. Vagninn var sérstaklega útbúinn til að flytja þungar vinnuvélar. Hann var 2,5 m á breidd en lengd hans og burðargeta hefur verið

breytileg í tímans rás. Þegar slysið varð virðist hann hafa verið 10,0 m á lengd með sléttum tréþalli, þó með halla aftur á bak á öftustu 1-2 metrunum. Eiginþyngd samkvæmt ökutækjaskrá var þá 6,6 tonn en hún var 5,2 tonn eftir slysið samkvæmt skýrslu Rannsóknarnefndar umferðarslysa.

Heimiluð heildarþyngd vagnsins var 24,0 tonn þannig að hann skyldi samkvæmt því geta borið 17,4 tonna farm. Stálbiti er þversum á vagninum að framan, ca. 15 cm hærrí en pallurinn, en að aftan voru sliskjur eða rampar sem voru hafðar í lóðréttri stöðu í akstri en afturendar þeirra lagðir niður á jörð þegar vélum eða tækjum var ekið upp á pallinn. Á pallinum og við hann var síðan búnaður til að festa vélar á vagninn en ekki búnaður til að festa eða flytja annars konar farm. Undir vagninum voru fjögur hjól að framan, á ás 1 sem tengdist við snúningskrans og beisli, og samtals átta hjól að aftan, á ásum 2 og 3.

### *Bíltæknirannsókn*

Að beiðni lögreglustjórans á Akureyri vann F bíltæknirannsókn á vagninum og flutningabifreiðinni. Voru skýrslur um rannsóknirnar unnar frá desember 2010 til mars 2011.

Niðurstöður rannsóknar á flutningabifreiðinni voru að hún hefði verið í lagi í aðdraganda slyssins, þar sem „engin ummerki um bilun, hamlandi slit í hemlaklossum eða óeðlilegt ástand hjólbarða, hjóla-, stýris- og fjöðrunarbúnaðar og hemla“ hafi fundist.

Verða nú raktar helstu niðurstöður rannsóknar á vagninum.

Radíus hjólbarða vinstra megin á ási 1 var samkvæmt rannsókninni 40 mm minni en annarra barða. Segir í niðurstöðum að því hafi vagninn leitað til vinstri. Á innri hjólbarða vinstra megin hafi loftþrýstingur verið 90,0 psi. Afleiðing þess hafi verið skert rásfesta, en eðlilegur loftþrýstingur sé 110 til 120 psi. Loftþrýstingur á innri hjólbarða hægra megin hafi verið 78,5 psi. Afleiðing þess hafi verið skert rásfesta. Á hægri ási 2 hafi loftþrýstingur verið 51,0 psi í ytri barða en 72,0 í innri. Afleiðingin hafi verið skert rásfesta. Vegna nudds við grind hafi vagninn leitað til hægri. Hægra megin á ási 3 hafi loftþrýstingur verið 66,0 psi í ytri barða en 65,0 í innri. Vegna nudds við grind hafi vagninn leitað til hægri. Um hjólbarða vinstra megin á ási 3 segir meðal annars: „Vegna nudds við grind leitaði vagninn til vinstri. Nokkru fyrir árekstur varð innri hjólbarðinn loftlaus. Við það jókst álagið verulega á ytri hjólbarðann og þá nuddaðist hann fastar við grindina í pallinum og vagninn leitaði meira til vinstri. Í árekstri hvellsprakk á ytri hjólbarðanum.“

Um *hjólarbarða* segir enn fremur í skýrslunni: „Tjara komin frá slitlagi vegar var á slitfleti allra hjólarbarða. Þar sem slitflötur, sólinn, var farin af innri hjólarbarða á ás 3 vinstra megin verður ekki sagt til um tjöru á slitfleti hans en hins vegar var tjara á snertifleti hjólarbarðans við veg og einnig voru leifar af tjöru á þverbita ofan við hjólarbarðann. Verulegar líkur eru á, þar sem tjaran var á snertiflötum slitflata við yfirborð vegar, að hjólarbarðarnir hafi hitnað óeðlilega í akstri. Verulegar líkur eru á að yfirhitunin hafi stafað af of litlum loftþrýstingi í hjólbörðunum, sérstaklega [miklu álagi] á ytri hjólarbarðann á ás 3 vinstra megin eftir að innri hjólarbarðinn varð

loftlaus og vegna nudds hjólbarða á ás 3 vinstra megin og á ásum 2 og 3 hægra megin. Allir hjólbarðarnir utan þeirra er voru á ás 1 vinstra megin voru af stærðinni 8.25 R15. Í ökutækjaskrá er gert ráð fyrir hjólbörðum af stærðinni 7.50 R15 en þeir eru um 80 mm minni að þvermáli. Miðað við nuddför í þverbitum í pallgrindinni og skemmdir á hjólbörðunum hentaði stærðin 8.25 R15 ekki undir vagninn. Verulega[r] líkur eru á að ytri hjólbarðinn á ás 1 vinstra megin og báðir hjólbarðarnir á ás 2 vinstra megin hafi skemmt og orðið loftlausir í árekstri við [flutningabifreiðina] samanber skemmdir sem urðu á felgunum. Slitflöturinn eða sólinn á innri hjólbarðanum á ás 3 vinstra megin var farinn af áður en aðdragandi að slysinu hófst. Sólinn fannst ekki á vettvangi og í nágrenni hans. Verulegar líkur eru á að sólinn hafi farið af hjólbarðanum vegna nudds við þverbita í pallgrindinni ofan við hjólin. Rifa var á mótum slitflatar og hliðar á hjólbarðanum og vegna hennar skemmdist slangan þegar hún nuddaðist við brúnir rifunnar og loftið lak út. Verulegar líkur eru á að rifan á hjólbarðanum hafi verið til staðar áður en hjólbarðinn var sólaður og hafi hann því verið gallaður. Í ljósi þess að slangan snerist innan í hjólbarðanum og nuddför mynduðust hliðum [svo] barðans að innanverðu, en nudd[f]örin eru dæmigerð fyrir skemmdir þegar ekið er á loftlitlum eða loftlausum hjólbörðum, hafði hjólbarðinn verið loftlaus um tíma áður en áreksturinn varð. Við það jókst álagið á ytri hjólbarðann verulega og hann því yfirhitnað. Skemmdir á ytri hjólbarðanum á ás 3 og slöngunni eru dæmigerðar þegar hvellsprenging verður, þ.e. hjólbarði springur skyndilega með miklum hveli. Sárið í götunum sem myndaðist á slöngunni og hjólbarðanum bera með sér hvellsprengingu. Rétt aftan við gatið á hjólbarðanum voru nokkrar skemmdir eftir ákomu og í svæðinu umhverfis gatið voru nuddför eftir ákomu. Verulegar líkur eru á að hvellsprengingin hafi orðið í árekstrinum. Engar skemmdir fundust á felgunum á ás 3 vinstra megin. Verulegar líkur eru á að vegna viðnámsins sem myndaðist þegar þyngd vagnsins vinstra megin lagðist á ytri hjólbarðann á ás 3 og á hjólbarðana á ás 2 vinstra megin og vegna minni hjólbarða á ás 1 vinstra megin, ásamt því að ytri hjólbarðinn á ás 3 vinstra megin nuddaðist við þverbita undir pallinum, hafi vagninn haft ríka tilhneigingu til að leita til vinstri. Í ljósi háfermis hafði vagninn tilhneigingu til að rugga og við slíkar hreyfingar jókst hættan á að hjólbarðarnir nudduðust fastar við þverbitana í pallinum.“

Um *hemla* segir meðal annars í skýrslunni að búnaður til „útiherslu“ hemla hafi verið fastur og óbifanlegur í öllum hjólum hægra megin. Búnaðurinn hafi verið í lagi á ás 2 vinstra megin, verulega stíður og nánast óhreyfanlegur á ás 3 og á ás 1 hafi „útihersluboltinn“ snúist til baka vegna bilunar í bakvörninni. Þrýstistangir hafi færst frá 54 mm til 102 mm þegar hemlað hafi verið, en eðlileg færsla sé 15 til 20 mm. „Þessi mikla færsla var vegna þess að ekki var hert nægilega út í hemla, útihersluboltarnir fastir og bilaðir nema við ás 2 vinstra megin, hemlaborðarnir verulega slitnir og hemlaskálarnar verulega slitnar. Afleiðingar þessa ástands voru að aðeins vottaði fyrir hemlun á ás 2 vinstra megin“ en hemlar hafi ekki virkað á öðrum hjólum. Þá segir í skýrslunni: „Stöðuhemillinn virkaði ekki í vagninum vegna ástands hemlanna en sami búnaður er notaður fyrir aksturshemla og stöðuhemil. Stöðuhemillinn virkar þegar slangan fyrir stýri loftið er tekin úr sambandi svo framarlega sem hemlaloft sé til staðar í loftgeymunum. Þegar vagninn slitnaði aftan úr [vörubifreiðinni] hefði stöðuhemillinn átt að fara á. Það gerðist ekki vegna ástands hemlabúnaðarins sem áður hefur verið lýst en neyðarvirki vagnventillinn var í lagi er varðaði hlutverk hans fyrir stöðuhemilinn. Hins vegar var ventillinn bilaður þar sem hann hleypti aðeins um 5 bara loftþrýstingi í gegnum sig þrátt fyrir að loftþrýstingur frá [vörubifreiðinni] væri um

8 bör.“ Um hemlakrafta á hverjum ási fyrir sig segir í skýrslunni að lágmarks hemlakraftur á hverjum um sig sé 11000 til 12000 N. Framreiknaður hemlakraftur vinstra megin á ási 1 hafi verið 420 N og hemlar ekki virkað; framreiknaður hemlakraftur hægra megin á ási 1 hafi verið 1.260 N og hemlar ekki virkað; framreiknaður hemlakraftur vinstra megin á ási 2 hafi verið 4.880 N og í hemlun hafi vagninn leitaði til vinstri; framreiknaður hemlakraftur hægra megin á ási 2 hafi verið 2.900 N og hemlar ekki virkað; framreiknaður hemlakraftur vinstra megin á ási 3 hafi verið 1.080 N og hemlar ekki virkað og framreiknaður hemlakraftur hægra megin á ási 3 hafi verið 1.630 N og hemlar ekki virkað. Enginn vafi sé á að hemlar vagnsins hafi verið óvirkir í aðdraganda slyssins, þrátt fyrir 4.880 N hemlakraft á ási 2 vinstra megin. Þá segir: „Líkur benda mjög sterkt til þess að ástand hemlabúnaðarins hafi verið í sambærilegu ástandi í langan tíma samanber slit hemlaskála, slit hemlaborða og fastra útiherslana. Verulegar líkur eru á að útiherslur festist á löngum tíma og mikinn akstur þurfi til að hemlaskálar slitni. Hemlaborðar slitna venjulega á skemmri tíma en hemlaskálar en aksturslag og meðferð skipta miklu máli. Samkvæmt upplýsingum frá V var mælistaða á kílómetramæli [vagnsins] 06. 07. 2010 11.808 km, 13. 12. 2010 13.428 km en 27. 12. 2010 í eftirliti við Blikdalsá 14.176 og loks á slyssað 14.418 km. Samkvæmt þessu voru eknir km 2.610 frá 6. júlí 2010 til slyssaðar 27. 12. 2010. [...] Þar af er akstur frá Eskifirði til Borgarness um 760 km þegar ekið er um Suðurland. Í þessu ljósi benda verulegar líkur til að ástand hemlabúnaðar hafi verið í sama ástandi í marga mánuði.“

Um *hjólábúnað og fjöðrun* segir í skýrslunni: „Í ás 3 vinstra megin var slit í fóðringu í augablaði um 3,0 mm. Í ás 2 hægra megin var slit í fóðringu í augablaði um 3,0 mm. Afturendi krókblaðsins rakst í rennslhengslíð þegar vagninn fjaðraði en lék ekki laust í því. Verulegar líkur eru á að hnykkir hafi komið á vagninn þegar krókblaðið rakst í hengslíð þá er reyndi á fjöðrun.“

Um *dráttarbeisli* segir meðal annars í skýrslunni: „Á mynd úr eftirlitsmyndavél hjá N1 á Blönduósi lítur út fyrir aflögun á fremsta hluta dráttarbeislisins. Ítrekaðar athuganir hafa verið gerðar á brotsárum í beltisjálkunum og fremsta hluta beislisins sem hékk við [vörubifreiðina]. Ummerki eftir jögun og nudd í brotsárum eru ekki finnanleg. Verulegar líkur eru á að beislið hafi hallað þannig að hægri hlutinn hafi verið ofar en vinstri hlutinn miðað við lárétta stefnu þvert á beislið. Bæði svigrúm sem augað fremst í beislinu hafði í festingunni í dráttarbílnum og 5 mm slit í tengingu hægri beltisjálkans við hringekjuna á ás 1 gefa nægt tilefni til hallans á beislinu við [vörubifreiðina]. Líkur eru á að sjónarhorn myndavélarinnar gagnvart beislinu og lítil gæði myndavélarinnar aflagi myndina. Verulegar líkur eru á að beislið hafi slitnað í sundur í árekstri við [flutningabifreiðina].“

Í skýrslunni segir að samkvæmt upplýsingum frá S, talningu á steinrörunum á mynd hjá N1 á Blönduósi og athugun á farni á vörupalli vörubifreiðarinnar séu verulegar líkur á að farmurinn hafi vegið um 12.135 kg. Í hemlaprófun hafi vagninn reynst vera 5.190 kg óhlaðinn.

Um *farm og frágang* segir meðal annars í skýrslunni: „Öll rör fóru af vagninum á slyssað. Samkvæmt því hefur frágangur farms ekki verið fullnægjandi. Samkvæmt upplýsingum frá S var rorastaflinn um 2,5 metrar á hæð. Verulegar líkur eru á að hæð farmsins hafi valdið því að vagninn hafi ruggað til hliðanna sem leiddi til þess að hjólbarðarnir á afturásnum hafi nuddast fastar við þverbita í pallinum og þar með

gert vagninn rásgjarnann til hliðanna.“

Um árekstur og ákomusvæði segir meðal annars í skýrslunni: „Fyrst[a] ákomusvæðið var á ytri hlið felgu á ás 1 vinstra megin en hlið felgunnar lagðist inná við. Járnstuðari innan við plaststuðarann á [flutningabifreiðinni] rakst á felguna og þar á eftir rakst framhjól [flutningabifreiðarinnar] á ytra hjól vagnsins á ás 1 vinstra megin. Eftir það „flaut“ vagninn ofan á framás [flutningabifreiðarinnar]. Næsti ákomustaður var vinstra framhornið á vagninum sem rakst á vinstra framhorn á vöruhúsi [flutningabifreiðarinnar]. Í þessum tveimur árekstrum losnaði farmurinn á vagninum og kastaðist hluti hans á öikumannshús [flutningabifreiðarinnar]. Í ljósi skemmda undir vöruhúsi „flaut“ vagninn ofan á ás 2 og 3 á [flutningabifreiðinni] ásamt því að hjólbarðar og felgur skullu saman.“

*Samanteknar niðurstöður* skýrslunnar eru þessar: „Vagninn var hemlalaus í aðdraganda slyssins. Hafi [ákærði A] hemlað í aðdraganda slyssins hlaut vagninn í samræmi við þyngd og hraða að leitast við að halda hraðanum og því varð hann að leita út fyrir aksturslínu [vörubifreiðarinnar]. Of lítill loftþrýstingur var í öllum hjólbörðum sem skemmdust ekki í slysinu. Vegna þessa skertist rásfesta vagnsins. Hjólbarðarnir á ás 2 hægra megin og á ás 3 beggja megin nudduðust upp í grind pallsins og við það skertist rásfestan. Sólinn á hjólbarðanum vinstra megin á ás 3 losnaði af barðanum fyrir aðdraganda slyssins, líklega vegna nudds við grind pallsins, og loft fór úr honum. Verulegar líkur eru á að rifa hafi verið í hjólbarðanum þegar hann var seldur endursólaður og slangan hafi skemmst vegna nudds við brúnir rifunnar. Vegna loftleysis í innri hjólbarðanum reyndi mjög á ytri hjólbarðann. Frágangur á farmi var algjörlega ófullnægjandi. Vegna háfermis jókst hættan á að viðnám hjólbarða við þverbita í grind pallsins ykist þegar vagninn ruggaði til hliðanna. Tæknirannsóknin leiddi í ljós að vagninn [...] var ekki í notkunarhæfu ástandi vegna ástands hemla og hjólbarða. Þá hentaði vagninn engan veginn fyrir flutning á steinrörum ásamt því að binding og frágangur farms tryggði ekki að rörin sætu tryggilega föst og bundin við vagninn. Verulegar líkur eru á að engin leið hafi verið fær til að festa farminn eins og hann var fluttur á vagninum með böndunum einum heldur hefði þurft rammgerðan háan gafl fremst á vagninum ásamt viðeigandi skjólborðum á hliðum hans.“

### *Greining H prófessors*

Að beiðni lögreglustjórans á Akureyri vann dr. H prófessor í vélaverkfræði greiningu á árekstrinum. Setti hann fram líkan af atburðarásinni „til þess að lýsa aðdraganda“ slyssins með „áherslu á að finna orsakir þess.“

Í greiningu hans, dagsettri 22. júní 2011, segir að hliðarhreyfing dráttarvagna geti „orðið óstöðug ef hleðsludreifing er ójöfn, of há eða ef ójafnvægi er í hemlun milli hjóla vagnsins og dráttarbílsins. Helstu kraftar á ökutæki eru þyngdarkraftur sem er í massamiðju, mótverkandi burðarkraftar frá dekkjum og hjólabúnaði, núningskraftar frá dekkjum og hliðarkraftur vegna vinds eða miðflóttarkrafts.“ Fyrir flutningabifreiðar sé massakrafturinn annars vegar reiknaður fyrir fjaðrandi massa og hins vegar vegar ófjaðrandi. Síðan sé það „vægisjafnvægið um veltiáinn sem segir til um það hvort ökutækið velti.“

Í greiningunni segir að dragför eftir flutningabifreiðina í frákasti eftir áreksturinn hafi verið 45 til 65 metrar á lengd og miðað við núningsstuðulinn 0,65 hafi hraði bifreiðarinnar verið á bilinu 85 til 105 km/klst.

Í greiningunni segir að frákast röra af vagninum við áreksturinn hafi verið á bilinu 20 til 30 metrar en hæðarbreyting um 5 til 7 metrar. Bendi það til þess að hraði vagnsins hafi verið á bilinu 80 til 100 km/klst.

Í greiningunni segir að vinstra framhjól vagnsins hafi lent fyrst á flutningabifreiðinni og við það hafi hásingin kastast til baka með þeim afleiðingum að beislið hafi slitnað frá vörubifreiðinni og hásingafestingar brotnað. Staðsetning flutningabifreiðarinnar út í hægri kanti bendi til þess að ökumaður hennar hafi séð vagninn á röngum vegarhelmingi „með einhverjum aðdraganda.“

Í greiningunni segir að vagninn hafi verið „hemlalaus“. Framreiknaður hemlakraftur hafi verið á bilinu 420 N til 2900 N en eigi að vera á bilinu 11000 N til 12000 N. Samkvæmt bíltæknirannsókn hafi innri hjólbarði á hásingunni þrjú vinstra megin verið loftlaus fyrir slysið. Samanlagður framreiknaður hemlakraftur hafi verið 18% af lágmarks leyfilegum hemlakrafti. Skemmdir á undirvagni og dekkjum hafi sýnt „núning þar á milli.“

Í greiningunni er sagt frá þrýstingi annars vegar inn á hemlakerfi vagnsins miðað við þrýstinginn frá tengingu við vörubifreiðina og hins vegar þrýstingi á framhásingunni vörubifreiðarinnar miðað við tengingu við vagninn. Þrýstingur frá vörubifreiðinni sé um 8 bör en þrýstingurinn á hemlakerfi vagnsins „einungis um 5 bör“. Engin tímaseinkun sé á hemlum vagnsins en örlítill tímaseinkun á hemlum við framhásingunni vörubifreiðarinnar.

Í greiningunni segir að beislið hafi samkvæmt greiningu með element-aðferð burð sem þoli að vagninn sé bremsulaus. Spennur í beislinu séu að hámarki 75 Mpa við það að fá alla þyngdina á vagninum framan á beislið en leyfileg spenna sé um 120 Mpa. Engar vísbendingar hafi verið um að vörubifreiðin hafi hemlað í aðdraganda slyssins.

Í greiningunni segir að beislið hafi snert efri hluta vinstri burðarbita vörubifreiðarinnar fyrir áreksturinn en kastast síðan í hægri bitann við höggið og brotnað af.

Í greiningunni segir að formbreytingar beislisins bendi til þess að vagninn hafi verið við það að velta til vinstri í aðdraganda árekstursins. Við það hafi undist upp á beislið og báðir I bitar þess fengið varanlega formbreytingu vegna vindunar. Í framhaldi af því hafi beislið lent ofarlega á vinstri burðarbita vörubifreiðarinnar, rétt áður en áreksturinn hafi orðið. Við hann hafi beislið kastast í hægri burðarbita vörubifreiðarinnar og brotnað af. Fótplata I bitanna hafi bognað inn og flansað niður þegar beislið hafi kastast í burðarbita vörubifreiðarinnar.

Í lok greiningarinnar segir að ástæður þess að vagninn og farmurinn hafi lent framan á flutningabifreiðinni megi rekja til þessara þátta: Vagninn hafi verið kominn á öfugan vegarhelming við áreksturinn en það megi „helst skýra út frá aksturslagi ökumanns, bognu beisli og óstöðugum vagni.“ Í aðdraganda slyssins

hafi vagninn farið yfir hæð með vinstri beygju þar sem ójafn vegur og loftlaus hjólbarði hafi valdið óstöðugleika vagnsins. Hár farmur og loftlaus dekk ásamt núningi dekkja við undirvagninn sé helsta skýringin á því að vagninn hafi næstum oltið til hægri og undið upp á beislið þegar hann hafi farið yfir hæðina. Eftir að beislið hafi bognað hafi vagninn leitað til vinstri þegar hann lendi á flutningabifreiðinni. Við áreksturinn hafi beislið brotnað. Skemmdir á beislinu og burðarbitum aftan á vörubifreiðinni bendi til þess að beislið hafi verið bogið fyrir áreksturinn en ekki brotið frá. Frágangur á farmi sem hafi verið bæði hár og illa festur hafi bæði valdið því að vagninn hafi verið óstöðugur og síðan hafi farmurinn kastast stjórnlaust á flutningabifreiðina við áreksturinn.

### *Matsgerð*

Að beiðni verjanda ákærða A var dómkvaddur matsmaður til að svara 19 spurningum og undirspurningum um veginn, beisli vagnsins og farm vagnsins. Til verksins valdist G byggingarverkfræðingur.

Matsspurningar voru þessar:

1. Hversu breiður er vegurinn á þeim stað er slysið varð? Þess er óskað að breidd vegarins verði mæld með 10 metra millibili 100 metra í hvora átt frá slysstað.
2. Hversu breið er hvor akrein vegarins? Þess er óskað að breidd hvorrar akreinar verði mæld frá miðri miðlínu vegarins út að innri köntum hvorrar kantlínu. Þess er óskað að breidd akreinanna verði mæld með 10 metra millibili, 100 metra í hvora átt frá slysstað.
3. Hversu mikið heildarsvigrúm höfðu báðar bifreiðarnar til að mætast á þeim stað er slysið varð?
4. Hversu mikið svigrúm hafði hvor bifreið innan sinnan akreinar á þeim stað er slysið varð?
5. Hafði breidd vegarins eða akreinanna áhrif á að slysið átti sér stað?
6. Hafði breidd vegarins eða akreinanna áhrif á að afleiðingar slyssins urðu eins alvarlegar og raun bar vitni?
7. Hversu stór var sú hvílt í veginum sem greinir í málavaxtalýsingu er slysið varð?
8. Hversu djúp var sú hvílt í veginum sem greinir í málavaxtalýsingu er slysið varð?
9. Hafði hvíltin í veginum áhrif á að slysið átti sér stað?
10. Hafði hvíltin í veginum áhrif á að afleiðingar slyssins urðu eins alvarlegar og raun bar vitni?

11. Hversu mikil sveigja var á beislinu þegar áreksturinn átti sér stað?
12. Hversu langt til hliðar leitaði tengivagninn einungis vegna sveigjunnar sem var á beislinu?
13. Hversu mikil sveigja var á beislinu eftir að áreksturinn átti sér stað?
14. Jókst sveigjan á beislinu við áreksturinn? Ef ekki er unnt að svara því með vissu, er þess óskað að það verði tekið sérstaklega fram.
15. Ef svarið við spurningunni hér að ofan er já, hversu mikið jókst sveigjan á beislinu við áreksturinn? Ef ekki er unnt að svara því með vissu, er þess óskað að það verði tekið sérstaklega fram.
16. Hversu langt til hliðar leitaði tengivagninn ef sveigjan á beislinu var sú sama fyrir áreksturinn og eftir áreksturinn? Ef ekki er unnt að svara því með vissu, er þess óskað að það verði tekið sérstaklega fram.
17. Hafði sveigjan á beislinu áhrif á að slysið átti sér stað?
18. Hafði sveigjan á beislinu áhrif á að afleiðingar slyssins urðu eins alvarlegar og raun bar vitni?
19. Að því gefnu að farmur tengivagnsins Z hafi innihaldið 71 stykki af steiptum rörum sem hvert um sig var 25 cm að innanmáli og að þar af hafi 45 röranna verið um 183 kíló að þyngd, en 26. röranna verið s.k. tengirör, hvert þeirra um 150 kíló að þyngd, sbr. að öðru leyti lýsing málsatvika í matsbeiðni þessari sem og sölukvittun fyrir rörunum frá S, er þess óskað að matsmaður meti það sérstaklega og mæli hæð stafla slíkra röra út frá eftirfarandi forsendum:
- 19.1 Ef ofangreindum rörum er raðað upp í samtals 7 raðir röra. Í neðstu röð staflans skal vera þyngri gerð röranna, raðað upp með 2 sentimetra bili á milli hvers rörs. Þær raðir röranna sem ofan neðstu raðar eru samanstanda einnig af þyngri gerð röranna, uns þyngri rörunum hefur öllum verið staflað upp. Ofan á þær raðir röranna skal öllum léttari rörunum staflað upp, uns rorastaflinn samanstendur af 7 röðum röra.
- 19.2 Ef ofangreindum rörum er raðað upp í samtals 8 raðir röra. Í neðstu röð staflans skal vera þyngri gerð röranna, raðað upp með 2 sentimetra bili á milli hvers rörs. Þær raðir röranna sem ofan neðstu raðar eru samanstanda einnig af þyngri gerð röranna, uns þyngri rörunum hefur öllum verið staflað upp. Ofan á þær raðir röranna skal öllum léttari rörunum staflað upp, uns rorastaflinn samanstendur af 8 röðum röra.
- 19.3 Ef ofangreindum rörum er raðað upp í samtals 9 raðir röra. Í neðstu röð staflans skal vera þyngri gerð röranna, raðað upp með 2 sentimetra bili á milli hvers rörs. Þær raðir röranna sem ofan neðstu raðar eru samanstanda einnig af þyngri gerð röranna, uns þyngri rörunum hefur öllum verið staflað upp. Ofan á þær raðir röranna skal öllum léttari rörunum staflað upp, uns rorastaflinn samanstendur af 9 röðum röra.

19.4 Ef ofangreindum rörum er raðað upp í samtals 7 raðir röra. Í neðstu röð staflans skal vera þyngri gerð röranna, raðað upp með 1 sentimetra bili á milli hvers rörs. Þær raðir röranna sem ofan neðstu raðar eru samanstanda einnig af þyngri gerð röranna, uns þyngri rörunum hefur öllum verið staflað upp. Ofan á þær raðir röranna skal öllum léttari rörunum staflað upp, uns rörastaflinn samanstendur af 7 röðum röra.

19.5 Ef ofangreindum rörum er raðað upp í samtals 8 raðir röra. Í neðstu röð staflans skal vera þyngri gerð röranna, raðað upp með 1 sentimetra bili á milli hvers rörs. Þær raðir röranna sem ofan neðstu raðar eru samanstanda einnig af þyngri gerð röranna, uns þyngri rörunum hefur öllum verið staflað upp. Ofan á þær raðir röranna skal öllum léttari rörunum staflað upp, uns rörastaflinn samanstendur af 8 röðum röra.

19.6 Ef ofangreindum rörum er raðað upp í samtals 9 raðir röra. Í neðstu röð staflans skal vera þyngri gerð röranna, raðað upp með 1 sentimetra bili á milli hvers rörs. Þær raðir röranna sem ofan neðstu raðar eru samanstanda einnig af þyngri gerð röranna, uns þyngri rörunum hefur öllum verið staflað upp. Ofan á þær raðir röranna skal öllum léttari rörunum staflað upp, uns rörastaflinn samanstendur af 9 röðum röra.

Þess er óskað að öllum rörum verði raðað upp á þann hátt að breiðari endi hvers rörs verði látinn standa ofan á grennri enda hvers rörs, þannig að grennri endar og breiðari endar röranna standist á, í þeim tilgangi að lækka staflann. Þess er jafnframt óskað að rörunum verði staflað upp þannig að staflarnir verði eins lágir og unnt er, með tilliti til fjölda röranna og gerðar.

Ef ekki er unnt að svara ofangreindum spurningum nr. 1-19.6 með fullri vissu, er þess óskað að matsmaður taki það sérstaklega fram.

Matsgerð er dagsett 30. október 2012. Þar er spurningum svarað á þessa leið:

1. og 2. spurning. „Næst árekstrarstaðnum er syðri akrein um 280 cm breið en sú nyrðri um 320 cm breið.“

3. og 4. spurning. „Ökutækin sem um ræðir eru bæði um 2,5m á breidd og að því gefnu að báðir bílar aki beint eftir miðjum akreinunum er aðeins um 0,5m eftir í bil milli bílanna, sá á mjórri akreininni hefur þó aðeins 0,15m í fjarlægð í merkingarlínurnar en sá á breiðari akreininni 0,35m. Aki ökumaður á breiðari (nyrðri) akreininni á henni miðri og sá á mjórri akreininni (syðri) þannig að 0,25m séu í kantlínuna minnkar millibil bílanna niður í 0,4m. Syðri akreinin vestan við árekstrarstaðinn er breiðari en á árekstrarstaðnum og má því ætla að aksturslína séu [svo] því fjær vegkantinum þar en ella og það orsaki að akstursleiðin verði innar á veginum á árekstrarstaðnum. Matsmaður setti upp í tölvumódeli akstursferla eftir veginum og að því gefnu að akið sé eftir miðlínu akreinnanna sést að beygjan á veginum á árekstrarstaðnum eru [svo] það víð að plássþörf vex óverulega vegna beygju áhrifa.“

Spurningar 5 og 6. „Matsmaður telur sig ekki hafa forsendur til að svara þessum spurningum frekar en að mjór vegur auki árekstrarhættuna og vísar að öðru leyti til

svara við spurningum 3 og 4.“

Spurningar 7. – 10. Matsmaður segir að hvíltin sé um 180m vestan við árekstrarstaðinn. Sé hún „líkust því að undirlag vegarins sé óstöðugt og misgengi sé í undirlaginu frekar en að um frostlyftingu sé að ræða.“ Niðurstaða matsmanns „er að dýpt eða krapi á ójöfnum í hvarfinu hafi ekki verið það mikil að hún hafi átt að hafa áhrif á akstursferil bíla sem aka yfir.“

Spurningar 11 og 12. Í niðurstöðum sínum tekur matsmaður fram að svörin séu „frekar útskýring á mögulegu samhengi ákveðinna aðstæðna heldur en ákveðin svör við því hvað matsmaður telji að raunverulega hafi gerst.“ Hann segir að beislið flytji „enga lóðréttan krafta milli vagns og dráttarbíls (tengivagn). Það er tengt á tveimur láréttum öxlum við snúningskrans/framöxul vagnsins en með auga við dráttarbílinn. Tengibúnaður dráttarbílsins er festur við bílinn með láréttum öxli sem getur undir átaki snúist um langás ökutækjanna en augað í dráttarbeislinu leyfir snúning um lóðréttan ásinn og innan ákveðinna marka um bæði láréttan lang- og þverásinn. Þvingun af snúningi milli vagns og dráttarbíls á því ekki að geta aflagað beislið í venjulegum akstri.“

Við greiningu á burðarþoli beislisins sjáist að það sé tiltölulega sterkt gagnvart kröftum í akstursstefnu (tog/hemlun) en þoli illa láréttan þverkraft frá festingum við vagn. Matsmaður sýnir á mynd líklegustu aflögun beislisins vegna hliðaráraunar. Grundvallarmunur sé á því hvort beislið verði eingöngu fyrir aflögun eða hvort annarhvor skáarmur þess brotni. Í fyrra tilvikinu telur matsmaður að beislið stýri framöxli vagnsins í ákveðna stefnu en í því síðara gæti vagninn væntanlega hangið mjög hliðfærður aftan í dráttarbílnum meðan seinni skáarmurinn er heill. Aflagað en óbrotið beisli valdi því að vagninn fylgi vörubílnum illa og óreglulega.

Þegar framendi vagnsins hafi færst til hliðar miðað við bílinn leitist dráttarkraftur frá bílnum við að færa hann inn á við en stefna hjólanna sé þá skökk og þar myndist núningskraftur sem vinni í gagnstæða átt. Einnig geti óregluleg hemlun frá öllum hjólum vagnsins, bæði vegna hugsanlegrar hemlunar bílstjóra og vegna núnings hjóla við vagninn, skapað hliðarkrafta á beislið.

Matsmaður setur fram töflu sem sýnir til dæmis, að færsla á tengiauga beislisins vegna aflögunar um 30 cm frá þverlínu úr miðjum framöxli getur leitt til þess að framöxull vagnsins færist um ca. 50 cm frá aksturslínu vörubílsins (hér til vinstri).

Matsmaður telur að lokum að hafi vagninn verið kominn 0,5 m til 1,0 m út fyrir aksturslínu vörubílsins við áreksturinn þurfi beislið að hafa verið búið að aflagast það mikið að það gæti tæpast verið óbrotið.

Spurningar 13 til 16 kveðst matsmaður telja óraunhæfar því eftir að beisli slitni sundur við áreksturinn falli skábitar þess niður, rekist í götuna og í ökutækið sem komi á móti, snúist með framöxlinum og hljóti þá báðir armarnir að hafa aflagast. Ekki sé hægt að draga ályktun um virkni beislisins fyrir áreksturinn út frá formi þess eftir hann. Tvö merki um ákomu beislisins við brún á grind vörubifreiðarinnar séu tilkomin við slátt beislisluta eftir að beislið hafi slitnað, ekki áður.

Spurningum 17 og 18 svarar matsmaður svo að hann kveðst telja að „hugsanlega hafi sveigja á beislinu átt þátt í því að vagninn hafi verið hliðfærður miðað við

dráttarbílinn og það valdi árekstri, mismunandi stefnur ökutækjanna miðað við veglínuna [geti] einnig skýrt að árekstur [verði] með þeim hætti að vagn en ekki dráttarbíll lendi í árekstri“.

Sem svar við undirspurningunum 19.1 til 19.6 mælir matsmaður hæð staflanna sem hér segir: 19.1: 1,92m; 19.2: 2,19m; 19.3: 2,44m; 19.4: 1,97m; 19.5: 2,21m og 19.6: 2,48m.

## Skýrsla ákærðu og framburður vitna fyrir dómi

### *Ákærði A*

Ákærði A kvaðst hafa verið ráðinn til E ehf. í nóvember 2010 til tímabundins verkefnis á gröfu. Við ráðningu hans hefði líklega aldrei komið til tals hvaða reynslu hann hefði af meðferð stærri ökutækja. Hefði verið gert ráð fyrir að verkinu lyki fyrir jól en teygst hefði á því svo hann hefði ákveðið að fara suður í jólaleyfi. Hann hefði þá verið spurður hvort hann gæti hugsað sér að fara á bifreið fyrirtækisins suður og taka á bakaleiðinni rör hjá S í Borgarnesi sem þyrfti að fá austur. Hann hefði fallist á þetta. Fyrir ferðina hefði hann og tveir aðrir starfsmenn farið í það á verkstæðinu „að gera bílinn bara kláran eins og hægt var fyrir þetta ferðalag“ og hefði ákærði skoðað bifreiðina eins og hann hefði talið eðlilegt á þeim tíma. Þessi athugun hefði tekið eina til tvær klukkustundir eða þar um bil, þeir hefðu farið yfir allar olíur, „tjörubvegin dekkinn og það er rauðsprittað á loftið og svona bara já, athugað það sem er svona, þetta venjubundna bara.“ Hefði ákærði ekki, svo hann myndi, veitt því athygli að vagninn hefði verið með svonefndan endurskoðunarmiða.

Hann hefði svo farið við annan mann suður. Á Breiðdalsvík hefðu þeir áð, í klukkustund eða svo. Úti hefði verið átján stiga frost og þegar þeir hefðu komið að bifreiðinni eftir matarhlé hefði vagninn verið frosinn í bremsu. Hefðu þeir þurft að eyða nokkrum tíma í að ná honum úr bremsu og gert það með því að hella heitu vatni á skálarnar til að þíða. Eftir Almannaskarð hefði vegur verið fremur auður og greiðfær og vel gengið suður. Ekkert hefði legið á í ferðinni.

Ákærði kvaðst telja að tvö dekk, á aftasta ási vinstra megin á vagninum, hefðu skemmst þegar ekið hefði verið um auða götu í Fáskrúðsfjarðargöngum. Vagninn hefði hins vegar ekki hegðað sér óeðlilega á leiðinni. Ákærði hefði fylgst vel með, enda reynslulítill í akstri slíkra bifreiða þó hann hefði haft ökuréttindin á þær lengi. Vagninn hefði fylgt bifreiðinni eins og ákærði hefði talið hann eiga að gera og hann ekkert fundið athugavert við hemla hans. Tómur vagninn hefði verið léttur í drætti.

Ákærði kvaðst ekki hafa treyst dekkjunum tveimur, sem skemmst hefðu á suðurleiðinni, til norðurferðarinnar. Hefði hann því tekið vagninn aftan úr bifreiðinni og skilið eftir hjá N1 í Mosfellssveit og þar hefði átt „að laga hann“. Þar hefði hann svo tekið við honum aftur á norðurleiðinni. Á vigtarplani við Hvalfjarðargöng hefði hann verið stöðvaður vegna eftirlits Vegagerðarinnar. Þeir hefðu tekið skífuna úr ökuritanum en ákærði síðan snúið henni vitlaust er hann hefði sett hana í aftur

Bifreiðin hefði verið lestuð tvívegis. Eftir fyrri lestun, sem ákærði kvaðst muna minna eftir, hefði hann tekið eftir því næstum um leið og hann hefði verið kominn út á veg að rokið hefði úr dekki sem sett hefði verið undir vagninn í Mosfellssveit. Ákærði hefði farið út og kannað málið og þá séð að dekkið hefði farið upp undir bita á vagninum og það valdið reyk og hitað dekkið. Nuddið hefði verið alveg út við brún dekksins en ekki ofan á það. Hefði sést „sár í það, aðeins í kantinum á dekkinu“. Hefði ákærði fengið þá tilfinningu að hann hefði „kanski verið afgreiddur með röng dekk, fyrst að þetta gat gerst.“ Ákærði hefði ekið inn á nálægt bifreiðaplan og fengið starfsmann S til að koma þangað og hjálpa sér við að endurhlaða vagninn. Endurhleðslan hefði verið til þess að færa þyngdina til á vagninum enda hefði ákærði talið hann of þungan að aftan. Hefðu þeir flutt tvö kör af „múffum“ af vagninum á bifreiðina og „mögulega eitthvað af rörum“, og auk þess raðað betur á vagninum og þannig létt hann að aftan. Annar S-maður hefði komið þarna að, og sá keyrt fyrir fyrirtækið að staðaldri, og hefði hann leiðbeint ákærða við að festa farminn. Hefði ákærði notað til þess „öll þau bönd og allt það sem [hann] hafði í bílnum til þess.“ Kvaðst ákærði hafa fest farminn eins og við fyrri lestun, en þeirri aðgerð lýsti hann svo að „væntanlega [væri] bundið í hverja röð fyrir sig, [...] í endarörið þar sem að semsagt á hverri röð og strekkt niður í vagninn, [...] skáhalt inn á vagninn þannig að það nær að halda við bæði upp og hliðarskrið frá [...] hleðslunni.“ Við síðari lestunina hefði S-maðurinn sem komið hefði að þeim sagt „að það væri yfirleitt nóg að festa þrjár neðstu raðirnar en [ákærði] notaði bara öll þau bönd sem voru til og það dugði, [héldi hann], á fimm [neðstu raðirnar].“ Fjórar neðstu raðirnar hefðu verið festar við vagninn en þegar komið hefði að þeirri fimmtu hefði aðeins eitt band verið eftir og ákærði hefði því „[tekið] endarörin og [hert þau] inn á við“ og fimmta röðin þannig verið fest saman en ekki við vagninn.

Eftir þetta hefði ákærði séð að bitinn lægi ekki á dekkinu eins og áður og hefði hann því talið að endurhleðslan hefði borið árangur. Næst hefði hann ekið aftur inn í Borgarnes og ætlað á dekkjaverkstæði „og láta meta hlutina og hugsanlega að færa til dekk undir vagninum“, en ekki fengið aðstoð. Þá hefði hann fylgst með því hvort vagninn væri öðruvísi í drætti hlaðinn en hann hefði verið óhlaðinn. Á hringtorgi inn í bæinn hefði hann sérstaklega athugað hvernig vagninn „elti“ bifreiðina og „í þessu tilviki er hann seinni, sem sagt hann bregst ekki eins vel við eins og tómur“ og ákærði hefði því orðið „að taka aðeins víðari beygjur“.

Ákærði sagðist ekki hafa vitað að dekk að framan vinstra megin væru minni en önnur, ekki lesið á dekkinn, en þó fundist þau minni, en afturdekkinn gengju inn undir bretti þar sem bitinn hefði lagst niður á dekkinn, en framdekkinn stæðu ein og sér. Ákærði kvaðst ekki hafa orðið var við að lítið loft væri í dekkjunum.

Vel hefði gengið að aka Holtavörðuheiðina en þegar norðar hefði dregið, í Hrutafirði, Víðidal og Vatnsdal, hefðu verið frostlyftingar í veginum. Vegna þeirra kæmi „skellur og maður hoppar í sætinu og svona bara eins og þegar maður keyrir í holur.“ Kvaðst ákærði muna sérstaklega eftir miklum skelli í Hrutafirði, en þá hefði hann numið staðar við fyrsta tækifæri og kannað farminn, sem allt hefði þá verið í lagi með.

Ákærði sagði að áhyggja sín af farminum hefði fyrst og fremst verið um hvort eitthvert röranna yrði laust í stæðunni. S-maðurinn sem hefði leiðbeint honum hefði

sagt að mesta hættan í slíkum flutningi væri ef rör léki lausum hala því þá vildi það ná að „snúast út“ og „þá væri farmurinn kominn á skrið“. Þegar ákærði hefði hugað að bifreiðinni á leiðinni hefði hann bæði kannað dekkið sem rokið hefði úr og reynt að finna hvort rörin væru laus í stæðunni.

Á Blönduósi hefði hann stöðvað, tekið olíu og kannað farminn, hvort bönd væru strekkt og rör föst. Hann hefði gengið kring um vagninn en ekki yfir beislið. Hann hefði ekki séð neitt athugavert við það en ekki skoðað það sérstaklega enda hugurinn við rörin. Þá hefði hann verið orðinn rólegur um dekkið sem rokið hefði úr, því það hefði ekkert hitnað meira á leiðinni. Ákærði kvaðst ekki hafa orðið var við að vagninn hegðaði sér á nokkurn hátt óeðlilega eftir frostlyftingarnar. Úti hefði hins vegar verið svartamyrkur og ákærði hefði aldrei séð farminn úr baksýnispeglinum.

Ákærði sagði að sér hefði ekkert legið á í ferðalaginu, hann hefði haft „allan tímann í heiminum“ til að komast á áfangastað. Hann hefði ekið eftir aðstæðum. Þar sem bifreiðin hefði verið þung og þunglestuð hefði hann reynt að nota bremsurnar eins lítið og kostur væri og þess í stað gírað niður, bæði vegna þess að bremsurnar hitni fljótt og til þess að auka ekki hættuna á að farmurinn kæmist á skrið. Ákærði kvaðst telja að hann hefði ekið á um 70 til 80 kílómetra hraða á klukkustund þar sem gott færi hefði verið og bein leið. Hann kvaðst þó ekki vita þetta nákvæmlega.

Í Langadalnum hefðu verið frekari frostlyftingar en allt hefði verið í sjálfu sér tíðindalaust. Svo hefði ákærði komið í beygju og séð að hann myndi brátt mæta bifreið. Hann hefði fært bifreiðina til hægri og hægt á sér, auk þess sem hann hefði fyrir verið á minni hraða vegna beygjunnar. Þá hefði hann verið nýbúinn að aka í hvilft á veginum. Hann kvaðst ekki muna hvort þröngt hefði verið á veginum, þótt sér fyndist það eftir á í ljósi þeirra talna sem hann hefði séð úr mælingum. Í ljósgeislanum hefði hann séð yfirborðsmerkingar á veginum og notað þær til að miða hvar hann ætti að hafa bifreiðina auk þess sem hann horfði til stöðu þeirrar bifreiðar sem hann mætti. Þar sem rannsókn málsins hefði sýnt að 200 metrar væru frá hvilftinni að árekstrarstað kvaðst ákærði telja að um 150 metrar væru frá þeim stað er komið væri úr beygjuni og að árekstrarstað. Beygjan væri, að skilgreiningu ákærða, þannig að ökumaður „kemur upp brekku í beygju, fer niður og svo aftur í beygju út úr henni“. Á árekstrarstað væri hins vegar nokkuð flatt. Er slysið hefði orðið hefði ákærði verið að koma úr hægri beygju og þá verið skömmu áður kominn yfir á vinstri vegarhelming. Í slysinu hefði hann hins vegar verið kominn á eigin vegarhelming, en kvaðst telja að vagninn hefði „ekki verið kominn yfir“.

Ákærði var spurður hvort hann hefði, eftir slysið, talað um það við aðvífandi vegfaranda, vitnið M, að vagninn hefði ekki verið „þýður í drætti“. Ákærði kvaðst ekki treysta sér til að segja til um það nákvæmlega, en þetta væri ekki orðalag sem sér væri tamt. Hann kvaðst ímynda sér að hann hefði þá í raun verið að segja að hann hefði verið „búinn að að vera í basli með vagninn vegna dekkjanna og þetta í Borgarnesi“ og önnur vandræði með dekkinn.

Ákærði B kvaðst vera einkaeigandi E ehf. sem ætti bæði vörubifreiðina og tengivagninn. Hálfum öðrum mánuði fyrir slysið hefði verið farið með vagninn í skoðun hjá V og þar hefði hann fengið endurskoðunarmiða þar sem sett hefði verið út á hemla og ljósabúnað. Lagði ákærði áherslu á að „grænn miði“ þýddi ekki að ökutæki sé óökufært. Ákærði hefði á þessum tíma rekið verkstæði fyrir tæki sín og einni eða tveimur vikum fyrir ferð meðákærða A hefði ákærði falið O, sem þar hefði unnið, að gera við þau atriði sem fundið hefði verið að í skoðuninni. O þessi væri „vélvirki, ekki með sveinspróf“ en hefði mikla reynslu af þessum störfum og hefði áður verið yfir verkstæði Þ á Reyðarfirði. Vagninn hefði verið notaður sem vélaflutningavagn, fyrir vélar allt að nítján tonnum að þyngd og meðal annars hjólaskóflur sem væru um fjórir og hálfur metri á hæð, og væri vagninn ætlaður slíkum tækjum. Spurður hvort vagninn væri ætlaður til að flytja farm eins og steypurör svaraði ákærði því til að „eini munurinn á þessum vagni og öðrum kannski sambærilegum vögnum [væri] að það [væri] uppkeyrslurampur aftan á honum.“

Ákærði kvaðst ekki hafa sent vagninn í skoðun eftir viðgerðina á verkstæði fyrirtækisins. Nefndi hann að rúmlega sextíu kílómetrar væru á næstu skoðunarstöð, farið væri yfir fjallveg og slíkt gerðu menn ekki að gamni sínu að vetrarlagi. Þá þyrftu allir sem rækju fyrirtæki að horfa í kostnað og því skipti máli að fá vagninn skoðaðan á Reyðarfirði sem aðeins væri gert tvisvar á ári. Ákærði kvaðst hafa talið að búið væri að gera við vagninn. Þá hefði hann vitað af því svigrúmi að menn gætu óskað eftir tveggja eða þriggja mánaða framlengingu á fresti til að láta endurskoða tækin, sem hann hefði að vísu ekki gert.

Spurður um árangur af viðgerðinni sagði ákærði að O verkstæðismaður hefði sagt sér að hann væri búinn að gera við bremsurnar og að hann hefði farið með vagninn á malarplan fyrir utan, hemlað og vagninn „dregið öll hjól þar“.

Ákærði kvaðst ekki hafa rætt við meðákærða um reynslu hans af akstri slíkra ökutækja, sér hefði nægt að vita að hann væri með „meiraprófið“ og „trailerprófið“. Meðákærði hefði verið búinn að vinna á gröfu hjá ákærða í tvo mánuði og reynst „eldklár flinkur gröfumaður, mjög varkár“. Ákærði kvaðst hafa vitað að próf meðákærða hefði verið „margra ára gamalt“.

Ákærði kvaðst ekki hafa kynnt sér reglur um hleðslufrágang og merkingu farms sérstaklega vegna þessarar ferðar. Hann hefði þó gert það einhvern tíma. Kvaðst ákærði telja að unnt hefði verið að ganga frá farminum á vagninn í samræmi við reglur. Klossar hefðu verið að framan og aftan. Þá hefðu verið föls fyrir stytur á hliðunum, en í þessari ferð hafi ekki verið útbúnaður fyrir þau. Ákærði hefði fyrir ferðina verið í sambandi við R hjá S og sett „þetta eiginlega í hans hendur um það hvað yrði sett mikið á bílinn og hann teldi þetta nægilegt“.

Ákærði sagði að beisli vagnsins hefði oft bognað. Hefði ákærði því falið starfsmanni sínum að smíða nýtt tveimur til þremur vikum fyrir ferðina og hefði eldra beisli verið notað til fyrirmyndar. Smíðað hefði verið úr nýju stáli en augað úr eldra beisli þó verið notað áfram. Væri sá maður „eldklár járnamaður“ en ákærði kvaðst ekki vita um starfsréttindi hans.

Ákærði sagði að vagninn hefði verið á lélegum dekkjum þegar hann hefði verið keyptur. Fljótlega hefði komið í ljós að ekki hefði verið hægt að fá keypt undir vagninn dekk af sömu stærð og fyrir væru. Hefði þá verið ákveðið að „vinna úr þessu, að fara í stærri dekk smám saman“ og hefði O séð um að kaupa dekk eftir þörfum. Kvaðst ákærði hafa lagt áherslu á að alltaf yrðu eins dekk á hverjum ási. Væru reglur, sem ákærði kynni ekki utan að, þess efnis að dekk mættu vera örlítið stærri eða minni en „þau eru gefin upp fyrir“, 6% eða 8% eða svo. Kvaðst ákærði ekki hafa vitað af því að í þessari ferð hefðu verið „sín hvor stærð á sama ás“.

Ákærði sagði að vagninn hefði verið talsvert notaður fyrir slysið og væri enn í notkun.

Ákærði kvaðst fyrir slysið ekki hafa talið að burðarþol vagnsins væri skert. Við skoðun vagnsins, hálfum öðrum mánuði fyrir slys, hefði verið sett út á hemla og ljósabúnað en ekki fjöðrun eða burðargetu.

Vitnið I varðstjóri kvaðst hafa komið á vettvang eftir tvö útköll, sem bæði hefðu reynst eiga við um þetta atvik, annað um að vörubifreið hefði misst farm og hitt um umferðarslys. Þegar vitnið hefði komið á vettvang hefði vegurinn verið lokaður, dálítið af fólki komið á staðinn og mikið brak. Flutningabifreið hins látna hefði verið utan vegar. Vagninn hefði hins vegar verið nánast allur á veginum. Vitnið hefði á vettvangi rætt við ákærða A sem hefði sagt að hann hefði ekki áttað sig á því í fyrstu að slys hefði orðið, hann hefði fundið einhvern dynk eða högg koma á bifreið sína og síðan hefði hann bakkað til baka. Vitnið hefði skynjað það á ákærða að hann hefði verið „dálítið stressaður yfir farminum“ og hann hefði þurft að fylgjast vel með að allt væri í lagi með hann. Ákærði hefði hins vegar ekkert minnst á hvernig eftirvagninn hefði verið í akstrinum.

Vitnið sagði að þarna hefði verið „einhver sá rosalegasti vettvangur“ sem það hefði komið að í starfi sínu, en það hefði verið í lögreglunni frá árinu 1986. Kvaðst vitnið geta sér þess til að rörin hefðu farið um 150 til 200 metra.

Vitnið kvaðst telja að vegurinn væri „voða hefðbundinn“ þarna, ekki óvenjulega mjór miðað við það sem gengi og gerðist víða í umdæminu. Væru margir verri.

Vitnið G staðfesti matsgerð sína.

Vitnið var spurt hvað það teldi hafa valdið slysinu. Það sagði að svo virtist sem vagninn hefði „verið langt, eða inni á miðjum vegi eða semsagt, rekist í þann bíl sem kemur á móti og staðið langt utan við dráttarbílinn sem dró vagninn. Og innfalið í þessari spurningu [... sé] það að menn eru að horfa á það hvort að sko skekkja á beislinu geti hérna orsakað svona mikið frávik sko milli dráttarbílsins og vagnsins“ en niðurstaða vitnisins væri sú „að það er óverulegt sem þetta skapar, [...] það getur ekki skapað heils meters færslu til hliðar til dæmis. En það sem er náttúrulega augljóslega getur gert þetta er það ef að beislið hefur brotnað, brotið til háls [...] áður en þetta fer allt út og suður og afstaða bílsins verður þrælskökk á

meðan að þetta hangir saman.“ Vitnið kvaðst telja, „miðað við lýsinguna á vettvangi, að þetta hafi verið svona mikið hliðfært“, að beislið hefði ekki getað verið í heilu lagi.

Vitnið kvaðst ekki telja að vagninn hefði verið við það að velta þegar áreksturinn hefði orðið, „en að vísu svona skekkja á beislinu, hún gerir vagninn mjög óstöðugan þannig að hann rykkir til hliðar sitt á hvað sko, það er, maður getur ekki alveg gert sér grein fyrir því hvað svona skekkja veldur, ef þetta er einhver óstöðug sveifla þá fer hún út fyrir einhvern jafnvægispunkt.“

Vitnið kvaðst telja að við skoðun á beislinu yrði ekki ráðið hvort það hefði verið algerlega heilt fyrir áreksturinn eða hvort það hefði þá verið skakkt eða slitið að hálfu.

Vitnið sagði að mishæð í veginum hefði verið mæld. Niðurstaðan væri að mati vitnisins sú að hún væri ekki svo mikil „að þetta eigi að hafa einhver stór áhrif á bíla sem að keyra niður. Þetta [sému] ekki nema [...] einhverjir 10 centimetrar í hæðarmun eða eitthvað, sem að kemur á nokkrum metrum. Það [sému] meiri hvörf í veginn heldur en þetta.“

Vitnið H kvaðst hafa verið beðið um að svara spurningum um atvikið og hefði það þá fyrst skoðað forsendur sem það teldi vera staðreyndir. Hin fyrsta væri sú að vagninn hefði farið yfir miðlínu, en á vettvangi hefði sést hvar áreksturinn hefði orðið og að vagninn hefði þá verið kominn á öfugan vegarhelming. Þá hefði einnig verið ljóst að ákomur hefðu sést þar sem beislið væri fest við dráttarvagninn og hefði beislið „beyglast út af því að það hefði rekist utan í, aftan [í] vagninn“. Þá hefði vitnið notað forsendur úr bíltæknirannsókn þar sem kæmi fram að dekkinn hefðu verið að dragast, verið loftlaus og sprungið og þau dregist eða snert vagninn. Þessar forsendur hefði vitnið notað og sett upp sviðsmynd sem það teldi lýsa því sem gæti hafa gerst. Bifreið ákærða A hefði verið í vinstri beygju og þarna væru hæðabreytingar í veginum og þá væru „líkur þá á að við það hafi vagninn verið að kastast til og [...] hann hafi jafnvel verið kominn á það stig að beygla beislið.“ Þessu til stuðnings vísaði vitnið til formbreytinga á beislinu og ákomu á vörubifreiðinni. Hefðu svo miklar formbreytingar orðið á beislinu að vitnið teldi mjög líklegt að beislið hefði verið tengt þegar áreksturinn hefði orðið, því ef endinn hefði þá sveiflast laus til, hefðu þessar formbreytingar ekki orðið. Með þessum forsendum teldi vitnið að þegar slysið hefði orðið hefði beislið kastast til og farið endanlega. Þá kvaðst vitnið telja að fyrir slysið hefði verið undið upp á beislið. Kvaðst vitnið telja að „beislið hafi eða vagninn hafi verið að velta til þegar að hann er í rauninni að leita til hliðar og hann lendir þá með beislið, vinstri hluta beislisins, þetta ofarlega þegar hann er kominn út fyrir miðlínu. Flutningabíllinn sem kemur á móti lendir þá á vagninum, kastar honum til hliðar, beislið fer yfir á hinn endann, form breytist þetta mikið og við það brotnar það að framan.“ Þá sagði vitnið að hleðsla vagnsins hefði skipt máli, þegar beygja væri tekin „þá er það hraðinn í beygjunni, beygjuradíusinn og hleðslan, það er spurningin þá hversu massamiðja, hversu hátt hún er. Og það veldur því að bíllinn verður óstöðugur, það hjálpast til að það er samsagt lítið, dekkinn hafa lítið bil, fríbil, þannig að þau eru að snerta vagninn og jafnvel eru þá að mynda tregðu sem getur hjálpað til við svona veltu, og þá er ég að tala um vagg, og það getur þá verið ástæðan fyrir því að þetta hafi gerst

semsagt“. Vitnið kvaðst telja að þegar flutningabíllinn hefði lent á vagninum hefði vinstri hluti beislisendans verið svo hátt uppi að það hefði ekki getað gerst nema búið hefði verið að vinda upp á það eða vagninn hefði verið „í einhverri veltu“. Þá hefði vagninn verið farinn „að leita fram fyrir bílinn“ en hemlun vagnsins hefði ekki verið góð.

Vitnið sagði að orðið hefði „mikil hliðarfærsla og upp svona til hægri semsagt í beygjunni, sem gerist út af miðflóttakraftinum ef við horfum bara á vagninn og fulllestaðan, þegar hann er að taka beygju þá leitar massinn þangað, [...] hann sveigir beislið upp, [...] síðan kemur hann úr beygjunni, hann leitar þarna upp í og rekst upp í bílinn, það keyrir á, [...] þegar komið er yfir miðlínu fer flutningabíllinn á móti og kastar þá beislinu til hægri, það form breytist mjög mikið og slitnar þar af. Þetta [sé] í rauninni sú mynd sem [vitninu þyki] líklegust [til að] skýra þetta“. Hugsanlega væri sterkt til orða tekið að segja að vagninn hafi verið við það að velta, en hann hafi að minnsta kosti verið „kominn þannig að hann hefur semsagt verið að vaggja og náð að beygja upp á beislið.“

Vitnið var spurt hversu viss það væri um niðurstöður sínar. Það sagði að eftir greiningu sína teldi það enga aðra ástæðu geta verið fyrir árekstrinum, það væri búið að leita eftir mörgum öðrum ástæðum og enga fundið. „En ég get ekki verið 100% viss að það sé ekki til önnur, en ég finn enga“, sagði vitnið.

Vitnið sagði að hraði bifreiðanna tveggja hefði verið á bilinu 80 til 105 kílómetrar á klukkustund.

Vitnið sagði að við áreksturinn hefði orðið „alveg gríðarleg þyngd“ á farminum. Hefði sjálfsgagt verið erfitt að ganga þannig frá honum að hann hefði ekki getað kastast af vagninum við höggið. A hinn bóginn þá hefði frágangurinn skipt máli, „það sem að veldur því að vagninn er óstöðugur er farmurinn, að hann er hár“. Bætti vitnið því við að ef „frágangurinn [hefði] ekki verið slíkur sem hann var þá [hefði] það getað komið í veg fyrir þetta“. Vísaði vitnið þarna sérstaklega til hæðarpunktsins, en farmurinn hefði að mati vitnisins verið of hár. Allt væri þetta samband hraða, hæðarpunkts og fleiri þátta.

Vitnið kvaðst ekki hafa litið til þess að tveir hjólbarðar væru sprungnir enda hefði það ekki vitað hvort annar þeirra hefði sprungið við slysið eða ekki. Hefði hann verið sprunginn áður hefði það gert vagninn óstöðugri.

Vitnið sagði að miðað við för á vettvangi hefði flutningabifreiðin ekki verið inn við miðju vegarins heldur „úti í kanti“. Árekstrarstaðurinn hefði verið fundinn þar sem far hefði sést í malbikinu eftir felgu sem skolið hefði niður. Það hefði verið það fyrsta sem gerst hefði. Vitnið kvaðst sjálf hafa farið og kannað vettvang örfáum dögum eftir slysið. Hefðu þá öll för verið í veginum.

Vitnið kvaðst ekki telja líklegt að halli sem kynni að koma af misstórum hjólbörðum og hugsanlega mismiklu lofti í dekkjum gæti verið svo mikill að dygði til að beygja beislið. Kvaðst vitnið telja að beislið hefði farið í sundur við hliðarhögg.

Vitnið F sagði frá bíltæknirannsókn sinni á flutningabifreiðinni og vagninum. Um flutningabifreiðina sagði vitnið að það hefði svo sem ekkert séð að henni. Ekkert hefði fundist sem hefði verið athugavert við hjólbarða fyrir slysið en barði á fyrsta og þriðja ás hefðu báðir skemmst við það. Felgurnar hefðu skemmst vinstra megin og stýrisbúnaður farið mjög illa, hjóla- og hjöruliðabúnaður á framás og framásinn farið undan við áreksturinn. Engin merki hefðu fundist um bilun í hemlum, sumir hemlaklossar hefðu verið í þynnra lagi en sumir haft fullt viðnám við hemladiskana. Ökumannshúsið og vöruhúsið hefðu skemmst verulega, en högginn hefðu komið á þau.

Vitnið sagði að greinileg ummerki hefðu verið um samstuð á vinstra framhorni vagnsins og vinstra framhorni vöruhúss flutningabifreiðarinnar. Þessir hlutir hefðu mest „mjög harkalega“, og hjólin á ás eitt á vagninum vinstra megin hefðu tekið undan ás eitt á vörubifreiðinni, „lentu þar í og tóku stýrismaskínuna og það niður.“ Fyrsti ákomustaður hefði verið „hjólin á vinstra megin á ás eitt á vagninum og framhlutinn undirvagnsins á vörubílnum vinstra megin, þar að segja öxullinn og það og síðan skall hitt á.“

Vitnið sagði að vagninn hefði verið „hemlalaus“ að því undanskildu að örlað hefði aðeins á ás tvö, vinstra megin. Hemlarnir hefðu verið alveg gagnslausir. Mismikill loftþrýstingur hefði verið í þeim hjólbörðum sem heilir hefðu verið eftir slysið. Hjólbarðarnir hefðu nuddast upp í grindina á vagninum þegar vagninn hefði vaggad. Undir pallinum væru þverbitar og þeir hafi verið „gljáfægðir yfir sumum hjólum eftir nudd.“ Gúmmíð í sumum hjólbörðunum hefði „tæst upp“. Þá hefðu hjólbarðarnir ekki verið allir af sömu stærð, þeir vinstra megin á ási eitt hefðu verið minni en aðrir. Mikið slit hefði verið í fjaðrabúnaði „hvað varðaði þar sem eru fóðringar í festingum, þær voru slitnar“.

Vitnið var spurt hvað það teldi vagninn hafa þolað mikinn þunga og kvaðst það ekki þora „alveg að fara með það“ en bætti við að því fyndist skipta „meira máli svo lengi sem er ekki farið upp fyrir þetta [...] hláss sem hann mátti bera, það var hversu hár farmurinn væri og hvar þyngdarpunkturinn væri. Þetta er svokallaður vélavagn, hann er ætlaður til að bera, flytja vélar, þar liggur meginþyngdin mjög neðarlega og hér dreifðist hún dálítið hátt og það þýddi það að vagninn hafði meiri tilhneigingu til þess að vaggast til hliðanna en ella. En miðað við svona fjaðrirnar og burðargetuna í þessu að þá hugsa ég að hann, megi fullyrða að hann hefði ekki þolað fulla þyngd miðað við eðlilegan farm og hleðslu.“

Vitnið sagði að þegar vagninn hefði verið skoðaður hefði verið „veittur frestur vegna ástands hemlabúnaðar, [en vitninu fyndist] vera mjög sterkar líkur fyrir því að hemlabúnaðurinn hafi verið í sama ástandi og þegar slysið varð og þegar skoðunin fór fram og samkvæmt því hefði ekki átt að leyfa notkun vagnsins þegar hann fór í skoðunina.“ Frá skoðun og að slysi væri „ákaflega lítill akstur“ og hemlaborðar og hemlaskálar þyrftu mun lengri tíma til þess að ná að slitna eins mikið og þær hefðu gert. Hefði vagninn því ekki átt að vera settur í endurskoðun heldur hefði átt að banna notkun hans. Vitnið sagði að skoðunarstöðvum bæri skylda til þess að setja þrýstimæli á hvern einasta loftkút við hemlaprófun. En „í þessi 9 ár sem [vitnið hefði] verið að [...] skoða bíla eftir slys þá er það oftast en ekki sem skoðanastöðvarnar hafa ekki gert það sem þær eiga að gera.“

Spurt hvernig ætti að festa farminn tryggilega sagði vitnið að bríkin fyrir framan hann þyrfti að ná að minnsta kosti „í miðju á efsta laginu og svo [þurfi] farmurinn að liggja við [gaflinn] til þess að það geti ekkert hreyfst og af því að þetta eru rör þá ættu þau ekki að liggja þversum heldur langsum til þess að það sé hægt að láta endana liggja alveg upp að.“ Afar mikilvægt væri að leggja framinn upp að því sem væri „mjög traust og geti í raun og veru ekki farið og gert til þess að þola þann þrýsting sem verður við mikla hraðaminnkun. Það þarf herna hreinlega ef við segjum sem svo að rörin liggja langsum þá þurfa það að vera upp að þessari tryggingu fremst, gaflinum, síðan þarf með ýmsum aðferðum að tryggja það að það geti ekki farið til hliða. [Svo væru] auðvitað bindingar en [vitnið hefði] séð þær fara. Þannig að þar sem er svona ýrtrustu varkárni gætt þá eru notaðir sko uppblásnir púðar til þess að liggja að þannig að þetta geti ekki gerst. Út í hliðarnar.“ Það verði að tryggja að farmurinn geti ekki hreyfst ef neðsta röraröðin eða einhver röraröð gefi sig af því að um leið og einhver gefur sig þá eru allar bindingar náttúrulega lausar. Þannig að það verður að tryggja það að skorðist, skorðurnar séu óháðar því hvað gerist í farminum.“ Við þær aðstæður sem hér hefðu verið hefðu fleiri bönd engu breytt og ekki keðjur heldur. Rörin hefðu einfaldlega brotnað utan af keðjunum. Styttur eða klossar hefðu heldur engu breytt ef þau hefðu aðeins verið um 10 cm að hæð. Þarna hefði orðið að vera „heil girðing fyrir, sem gefur sig ekki, og að farmurinn geti ekki hreyfst til innan hennar.“ Ekkert hefði komið fram við rannsóknina sem benti til þess að farmurinn hefði farið á ferð fyrir slysið, „en bara eðli málsins, sívöl rör hafa tilhneigingu til þess að rúlla og kannski vegna þrýstings í mikilli hraðaminnkun að brotna, neðsta lagið að brotna.“

Vitnið var spurt hvort hægt hefði verið hlaða þennan vagn þannig að öruggt hefði verið að flytja rörin með honum. Kvaðst vitnið „ekki [hafa] getað fundið þá leið“ eins og vagninn hefði verið. Flutningsmátinn hefði verið „algjörlega út í hött. Hvort sem vegalengdin var stutt eða löng.“

Vitnið sagði ekki vitað hvort rörin hefðu verið komin á hreyfingu fyrir slysið, engin gögn væru til um þau frá Blönduósi að slysstað.

Vitnið sagði að í nokkrum þeim hjólbörðum, sem loft hefði ekki lekið úr og sem ekki hefðu skemmst við slysið, hefði loftþrýstingur ekki verið eðlilegur. Vitnið sagði að almennt væru „mjög mikil vanhöld á því að þeir sem eru, bera ábyrgð á þessu, bæði vörubílum og tengivögnum sem að vörubílar draga, að þeir fylgist með loftþrýstingnum.“

Vitnið var spurt um loftþrýsting í hemlakerfi og sagði að eitthvað hefði verið að loftventli í vagninum. Hann ætti að hleypa sama loftþrýstingi frá sér og kæmi að honum, en hefði hleypt 5 börum í gegn um sig en hefði fengið 8 að sér. Ventill þessi hefði verið alveg í skjóli og ekki skemmst við áreksturinn. Atriði sem þessi væru könnuð á verkstæðum, til þess þyrfti tæki og kunnáttu sem fæstir venjulegir öikumenn hefðu.

Vitnið sagði að efri hemlaborði vagnsins hefði verið verulega slitinn og færa mætti sterk rök fyrir því að sama ætti við um hinn neðri. Slíkt hefði þó ekki verið hægt að kanna.

Vitnið sagði að innra dekk á aftasta ási vagnsins vinstra megin hefði verið keypt fyrir þessa ferð. Á einhverju stigi hefði sólinn farið af því og kvaðst vitnið telja að það hefði gerst við að hann hefði nuddast í grindina. Séu „líkur á því að það hafi verið smá gat á dekkingu þegar það var sólað, það lak ekki í gegn um það gat fyrr en að sólinn fór af.“ Teldi vitnið galla hafa verið í dekkinu, en það hefði fundið rifu í því.

Vitnið var spurt um það atriði skýrslu þess er segði að verulegar líkur væru á því að ytri hjólbarði þriðja áss vinstra megin hefði sprungið í árekstrinum. Kvaðst vitnið byggja þá skoðun á því að innri hjólbarðinn hefði verið sprunginn. Við það hefði aukist álagið á þeim við hliðina á honum. Á honum hefðu ekki sést ummerki eins og hefðu verið, hefði hann sprungið fyrr og verið ekið á honum loftlausum um tíma. Vitnið sagði að farið gæti fram hjá ökumanni þegar springur af öðru tvöfaltra dekkja. Spurt um áhrif þessa á heildarmyndina svaraði vitnið: „Þegar dekkið fer, innra dekkið þarna verður loftlaust, það eru minni dekk á ás eitt þarna að framan og það hjálpast allt að sko. Það verður svona halli á vagninum og þunginn fer þá bara yfir sko línuna og það fer að leita.“

Vitnið kvaðst telja að á þessum vagni hefði verið „náttúrulega algjört grundvallaratriði að það sé ekki verið að flytja þennan lausa farm á sem getur tvístrast. Þetta er vélavagn af því hann er gerður fyrir vélar. Einn massa. En ekki marga.“

Vitnið sagði að ekki væru höggdeyfar á vagni eins og þessum. Fjaðrirnar væru „gríðarlegur massi“. Ef fjaðrir væru orðnar lélegar yrði allt mýkra og gætu myndast langar sveiflur.

Vitnið J starfsmaður Frumherja kvaðst hafa skoðað vörubifreiðina og vagninn eftir slysið. Lögreglan hefði komið með tækin til skoðunar og þá fyrst og fremst með hemlabúnað í huga en erfitt hefði reynst að athuga hann, einkum hjá vagninum. Vitnið kvaðst starfa við að skoða bifreiðar af þessari stærð. Hemlar þeirra væru prófaðir í hemlaprófara en loftþrýstingur í dekkjum væri ekki mældur sérstaklega.

Vitnið var spurt um niðurstöðu hemlaprófunar á vörubifreiðinni. Vitnið sagði að bifreið með þessar niðurstöður yrði send í endurskoðun. Bifreiðin næði 4 metra hemlun miðað við full lestaða bifreið en þyrfti að ná 4,5 metrum. Þá kæmi fram að hemlar á fjórða ási væru óvirkir.

Vitnið staðfesti þau gögn sem frá því stafa í málinu.

Vitnið K, starfsmaður Vegagerðarinnar, kvaðst hafa metið ökuritaskífu flutningabifreiðarinnar. Það sagði að vegna skekkju sýndi ökuritinn lægri hraða en bifreiðinni hefði verið ekið á, svo næmi tveimur kílómetrum á klukkustund. Ekkert hefði verið hægt að lesa um ökuhraða af ökurita vörubifreiðarinnar enda hefði ökuritaskífa hans snúið öfugt í ökuritanum. Hins vegar sæist að um ellefu og hálf klukkustund hefðu liðið frá því bifreiðin hefði verið stöðvuð á Kjalarnesi og þar til

slysið hefði orðið.

Vitni L kvaðst hafa skoðað vettvang með vitninu H nokkrum dögum eftir slysið og útbúið vettvangsteikningar. Hefði vitnið staðsett öll ummerki og veginn sjálfan, bæði kanta og miðlínu, með GPS-mælingu og teikning síðan byggð á þeirri mælingu. Vitnið sagði að ummerki eftir áreksturinn hefðu að þeirra mati verið mjög skýr, þó aldrei væri kannski hægt að segja til um slíkt „upp á centimeter“ þegar menn hefðu ekki orðið sjónarvottar sjálfir. Út frá förum megi hins vegar ráða þetta nokkurn veginn.

Vitnið M kvaðst hafa verið fyrstur vegfarenda á slysstað, sjálft á norðurleið. Hefði vitnið ekið alla leið sunnan úr Grindavík en ekki muna til þess að hafa séð vörubifreiðina og vagninn fyrr en á slysstað. Kvaðst vitnið telja að það hefði komið á vettvang svo skömmu eftir slysið að það yrði mælt í sekúndum. Hið fyrsta sem vitnið hefði séð á vettvangi hefði verið ljóslaus aftanívagn og steypubrot á veginum, en næst hefði hann séð ákærða A koma gangandi og þá hringt á Neyðarlínuna. Þeir ákærði hefðu talað saman en þetta hefði verið „algjört panik ástand“. Mjög fljótt eftir að vitnið hefði komið á svæðið hefði það séð flutningabifreiðina utan vegar.

Vitnið var spurt hvort ákærði hefði eitthvað sagt við það um vagninn. Kvaðst vitnið í fyrstu ekki muna til þess en þegar það hafði fengið að kynna sér skýrslu sína fyrir lögreglu sagði það rifjast upp að ákærði hefði, eins og vitnið hefði orðað það hjá lögreglu, talað um að vagninn hefði ekki verið þýður í akstri. Vitnið sagði að þetta væri sitt orðfæri, en merkingin væri sú að vagninn hefði verið laus í rásinni. Þetta væri sín skilgreining á samtalínu, en vitnið kvaðst ekki treysta sér til að fullyrða að ákærði hefði sagt vagninn hafa verið lausan í rásinni, en það hefði skilið orð hans einhvern veginn á þá leið.

Vitnið N rannsóknarlögreglumaður kvaðst hafa komið á vettvang ásamt Ú rannsóknarlögreglumanni skömmu eftir að farið hefði verið með hinn látna með sjúkrabifreið. Þeir hefðu skipt þannig með sér verkum að vitnið hefði ljósmyndað á vettvangi en Ú rætt við ákærða A. Hefði vitnið ekki gert annað en þetta. Ú hefði sett upp myndamöppu, skrifað þar texta og slíkt. Vitnið kvaðst á engan hátt ósátt við þær ályktanir sem Ú hefði dregið af myndunum og væru skýringar Ú í samræmi við það sem vitnið myndi af vettvangi.

Vitnið sagði að örvar á myndum sem það hefði tekið sýndu nákvæmlega hvar þeir Ú teldu árekstrarstaðinn hafa verið. Þar yrði á veginum „svona eins og eftir sprengingu“. Förin í malbikinu, sem sýndu árekstrarstaðinn hefðu verið um 80 cm frá miðlínu vegarins, en far eftir felgu vagnsins um metra, sem þýddi að vagninn hefði verið allt að metra yfir á röngum vegarhelmingi. Ú hefði mælt þetta allt.

Vitnið sagði að skemmd væri í veginum, „glompa“. Næði hún yfir allan veginn en væri verst sunnan í veginum, það er að segja á hægri akbraut séð frá þeim sem eru á

norðurleið. Þessi glompa hefði verið þarna svo lengi sem vitnið myndi, þegar það hefði sjálft ekið flutningabifreið árið 1999 hefði hún verið þarna. Staðkunnugir menn hefðu vitað af henni „og notuðu sér það að fara yfir á öfugan [vegarhelming] til þess að losna við þennan slink sem kom á bílinn.“

Fram kom hjá vitninu að það hefði þekkt hinn látna mjög vel og til fjölskyldu hans. Það hefði þó engin áhrif haft á myndatökur þess.

Vitnið O, fyrrverandi verkstæðismaður E ehf., sagði starf sitt hafa verið að halda tækjakosti fyrirtækisins við. Spurt um vagninn sagði vitnið að farið hefði verið í „einhverja bremsuuppteikt á honum vegna athugasemda við skoðun.“ Í því hefði falist að þeir hefðu yfirfarið „á honum bremsur, loðsuðum upp allt sem gat talist fast og illa farið og svona töldum hann bara hæfan til skoðunar aftur. Svona án þess að við gætum bremsuprófað hann faktískt þá bara náttúrulega prófuðum við hann í mölinni úti á hlaði, hvort hann bremsaði.“ Fyrir þessar aðgerðir hefði vagninn verið „náttúrulega því sem næst bremsulaus“ en eftir þær hefði hann „allavega [verið] farinn að bremsa tómur í mölinni úti á hlaði.“ Svo hefði átt að fara með hann aftur í skoðun og bremsuprófun.

Fyrirmælin frá eigandanum hefðu verið að koma bremsunum í lag og gera vagninn skoðunarhæfan. Það sem hefði verið að, hefði verið að „þetta var náttúrulega aðallega sýndist okkur bara svona gamalt og stíft og fast og þetta var bara tekið og losað upp og lagað eins og hægt var og svo átti bara að fara með hann í skoðun aftur.“ Þeir hefðu skoðað einhverjar bremsuskálar en ekki allar, en í þeim sem hefðu verið opnaðar hefðu þeir skoðað bremsuborðana. Þeir hefðu reynt „eftir megni að herða út í þær, [...] það [hefði þurft] einhvern böðulgang á einhverju af þessu, sko. Hita eitthvað og svona, eins og gengur, ég man nú ekki svo hvaða aðferðum við beittum við það. En það man ég að við vorum allavega komnir með hann, þær bremsur að við hefðum viljað fara með hann í skoðun aftur og fá bremsuprófun á hann.“

Vitnið var spurt hvernig þeir hefðu fullvissað sig um að fullhert væri út í hemlana og sagðist það ekki þora „að fullyrða um það hvernig við ákváðum það. Við bara fengum á hann einhverjar bremsur og vildum bara næsta skref væri bara að fara með hann í skoðun og bremsuprófun. Við höfðum náttúrulega engin tæki önnur en mölina úti á hlaði til að prófa bremsugetuna á honum. Það er hlutverk skoðunaraðilans að meta á honum bremsurnar, en það var bara ekki búið, hann var ekki búinn að fara aftur í skoðun.“ Vagninn „bremsaði orðið á öllum hjólum eitthvað í mölinni [en vitnið kvaðst ekki þora] að fullyrða hvaða bremsugeta var á hverju hjóli.“

Vitnið kvaðst vera vélvirki án sveinsprófs, væri búið með næstum allt bóklegt og faglegt nám í vélvirkjun en ætti sveinsprófið eftir. Vitnið hefði unnið alla sína tíð ýmist við vélvirkjun eða bifvélavirkjun.

Vitnið var spurt hvort það hefði gert meira ef því hefði verið sagt að nota ætti tækið til að flytja tíu til fjórtán tonn af þungum varningi, og svaraði vitnið því til að það hefði „klárlega“ gert það. Þá hefðu þeir lagt þunga áherslu á að hann færi gegn um skoðun og yrði bremsuprófaður. Prófunin sem þeir hefðu gert á mölinni væri engin

fullyrðing um eðlilega bremsugetu, en „oft á tíðum“ væri þetta „ágætisvísbending“. Vitnið hefði „náttúrulega“ reiknað með því „að vagninn færi bara í endurskoðun og þar fengjum við dóm á bremsurnar sem væri byggjandi á.“

Vitnið sagði að nýtt beisli vagnsins hefði litið afar sambærilega út við það eldra og hefði, að því er vitnið minnti, verið gert úr sama efni.

Vitnið sagði að dekkinn á fremsta ási vagnsins hafi ekki verið af sömu stærð vinstra megin og hægra megin. Erfitt hefði verið að fá rétta dekkjastærð, þá stærri, undir vagninn. „Þetta átti nú að vera svona einhver redding [...] til þess að nýta hann eitthvað.“ Þessi framdekk hefðu ekki verið á vagninum nema „í einhverjar vikur í mesta lagi“ fyrir slysið. Ákærði B hefði vitað að dekkinn vinstramegin væru minni en þau hægra megin. Þegar vitnið var nánar spurt kvaðst það telja að hann hefði vitað það, en ekki geta fullyrt það. Síðar sagði það að það gæti „svona eiginlega alveg fullyrt það að [það hefði] látið hann vita af þessu.“ Ákærði B hefði hins vegar ekkert komið að dekkjaskiptingum á vagninum.

Vitnið sagði að það minnti að bifreiðin hefði verið á misstórum dekkjum þegar hún hefði farið í skoðunina og að við slíkt ætti að koma athugasemd.

Vitnið sagði að ákærði B hefði ekkert komið „verklega“ að hemlaviðgerðinni.

Vitnið sagði að þeir ákærði B hefðu talað saman oft á dag, en ákærði hefði verið næsti yfirmaður vitnisins. Vitnið hefði rætt „stærri mál“ við ákærða og það sem hefði krafist fjárútláta hefðu þeir „[tæklað] í sameiningu.“

Vitnið Ó, fyrrverandi starfsmaður E ehf., kvaðst hafa smíðað beisli á vagninn að fyrirmælum ákærða B. Hann hefði smíðað það frá grunni og haft fyrra beisli sem fyrirmynd. Hefðu þau litið alveg eins út að verki loknu. Vitnið kvaðst ekki muna hvernig efni hefði verið í beislinu sem það hefði smíðað, eitthvert efni hefði verið keypt, hugsanlega alveg eins efni og í fyrra beisli.

Vitnið kvaðst hafa stundað nám í bifvélavirkjun í eitt og hálf ár. Í náminu hefði einnig verið kennd vinnsla í blikki.

Vitnið P, starfsmaður E ehf., kvaðst hafa farið nokkrar ferðir með vagninn. Hefði það þá flutt „einhverjar vélar og bretti“, meðal annars beltagröfur sem væru 13 til 14 eða 16 tonn að þyngd, en einnig fisk á brettum. Hefði verið ágætt að draga vagninn og hann elt bifreiðina mjög vel. Þegar vitnið hefði notað vagninn hefðu hemlar hans virkað. Þá hefði þurft „náttúrulega að herða út í honum annað slagið“ og það verið gert reglulega.

Vitnið sagði að hægt væri að eyðileggja hemlana á skömmum tíma með því að ofhita þá. Sé lengi staðið á þeim niður í móti með fullan farm geti hreinlega kviknað í þeim, „núningurinn á borðanum við skálina [búi] til rosalegan hita, þannig að það [geti] eyðilagð borðann og skálina líka, skálin [geti] sprungið og kviknað í borðanum.“

Vitnið R, starfsmaður S, kvaðst hafa starfað þar samfleytt frá árinu 1989. Hefði vitnið nánast frá fyrsta degi unnið við að hlaða rörum á flutningabifreiðar. Kvaðst vitnið muna eftir lestun vagnsins í þetta sinn, þar sem það hefði verið á bakvakt og komið af henni. Vitnið sagði þá ákærða A hafa lestað „vagninn bara á hefðbundinn hátt eins og rör eru lestuð á þessa bíla og trailer-bíla. Og þessi vagn lestast nákvæmlega eins og trailerar þar sem að maður getur lestað á hlið, en þarf ekki að teygja sig inn eftir lokuðum palli, svo þetta var mjög þægileg lestun sem slík“. Síðar hefði komið í ljós að „hann sígur niður á hjólin“ og þá hefði þurft að laga farminn til. Ákærði hefði hringt í vitnið sem hefði farið á eftir honum og hitt hann á plani hjá hestafélaginu. Hefði þá U, annar starfsmaður S, komið og sagt þeim til, „sérstaklega með það hvernig við ættum að binda. [...] Hvernig við bindum í fremstu rörin og ská aftur og svo í öftustu rörin og ská fram og taka á móti álagi á rörunum, ef það springur eitt rör eða eitthvað slíkt.“ U hefði farið yfir bindingar með ákærða og sagt honum hvar best væri að binda „til þess að taka átakið af snöggum bremsunum eða ef að það yrði óhapp og brotnaði eða spryngi eitt rör.“ Vitnið kvaðst ekki muna nákvæmlega hvernig þeir hefðu létt vagninn en þeir hefðu fært farminn „meira fram á vagninn“, að því er vitnið minnti. Eftir þetta hefði ákærði treyst sér til að halda áfram. Kvaðst vitnið halda að vagninn hafi þá ekki lengur snert hjólin, en vitnið kvaðst þó ekki muna það nákvæmlega.

Vitnið kvaðst halda að sjö til átta rör á hæðina væri hámark í svona flutningum. Þegar rörum væri staflað á vagn lægju þau alltaf „á belgnum þannig að múffan á rörunum stendur út úr stæðunni.“ Það hefði verið tryggt í þetta sinn. „Þegar neðsta röðin er gerð að þá eru sett yfir smá trékubbar við, til að tryggja að það sé svona eins, tveggja cm bil á milli röranna, svoleiðis að þau nái alltaf að liggja alltaf örugglega, næsta rör liggja alveg örugglega á jafnt á báðum rörum.“ Sé þetta bil ekki haft á neðstu röðinni geti myndast spenna ef eitt ójafnt rör kemur á milli í næstu röð. Þeir hefðu haft sama hátt á eins og alltaf. Neðsta röðin hafi legið á múffu. Afar mikilvægt væri að rörin hefðu ekkert pláss til að hreyfast til og sagði vitnið að sig minnti „að það hafi verið stálbiti á vagninum, nokkuð hár fremst, sem við röðuðum frá. Sem var fastur við vagninn.“ Ekkert pláss hefði því verið fyrir rörin til að hreyfast.

Vitnið kvaðst ekkert hafa talið óeðlilegt við að nota vagn eins og þennan til flutninganna, þeir hjá S hefðu „oft staflað rörum á vélavagna“ og ætíð vandræðalaust.

Vitnið T, sem kvaðst hafa ekið flutningabifreið þetta kvöld, sagðist hafa setið ásamt öðrum manni inni á N1 stöðinni á Blönduósi og hefðu þeir séð ákærða með vörubifreiðina og vagninn. Þeir hefðu fylgst með honum „taka eitthvað á strekkjurunum og [þeim hefði fundist] þetta eitthvað voðalega skrýttinn frágangur [...] að hann skyldi vera með þetta í tveimur strýtum svona á vagninum heldur en frekar að dreifa því meira um hann.“ Þeim hefði fundist þetta „voðalega skrýtið af því að það var ekkert á milli sko, þannig að það hefði mátt raða betur á vagninn, hafa það lægra og þéttara“. Strýturnar hefðu verið, eftir því sem vitnið myndi, „svona smá strýtur sko, ekki aftast og ekki fram, sitt hvoru megin við miðjuna.“

Vitnið kvaðst ekkert hafa velt vagninum sjálfum sérstaklega fyrir sér. Þeir hefðu setið 30 til 40 metra frá vagninum og séð ágætlega til. Síðar sagði vitnið að mögulegt væri að önnur strýtan hefði verið á vörubifreiðinni.

Vitnið kvaðst hafa ekið þessa leið allt að því daglega undanfarin 8 til 10 ár. Kvaðst það þekkja hvílfina í veginum vel, hún væri búin að vera þarna lengi. Það slægi alltaf af þegar það kæmi að henni, hvort sem það væri á norðurleið eða suðurleið. Hún væri „voðalega óþægileg“, það kæmi „svosem smá svona rugg á bara, [...] ekkert högg eða neitt svoleiðis, [...] bara svona rugg á mann þegar maður fer ofan í þetta sko, eins og góðar holur.“ Flestallir slægju af á þessu svæði, beygjan væri „leiðinleg“ og „hvílfín, hún hjálpar ekki“. Þarna væri hins vegar allt í lagi að mætast, vegurinn væri ekki það þröngur.

Vitnið staðfesti það sem eftir því haft í lögregluskýrslu, meðal annars það að vitnið hefði á Blönduósi velt fyrir sér hvort leyfilegt væri að hafa vagninn svona lágan miðað við vörubifreiðina, einnig vegna þess á hversu litlum dekkjum hann hefði verið. Þá var þar haft eftir vitninu að því hefði virst vera þvingun eða halli á beislinu og það gæti ekki verið gott. Beislið hefði virst halla niður að vagninum.

Vitnið U starfsmaður S kvaðst hafa komið að þegar umhlaðið hefði verið á vagninum. Skýringin á þeirri umhlediðslu hefði verið sú að farmurinn hefði verið of þungur að aftanverðu og eitthvert dekk legið upp undir vagninn. Vitnið hefði gengið í kring um vagninn og leiðbeint um besta röðun. Vitnið sagðist ekki hafa séð neitt athugasvert við „hleðsluna beint, en vagninn var lélegur.“ Bætti vitnið því við síðar að vagninn hefði verið „algjör garmur“ og að vitnið „myndi aldrei flytja rör á svona vagni.“ Vitnið sagðist vita að „númer eitt, tvö og þrjú það er bannað að flytja á svona vagni.“ Vélavagn væri aðeins ætlaður til vélaflutninga. Vitnið kvaðst ekki muna hvort það hefði haft orð á því við mennina á þessum tíma. Hleðslan hefði verið 160 til 180 cm að því er vitnið minnti, en það hefði ekki mælt hana. Þetta hefðu verið sex eða sjö rörastæður.

Vitnið kvaðst hafa ráðlagt um bindingar og bílstjórinn hefði viljað „gera allt sitt besta þarna“ og kvaðst vitnið telja líklegt að hann hefði bundið eins og vitnið hefði ráðlagt, en vitnið hefði verið farið af staðnum áður en því verki hefði verið lokið. Vitnið hefði ekki verið kallað til aðstoðað, hefði eingöngu verið á ferð við hesthúsin í eigin erindagjörðum og séð þá vera „að væflast í kringum þetta að mínu mati þannig séð.“ R, sem verið hefði að lesta, væri „ekki vanur frágangi, svoleiðis“, svo vitnið hefði talið það sína „borgaralegu skyldu að koma þarna við og reyna að hjálpa til.“

Vitnið lýsti þeim vögnum sem S notaði til sinna flutninga þannig að þeir væru með háan gafl bæði að framan og aftan, stytur með hliðunum og svo væru þeir með „segla“ sem væru „svona vinklar sem hægt er að setja við rörin og festa niður við dekkið á honum, þannig séð að það sem er við rörið er fast við vagninn.“ Lestuðu þeir upp að göflunum þannig að farmurinn væri alltaf flatur á. S notaði þessa vagna ekki í neitt annað. Í þessu tilviki hefði hins vegar verið gerð strýta af því ekkert hefði verið fyrir framan né aftan, og vitnið hefði sagt bílstjóranum að binda upp í fjórðu eða fimmtu röð. Vitnið sagði að sér hefði fundist lestunin og frágangurinn á hlassinu vera í lagi, en vagninn vera „garmur“. Þegar það var beðið um að skýra

Það nánar sagði það að vagninn hefði verið orðinn „þreyttur“. Vitnið sagði að mjög mikið þyrfti til að rörin kæmust á hreyfingu og væri það sín skoðun að þau hefðu haldist kyrr þar til í árekstrinum.

Vitnið Ú rannsóknarlögreglumaður kvaðst hafa komið á vettvang með N rannsóknarlögreglumanni. N hefði tekið myndir en vitnið hefði farið með ákærða A í bifreið þeirra N og rætt við hann þar. Hefði vitnið tekið af honum skýrslu strax um nóttina og veitt honum réttarstöðu sakbornings.

Vitnið sagði að strax hefði blasað við að bifreiðarnar hefðu komið hvor úr sinni átt. Um 130 metrar hefðu verið milli þeirra á vettvangi og sést hefði hvar áreksturinn hefði orðið, á annarri akreininni hefði verið far eftir flutningabifreiðina. Þá hefðu sést „hjólörin eftir skriðför eftir bílana.“ Allt þetta hefði verið merkt og myndað. Daginn eftir, þegar búið hefði verið að hreinsa til, hefðu enn sést skýr ummerki: „[F]örin eftir ökutækin, eftir dekkinn, eru alveg skýr á götunni. Nú, ákomurnar á akreininni þar sem [flutningabifreiðin] skellur niður, það er á sínum stað, þar eru bara skemmdir beinlínis. Nú, þar sem við teljum að hluti af beisli vélavagnsins komi niður, það er á sínum stað, þannig að þarna eru gúmmíför annarsvegar og hinsvegar bara merki í eða skemmdir bara í malbikinu.“ Hefðu þeir metið það svo að vagninn hefði verið kominn allt að 80 cm yfir miðlínuna, en vitnið kvaðst ekki geta fullyrt hvort það hefði verið mælt frá miðri miðlínu eða brún hennar, þó brúnin væri líklegri. Þetta hefði vitnið mælt með málbandi. Þá kvaðst vitnið ekki geta fullyrt um árekstrarstað nákvæmlega upp á centimetra. Sést hefði hvar vinstri framfelga vagnsins hefði skolið niður, og aðeins lengra inn á akreinina þar sem stýrisvélin hefði farið niður. Við áreksturinn hefði flutningabifreiðin skautað eftir vagninum samhliða, það hefði sést með því að „skoða undir kassann þannig að þeir þarna liggja bara samsíða á þegar þetta er að gerast.“

Vitnið sagðist ekkert geta sagt um hvers vegna vagninn hefði verið kominn inn á rangan vegarhelming. Hins vegar kvaðst það vita að mjög algengt væri að menn „keyri inn í beygjur og leiðrétti sig svo aftur“ og á vettvangi hefði fyrsta mat vitnisins verið „að eitthvað slíkt hefði gerst, að þarna einfaldlega hefði vagninn ekki verið kominn þangað sem hann átti að vera kominn.“ Vitnið hefði þó engin gögn fyrir sér í þessu, en þetta hefði því fundist líklegur möguleiki í upphafi.

Vitnið sagði að hvíltin í veginn væri ofarlega og inni í beygju og næði yfir báðar akreinar. Væri þetta gömul skemmd á veginum. Hún væri ekki þess eðlis að líklegt væri að ökumaður reyndi að fara yfir á vinstri akrein til að fara mildar yfir hana.

Vitnið sagði að engin hemlaför hefðu sést sem slík.

Vitnið kvaðst hafa frá upphafi talið og telja enn að beislið hefði slitnað í sundur við áreksturinn. Það hefði vafist „að hluta til utan um hægra hjólið og hluti þarna vafðist undir vagninn.“

## Niðurstaða

Bílstjórásætið í flutningabifreiðinni var allhátt og ökumaður varð ekki fyrir verulegum áverkum við sjálft höggið í árekstrinum. Hann hafði til dæmis litla áverka á fótum eftir slysið, samkvæmt krufningarskýrslu. Hins vegar voru verulegir áverkar á efri hluta líkamans, frá brjóstholi og upp úr. Þessir áverkar voru fyrst og fremst eftir steinrörin sem skullu á vinstra horni stýrishússins ofarlega, einkum á framglugganum sem var allstór.

Ljóst er að áreksturinn hefur orðið á vegarhelmingi flutningabifreiðarinnar og með þeim hætti að vinstra horn hennar og vinstra horn vagnsins hafi rekist saman. Niðurstaða lögreglurannsóknar um árekstrarstað, eins og hún er sýnd á mynd, er að mati dómsins trúverðug og hafin yfir skynsamlegan vafa. Fyrir dómi báru lögreglumenn um þá niðurstöðu mælingar sinnar á vettvangi að árekstrarstaðurinn hefði verið um 80 cm frá miðlínu vegarins. Enginn skýr mælikvarði var lagður á götuna til að sýna þessa fjarlægð við myndatökuna og þegar meðal annars er horft er til breiddar miðlínunnar, 10 cm samkvæmt matsgerð, og hún borin saman við fjarlægðina til árekstrarstaðarins eins og ljósmynd sýnir hana, þykir í ljósi andmæla ákærða A og meginreglu 108. gr. laga nr. 88/2008 ekki unnt að slá föstu að fjarlægðin hafi verið 80 cm. Þetta breytir ekki því að sannað er að áreksturinn varð á vegarhelmingi flutningabifreiðarinnar, sem öll var á eigin vegarhelmingi. Þá verður ráðið af ljósmyndum af vettvangi að árekstrarstaðurinn hefur verið allnokkru frá miðlínu, þó í ljósi framansagðs kunnni það að hafa verið minna en 80 cm.

Að mati dómsins eru atvik máls þessa mjög sérstök að því leyti að einungis vagninn Z verður fyrir árekstri við flutningabifreiðina, en ekki vörubifreiðin sem dró vagninn og eru vagninn og vörubifreiðin þó því sem næst jafnbreið og beygjur á veginum alls ekki svo verulegar að þær geti hafa haft umtalsverð áhrif að þessu leyti. Flutningabifreiðin og vagninn hafa hreyfst nær samsíða í gagnstæða stefnu. Að mati dómsins er eina leiðin til að árekstur þessi hafi orðið mögulegur sú að vinstra horn vagnsins hafi skagað verulega út til vinstri, miðað við vörubifreiðina sem dró hann, þegar vinstri horn vagnsins og flutningabifreiðarinnar mættust. Þar sem telja má ljóst að byggja megi á þessu, eru þar með útilokaðar allar þær sviðsmyndir sem myndu fela í sér aðra afstöðu eða hreyfingu ökutækjanna fyrir áreksturinn.

Áreksturinn sjálfur hefur í raun ekki verið mjög harður. Það stafar fyrst og fremst af því hve snertiflötur farartækjanna er lítill, sem leiðir síðan til þess að hraðatapið gerist á löngum tíma og langri vegalengd. Þegar tveir jafnþungir bílar rekast beint framan á hvor annan á 70 til 90 km hraða stöðvast bílarnir yfirleitt á fáum metrum og áreksturinn tekur aðeins örfáa tíundu hluta úr sekúndu. Hröðun verður að sama skapi mjög mikil og sömuleiðis kraftarnir sem verka á bílana og á lausahluti og menn í þeim. Slíkir árekstrar leiða oft til banaslysa. Um árekstur þessa máls gegnir allt öðru máli. Hann tekur allt að því eina sekúndu og meðalhröðunin í árekstrinum hefur aðeins verið 1-2 g þar sem g tákna þyngdarhröðunina, það er að segja hröðun hlutar í frjálsum falli niður á við. Þess konar hröðun veldur ekki banaslysum ef hún er ein að verki. Af þessu má draga þá ályktun að áreksturinn sem hér um ræðir hefði ekki valdið manntjóni ef farmurinn á dráttarvagninum hefði setið fastur á honum, en allt annað hefði verið óbreytt.

Ef rörin hefðu verið án múffu og þeim staflað þétt við hefði ekki þurft meiri hröðun, til dæmis í hemlun, en 0,6 g til þess óbundin rör í efstu lögnum hefðu farið af stað. Það er svipuð hröðun og í snöggri hemlun á þurru malbiki. En hvert rör grefst að vísu nokkru dýpra milli röranna undir því þegar staflað er eins og þarna var gert. Þess vegna hefur þurft hröðunina um það bil 1,0 g til að óbundin rör í staflanum færu af stað af sjálfu sér. En hröðunin hefur einmitt verið svo mikil eins og fyrr er sagt og því má að mati dómsins fullyrða með vissu að óbundu röralögin efst í staflanum hafa farið af stað strax við áreksturinn, en síðan hafa böndin líka skorist sundur við rörin í neðri lögnum og þau losnað.

Rörunum var sem fyrr segir hlaðið á vagninn í lögum þar sem hvert rör leggst ofan í dældina milli tveggja röra í laginu fyrir neðan. Sú hleðsluáferð býður bæði upp á að rörin í neðra laginu gliðni og stæðan hrynji og eins hitt að ysta rör, til dæmis í efsta lagi, hrökkvi upp úr farinu og síðan hin á eftir. Eina leiðin til að koma í veg fyrir þetta með sæmilegu öryggi er sú að hafa vegg eða fyrirstöðu fremst og aftast á vagninum og hlaða rörunum alveg að veggnum. Ekkert hefur hins vegar komið fram um það í málinu að rörin hafi hreyfst til á vagninum fyrir slysið. Þá verður að hafa í huga að ákærði A naut aðstoðar og leiðbeininga starfsmanna seljanda röranna við hleðslu vagnsins. Vitnið U, starfsmaður S, kvaðst ekki hafa séð neitt athugavert við hleðsluna en vagninn sjálfur hefði hins vegar verið „lélegur“ og „algjör garmur“.

Vegsniðið á þessum stað fylgir nokkurn veginn staðlinum C1 sem gerir ráð fyrir tveimur 3ja metra breiðum akreinum og heildarbreidd 7,5 m með vegöxlum. Er þessi staðall enn algengur á þjóðvegum landsins, þar á meðal hringveginum. Flutningabifreiðin og vagninn eru samtals 5 metrar á breidd og er því samtals eins metra svigrúm milli hvítra kantlína á veginum þegar þeir mætast. Það verður að teljast sæmilegt ef bílstjórar eru vanir en kallar vissulega á nokkra varúð. Ekki er augljóst að þetta mat breytist þó að nokkur munur sé á breidd akreina samkvæmt línunum á vegi, til dæmis 50 cm eins og þarna var á árekstrarstað; ef bílarnir eru til dæmis báðir á miðri akrein sinni verður samt ekki árekstur. Hliðarspeglar hafa ekki áhrif á þessi mál í þessu tilviki þar sem ekkert slíkt er á vélavagninum í sömu hæð og spegillinn á flutningabifreiðinni.

Að mati dómsins er ljóst að massamiðja kerfisins (vagn + farmur) hefur verið í hæðinni 1,5–2,0 m, miðað við að rörin hafi verið í 7-9 lögum eða svo. Þetta verður í öllum tilvikum að teljast háfermi í ljósi þess að massamiðjan er fyrir miðjum vagninum, breidd vagnsins er 2,5 m og hjólin eru því aðeins um 1,1–1,2 m til hliðar við massamiðjuna. Það má því ekki mikið út af bera til að vagninn fari að rugga, álag á hjól verði sveiflukennt og hann fari að rása óreglulega. Þegar þetta er borið saman við vélaflutninga, sem hönnun vagnsins miðast við, þarf að hafa í huga að massamiðja vinnuvéla eins og jarðýtna, skurðgrafa og lyftara er oftast talsvert fyrir neðan miðju þeirra, einmitt til að skapa stöðugleika þegar verið er að nota tækin. Farmur sem hefur að geyma marga hluti sem eru laustengdir hver við annan er auk þess miklu líklegri til að skapa óstöðugleika en einn heildstæður hlutur, jafnvel þótt massamiðja hans kynni að vera á sama stað. Þegar þetta er haft í huga og einnig horft til þess sem fram kemur í bíltæknirannsókn um hemla, dekk og fjaðrir vagnsins, verður að telja að hann hafi ekki hentað til þeirra flutninga sem hann var notaður til í þetta skipti.

Lögreglu er samkvæmt 1. mgr. 86. gr. laga nr. 88/2008 heimilt að leita til sérfróðra manna þegar þörf er á sérfræðilegri skoðun eða rannsókn til að upplýsa mál. Í þessu skyni fékk lögregla F til að vinna bíltæknirannsóknir, H greiningu þá sem rakin var hér á undan og L til að gera vettvangsteikningar. Allir komu þeir fyrir dóm og svöruðu spurningum um niðurstöður sínar, svo sem gert er ráð fyrir í 1. mgr. 116. gr. laganna. Sá munur er á slíkum sérfræðingum og dómkvöddum matsmönnum að sérfræðingarnir eru valdir af lögreglu einni til að kanna þau álitaefni sem hún leggur fyrir þá. Matsmenn eru á hinn bóginn dómkvaddir samkvæmt 128. gr. laganna. Yfirmats kann að verða leitað í framhaldi af matsgerð, sbr. 131. gr. laganna.

Þrátt fyrir þennan mun sem er á slíkum sérfróðum mönnum sem lögregla leitar til og dómkvaddra matsmanna, verður alls ekki litið svo á að framlag hinna fyrrnefndu sé að engu hafandi eða sönnunargildi niðurstaðna þeirra sé ekkert. Hinir sérfróðu menn komu fyrir dóm og svöruðu ýtarlegum spurningum auk þess sem ákærðu höfðu kost á því að óska dómkvaðningar matsmanns af sinni hálfu. Verður horft til álitsgerða þessara manna við úrlausn málsins, sem og matsgerðar G dómkvadds matsmanns, en það er og verður í verkahring dómara en ekki annarra að kveða upp úr um þau atriði er lúta að sönnun á atvikum málsins sbr. 109. gr. laga nr. 88/2008 og dóm Hæstaréttar Íslands í máli nr. 362/2013.

Að mati dómsins er ekki ástæða til að draga í efa niðurstöður bíltæknirannsóknar F. Þykir það einnig styðja niðurstöður F um hemla bifreiðarinnar að vitnið O sagði að vagninn hefði verið „náttúrulega því sem næst bremsulaus“ er vagninn hefði komið til viðgerðar eftir skoðun. Verður að telja fullsannað að vagninn hafi verið nær hemlalaus er slysið varð og mismikill loftþrýstingur í þeim hjólbörðum sem unnt var að rannsaka eftir það. Þá verður miðað við að mikið slit hafi verið í fjaðrabúnaði og að hjólbarðar hafi nuddast við þverbita í pallgrind svo sem greinir í skýrslu um rannsóknina. Þetta fellur allt undir þau almennu atriði ákærunnar að vagninn hafi ekki hentað til flutninganna, að útbúnaður hans hafi ekki verið með þeim hætti að hægt væri að haga hleðslu með öruggum hætti og í samræmi við lög, en auk þess fellur það undir sérstök atriði ákærunnar eftir því sem við á í hverju tilviki.

Að mati dómsins er útilokað að vörubifreiðin og vagninn hafi verið á öfugri akrein í aðdraganda árekstursins og að vagninn hafi verið að færast inn á réttan helming þegar áreksturinn varð. Þetta stenst ekki miðað við eðlilega tengingu milli vörubifreiðar og vagnsins, í fyrsta lagi vegna þess að skörunin milli flutningabifreiðarinnar og vagnsins getur ekki með þessu móti náð þeim 30 til 40 cm í upphafi sem raun ber vitni nema með því að flutningabifreiðin rekist fyrst á vörubifreiðina, og í öðru lagi vegna þess að farartækin eru þá ekki samsíða og dýpt ummerkja á hvoru fyrir sig yrði verulega breytileg frá framenda til afturenda.

Ákærði A bar fyrir dómi að hann myndi ekki hvort hann hefði hemlað er hann mætti flutningabifreiðinni. Í greinargerð hans er því mótmælt sem ósönnuðu. Hann sagði jafnframt fyrir dómi að hann hefði verið í beygju og séð að hann myndi brátt mæta bifreið, hefði hann þá fært bifreið sína til hægri og hægt á sér. Fram kom hjá ákærða í öðru samhengi að hann hefði, til að hlífa hemlum og halda farmi kyrrum, reynt að nota gírana fremur en hemlana til að hægja á bifreiðinni. Þó talsverðar líkur séu vissulega á því, að maður sem sér skyndilega að hann muni innan mjög

skamms mæta stórrí bifreið og ákveður því að hægja á sér, stígi á hemlana, verður ekki gengið út frá því sem sönnuðu í sakamáli þessu gegn mótmælum hans.

Að mati dómsins er ljóst að öll atriðin sem áfátt var í búnaði og hleðslu vagnsins komi við sögu í slysinu og hafi sýnilegar afleiðingar. Lélegir og misjafnir hemlar skapa rásandi hreyfingu. Þar sem hemlar vagnsins eru mun veikari en bílsins kemur fram misvægi þegar billinn hemlar. Þrýstikraftar myndast á beislið milli vagns og bíls sem það er ekki hannað til að mæta, meðal annars vegna halla á því. Beislið lætur undan þessum kröftum og framendinn leitar enn frekar til vinstri. Lélegir, loftlausir og misstórir hjólbarðar valda óeðlilegu álagi á þau dekk sem þó voru skást, vagninn rásar óeðlilega og verður beinlínis hættulegur. Líkur aukast á því að dekk sem enn eru heil undir vagninum springi undan margföldu álagi sem lendir á þeim. Lélegar fjaðrir ýta undir vagg, síbreytilegt álag á hjólin og rásandi hreyfingu. Hleðsla umfram raunverulegt burðarþol vagnsins þrýstir þverbitum undir pallinum niður á hjólbarða þegar vagninn „hossast“ á ójöfnum og skapa þannig stjórnlausu, rykkjóttu hemlun. Hár farmur með mörgum laustengdum hlutum stuðlar líka að óstöðugleika vagnsins. Allt ber þetta að sama brunni, vagninn rásar með ófyrirsjáanlegum hætti og lætur mjög illa að að stjórn. Varasamur farmur og ófullnægjandi umbúnaður hans skipta síðan sköpum í afleiðingum árekstrarins þó að hann hafi í rauninni alls ekki verið harður.

Ákærða A er gefið að sök manndráp af gáleysi með háttsemi sem hann hafi viðhaft og rakin hefur verið úr ákæru. Ljóst er að slysið varð þegar vagn, sem ákærði dró með bifreið sinni, fór á rangan vegarhelming og rakst þar á aðvífandi bifreið. Eins og rakið var hér að ofan verður að telja að ýmis atriði hafi orðið þess valdandi, þegar þau komu saman, að vagninn fór á rangan vegarhelming.

Óhjákvæmilegt er að hafa í huga að ákærði fer þessa ferð í atvinnuskyni í skjóli sérstakra aukinna ökuréttinda sinna, en hér eiga í hlut farartæki sem sérstök aukin ökuréttindi þarf til að stýra. Eykur það kröfurnar sem gera verður til hans, svo sem um að huga vel að ökutækjum og farmi. Þá var honum vitaskuld vel kunnugt um reynsluleysi sitt í meðferð slíkra tækja, en langt var um liðið frá því hann fékk ökuréttindin.

Meðal þess sem átti þátt í að skerða rásfestu vagnsins voru gagnslausir hemlar hans og sú staðreynd að dekk hans voru misstór og sum of stór. Þegar farið er með vagn sem þennan, þunglestaðan, um langa leið á aðalþjóðvegi landsins, er sérstök ástæða til að gæta að bæði hemlum og dekkjum.

Samkvæmt 3. mgr. 59. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 skal ökumaður gæta þess að ökutæki sé í góðu ástandi og eru hemlar meðal þess sem nefnt er í lagagreininni að ökumaður skuli „sérstaklega“ gæta að og tryggja að séu „í lögmæltu ástandi og virki örugglega“. Er tekið fram að sama eigi hér við um ökutæki og eftirvagn og tengitæki, sem og tengingu þeirra. Samkvæmt þessu leggja umferðarlög þá skyldu á herðar ökumanni að gæta þess að hemlar bifreiðar og tengivagns séu í lögmætu og virki „örugglega“, en sannað þykir í málinu að hemlar dráttarvagnsins hafi í raun verið nær gagnslausir þegar slysið varð. Takmörk eru vitaskuld fyrir því til hve mikilla athugana á búnaði unnt er að ætlast til af ökumanni í þessu sambandi, þrátt fyrir þau fyrirmæli umferðarlaga sem hér voru rakin. Ætlast má hins vegar til þess að ökumaður sé vakandi fyrir því hvernig ökutæki hans og eftir atvikum tengitæki haga sér í akstrinum. Hann verður að fylgjast með viðbrögðum eykisheildarinnar

svo sem í beygjum, hröðun, hemlun, ferð niður í móti og yfir hvers konar ójöfnur. Hlutföll milli massa vörubifreiðarinnar og vagnsins hér voru með þeim hætti að vagninn hefur haft veruleg áhrif á vörubifreiðina í akstri.

Fram kom hjá ákærða A fyrir dómi að honum hefði fundist sem dekk vagnsins væru ekki öll jafn stór, þau fremstu vinstra megin væru minni en hin. Við þessar aðstæður verður að telja að tilefni hefði verið til þess að ganga úr skugga um þetta áður en lengra var haldið. Dekk sem rauk úr í Borgarnesi var dekk sem hann hafði fengið nýtt á leiðinni og sagði ákærði fyrir dómi að hann hefði fengið þá tilfinningu að hann hefði „kannski verið afgreiddur með röng dekk“. Þegar ákærði varð þess var, strax eftir lestun í Borgarnesi, að tekið var að rjúka úr dekki vegna ofhleðslu, hafði hann að auki ríkt tilefni til að gæta að dekkjum vagnsins og því að þeim mætti öllum treysta til langferðarinnar. Þær ráðstafanir sem gerðar voru í Borgarnesi nægja til að pallurinn sitji ekki á dekkjunum þegar vagninn er í kyrrstöðu eða á venjulegum akstri á sléttum vegi, en öðru máli gegnir um hvað gerist þegar vagninn „hossast“, svo sem hann hefur gert við hvers kyns ójöfnur í veginum, til dæmis við frostlyftingar, en ákærði lýsti áhrifum þeirra svo að það kæmi „skellur og maður hoppar í sætinu og svona eins og þegar maður keyrir í holur.“ Af bíltækniskýrslu sem greindi frá gljáfægðum þverbitum eftir nudd má ganga út frá að hjól hafi í raun nuddast við bita. Telja verður að ákærða hafi sem öikumanni sem bar ábyrgð á bifreið, vagni og þungum farmi, hafi borið að gæta að því að dekk vagnsins væru jafnan þannig að þeim mætti treysta til ferðarinnar og verður þar að horfa til almenns ástands þeirra og loftþrýstings. Einnig verður að ætlast til þess að ökuumaður, sem fær grunsemdir um að dekk slíks vagns, sem ber slíkan farm, séu ekki jafn stór, gangi úr skugga um það atriði. Hér var farið með mjög þungan farm, sem auk þess var í mjög mörgum hlutum, út á aðalþjóðveg landsins þar sem búast má við mikilli almenntri umferð, og gerir það verulegar kröfur til ökumanns. Ákærði veitti því athygli snemma eftir hleðslu að hlaðinn „elti“ vagninn vörubifreiðina ekki eins vel og tómur. Var það enn aukin ástæða til að fara að öllu með fyllstu gát og raunar vísbending um að vagninn hentaði ekki til að flytja slíkan farm um langan veg. Verður að telja gáleysi af ákærða eins og hér stóð á að hafa ekki fylgst með loftþrýstingi í dekkjum og, þegar í ljósi þeirra grunsemda sem hann fékk um stærð dekkjanna, gengið úr skugga um stærð þeirra. Ákærði hugðist fá aðstoð á dekkjaverkstæði eftir endurlestun en fékk ekki. Engu að síður ákvað hann að halda áfram ferðinni eins og þarna var komið. Þá telur dómurinn ljóst að háfermi vagnsins hafi skert rásfestu hans, ekki síst þegar horft er til ástands hans. Hleðsla vagnsins var á ábyrgð ákærða sem ökumanns. Í því sambandi verður hins vegar að horfa til þess að hann naut aðstoðar og ráðgjafar starfsmanna þess fyrirtækis sem selur rörin og er sú staðreynd almennt fallin til að draga úr gáleysi hans við hleðsluna. Á hinn bóginn var þarna hlaðið á vagn sem var í raun nær hemlalaus, á misstórum dekkjum og dekk höfðu mismikinn loftþrýsting. Ekki verður gert ráð fyrir að ráðleggingar starfsmanna seljandans hafi verið miðaðar við slíkt ástands vagnsins.

Af hálfu ákærða hefur verið byggt á því að beislið milli vagns og vörubifreiðar hafi verið gallað, svo sem vegna smíðagalla. Bendir ákærði á að mynd sem tekin var er hann stöðvaði um stund á Blönduósi virðist sýna nokkra sveigju á beislinu til vinstri. Þá styður vitnisburður vitnisins T að einhver sveigja hafi verið komin á beislið á Blönduósi. Að mati dómsins kann að vera að beislið hafi eitthvað sveigst en allar líkur séu á því að sú sveigja hafi verið tilkomin af þverkröftum í akstrinum. Þeir skapast af rykkjóttri ferð vagnsins vegna lélegra hemla og dekkja og vegna

núnings dekkja við vagn. Þessi rykkjótta ferð veldur einnig vaggi á vagninum, meðal annars vegna háfermis hans. Dómurinn telur rétt ályktað hjá H að beislið hafi verið tengt við vörubifreiðina þegar áreksturinn varð. Beislisendi sem sveiflist laus hefði ekki orðið fyrir neinu sérstöku álagi við áreksturinn sem var í sjálfu sér ekki sérstaklega harður.

Slys þetta varð þegar vagn sem ákærði dró með vörubifreið sinni rakst á rangri akrein í aðvifandi bifreið. Almennt bera ökumenn ábyrgð á staðsetningu ökutækja sinna. Þegar á allt framanritað er horft er ekki unnt að telja skynsamlegar líkur fyrir því, að það hafi verið fyrir atriði sem ákærði A geti ekki borið ábyrgð á, sem vagninn hafi farið á rangan vegarhelming. Þvert á móti verður ekki komist hjá þeirri niðurstöðu að það hafi ekki síst verið vegna atriða sem voru á hans ábyrgð, dekkja, hemla og hleðslu sem þannig fór, en telja verður að vagninn, eins og hann var, hafi ekki hentað til að bera þann farm sem honum var þarna ætlað að flytja. Þegar á allt framanritað er horft verður ekki komist hjá því að telja að gáleysi hans að þessu leyti hafi orðið til þess að slysið varð með þeim afleiðingum sem raun ber vitni um. Er óhjákvæmilegt að komast að þeirri niðurstöðu að sönnuð hafi verið sú háttsemi hans sem réttilega hafi verið færð til 215. gr. almennra hegningarlaga og 1. mgr. 4. gr., 1. mgr. 14. gr. og 3. mgr. 73. gr. umferðarlaga í ákæru.

Þá verður að telja leitt í ljós að ekki hafi verið fylgt áskilnaði 6. gr. reglugerðar nr. 671/2008 um hleðslu, merkingar og frágang á farmi sbr. 4. mgr. 73. gr. umferðarlaga, en ekki voru notaðir klossar eða stytur með hliðum svo sem þar er getið um. Tilvísun í ákæru til 6. og 16. gr. reglugerðar nr. 822/2004 um gerð og búnað ökutækja er að mati dómsins of opin og óskilgreind í ákæru til að ætlast hafi mátt til þess af ákærðu að taka til varna gagnvart henni. Verður ákæru fyrir brot gegn þeim reglugerðarákvæðum vísað frá dómi.

Ákærða B er gefin að sök hlutdeild í broti gegn 215. gr. almennra hegningarlaga og sjálfstæð brot gegn umferðarlögum og reglugerðum settum á grundvelli þeirra. Aður hefur verið rakið hvaða atriði telja má leitt í ljós að hafi orðið til þess að vagninn leitaði til vinstri frá vörubifreiðinni sem dró hann, með þeim afleiðingum að slysið varð. Ákærði B er í ákæru ákærður sem forsvarsmáður og aðaleigandi einkahlutafélagsins sem átti vagninn og fyrir dómi sagðist hann vera einkaeigandi þess. Hann var einkaeigandi og stjórnandi einkahlutafélagsins E ehf. Verður að ætla að hann hafi borið eigandaskyldur gagnvart ökutækjum félagsins í skilningi umferðarlaga.

Þegar horft er til þess hvort ákærði B hafi gerst sekur um brot gegn 215. sbr. 22. gr. almennra hegningarlaga koma ýmis atriði til skoðunar.

Vagninn hafði verið sendur í skoðun um haustið og þar verið gerð athugasemd við hemla og ljósabúnað. Niðurstaða dæmingar var „endurskoðun“ en ekki „notkun bönnuð“. Niðurstaða skoðunarstöðvar léttir ekki þeirri skyldu af eiganda ökutækis að beita eigin dómgreind þegar hann tekur ákvörðun um notkun ökutækis síns, og gera verður strangar kröfur til þeirra sem nota ökutæki í atvinnuskyni og ráða jafnvel yfir eigin verkstæði til að sinna þeim. Engu að síður verður ekki horft fram hjá þessum niðurstöðum skoðunarinnar. Að þeim fengnum fól ákærði starfsmanni verkstæðis síns að gera vagninn skoðunarhæfan. Hann fékk svo upplýsingar um að farið hefði verið yfir hemlana og hvernig þeir hefðu verið prófaðir að verki loknu. Ákærða mátti vera ljóst að sú prófun var ekki ígildi nýrrar skoðunar og að honum

bar að færa vagninn að nýju til skoðunar, enda var frestur til þess útrunninn þegar suðurferðin hófst. En þó hann hefði ekki getað treyst því að hemlar vagnsins væru nú orðnir þannig, að ekki yrði gerð við þá athugasemd í skoðun, hafði hann þó þessa ástæðu til að ætla að þeir væru að minnsta kosti ekki verri og væntanlega betri en þeir voru þegar vagninn fór í skoðunina, þar sem ekki hafði verið tekið fyrir notkun hans.

Ákærði A fór á vagninum frá Eskifirði skömmu fyrir jól en slysið varð 27. desember. Ábyrgð á loftþrýstingi í dekkjunum í slysinu og aðdraganda þess verður því ekki lögð á ákærða B.

Ákærði B var ekki viðstaddur hleðslu vagnsins og ekki liggur fyrir að hann hafi gefið nákvæm fyrirmæli um hvernig að henni skyldi staðið. Hann sjálfur kveðst hafa lagt í hendur starfsmanns seljanda röranna hversu miklu yrði hlaðið á vagninn. Sá starfsmaður kvaðst fyrir dómi ekki minnast þess að í samtali þeirra hefði komið fram hvernig vagn yrði notaður við flutningana. Þó ákærði B hafi ákveðið að vagninn yrði notaður til að sækja rörapöntunina þykir það ekki nægja til þess, eins og á stendur, til að ábyrgð í refsímáli verði lögð á hann fyrir það hvernig rörunum var hlaðið á bifreiðina eða hugsanlegar afleiðingar þess. Hefur ekki verið sýnt fram á nein sérstök fyrirmæli hans eða beinar ákvarðanir um framkvæmd hleðslunnar sem geti lagt þá ábyrgð á hann í sakamáli þessu.

Af hálfu ákærðu hefur skráðu burðarþoli vagnsins verið teflt fram. Slíkt burðarþol er miðað við vagn í góðu ástandi, svo sem að því er varðar dekk, hemla og fjöðrun. Þá verður að hafa í huga að vagninn var ætlaður til flutninga á einstökum þungum vélum fremur en mörgum smærri hlutum eins og steypurörum.

Í ákæru er byggt á því að vagninn hafi ekki hentað til að flytja þann farm sem hann bar. Verður að líta svo á að það hafi komið á daginn og hafi strax verið skýrt merki í þá átt þegar í ljós kom að vagninn settist á dekk eftir fyrstu hleðslu í Borgarnesi. Fram kom í vitnisburði R starfsmanni S, að „þessi vagn lestast nákvæmlega eins og trailerar“ og þá sagði R að sér hefði ekki fundist neitt óeðlilegt við að nota vagninn til flutninganna, oft hefði verið „staflað rörum á vélavagna“. Ákærði hafði talað við R áður en hann ákvað að nota vagninn til ferðarinnar. Þykir ekki alveg unnt að slá föstu í refsímáli að ákærða hafi hlotið að vera ljóst strax í upphafi að vélavagn hentaði ekki til flutnings á rörum.

Að því er ákærða B varðar þá verður að horfa til þess sem hann vissi eða mátti vita þegar hann ákvað að senda vagninn í leiðangurinn. Hann vissi þá að gerðar höfðu verið athugasemdir við hemla hans, en notkun vagnsins hafði ekki verið bönnuð, og viðgerð auk þess farið fram eftir skoðunina.

Að því er hemla vagnsins varðar, þá þykir í ljósi þess að farið hafði verið yfir þá að boði ákærða og þess að ákærði mátti fyrir þær aðgerðir ráða af niðurstöðum skoðunar að vagninn væri ekki hættulegur vegna ástands hemla, ekki hafa verið sannað svo dugi í sakamáli þessu að gáleysi hafi verið af ákærða að senda vagninn af stað á þeim hemlum sem hann mátti ætla að væru undir vagninum.

Ákærði vissi að ekki væru öll dekk vagnsins af sömu stærð. Hann kvaðst hins vegar hafa mælt svo fyrir að ætíð væri sama stærð á hverjum ási. Samkvæmt bíltæknirannsókn var radíus hjólbarða vinstra megin á fyrsta ási 40 mm minni en

annarra. Þetta hafði þau áhrif að vagninn leitaði til vinstri. Samkvæmt 16. gr. reglugerðar nr. 822/2004 um gerð og búnað ökutækja, lið 16.01, skulu á hjólum á sama ási vera hjólbarðar af sömu stærð og gerð og með sambærilegu mynstri, en samkvæmt áttundu mgr. þessa liðar gildir hann einnig um hjólbarða undir ökutæki sem skráð voru fyrir gildistöku reglugerðarinnar. Með því að hafa mismunandi dekk undir vagninum var öryggi hans skert þar sem stór dekk auka líkur á núningi við pall og draga úr raunverulegri burðargetu en misstór dekk draga úr rásfestu.

Vitnið O kvaðst geta „svona eiginlega alveg fullyrt“ að það hefði látið ákærða B vita af því að dekk vinstra megin væru minni en þau hægra megin. Sjálfur sagði ákærði fyrir dómi að vagninn hefði verið á lélegum dekkjum þegar hann hefði verið keyptur, ekki hefði verið hægt að fá keypt dekk af sömu stærð og því hefðu menn ákveðið „að fara í stærri dekk smám saman“. Ákærði vissi að dekk bifreiðarinnar voru ekki öll af sömu stærð. Hann var einka eigandi og stjórnandi fyrirtækisins sem átti vagninn og tók ákvörðun um að senda hann í umrædda ferð. Verður að telja að ákærða hafi borið að ganga sérstaklega úr skugga um dekkinn, í ljósi vitneskju sinnar. Er óhjákvæmilegt að leggja á ákærða ábyrgð á því að dekk vagnsins voru með þessum hætti þegar hann fór í þessa ferð og telja ákærða B hafa sýnt af sér gáleysi með því að ganga ekki úr skugga um hvernig dekk væru undir vagninum. Sú staðreynd að minni dekk voru vinstra megin en hægra megin á fremsta ási varð til þess að vagninn leitaði frekar til vinstri og rásfesta hans minnkaði. Verður að telja ljóst að sú staðreynd að vagninn var á misstórum dekkjum að þessu leyti, hafi verið hluti af hinum samverkandi ástæðum þess að vagninn leitaði yfir á vinstri vegarhelming með þeim afleiðingum að hann skall á flutningabifreiðinni. Með þessu gáleysi sínu hefur ákærði B gerst sekur um hlutdeild í broti meðákærða A og er brot hans réttilega heimfært til 215. gr. sbr. 22. gr. laga nr. 19/1940. Þá verður ákærði B sakfelldur fyrir brot gegn 1. og 2. mgr. 59. gr. umferðarlaga en ekki þykir unnt að leggja á hann refsíábyrgð á hvernig farmi var skipað á vagninn og verður hann sýknaður af broti gegn 3. mgr. 73. gr. umferðarlaga en sú grein fjallar um hleðslu ökutækis. Af sömu ástæðu verður hann sýknaður af broti gegn 1. mgr. 2. gr. og 1. mgr. 6. gr. reglugerðar nr. 671/2008.

Hvorugum ákærðra hefur verið gerð refsing áður. Þá verður við ákvörðun refsingar horft til þess að rúmlega hálf þriðja ár er nú liðið frá slysinu og bæði slysið sjálf og málarekstur vegna þess hafa án vafa hvílt þungt á ákærðu.

Ekki þarf að fara mörgum orðum um skelfilegar afleiðingar slyssins, en í því lét ökumaður flutningabifreiðarinnar lífið. Þá verður að hafa í huga að hér fór vörubifreið með mjög þungan farm á vélavagni um aðalþjóðveg landsins, þar sem gera mátti ráð fyrir töluverðri umferð almennra borgara. Er alvarlegra en ella ef lagt er á tæpt vað með útbúnað slíkra tækja þar sem vænta má almennrar umferðar.

Þó ákærði A hafi í máli þessu verið sakfelldur fyrir gáleysi fer því að mati dómsins fjarri að akstur hans og framgangur í ferðinni hafi öll einkennst af gáleysi. Þvert á móti virðist hann hafa gert sér fulla grein fyrir því að hann flytti hættulegan farm og lagði til dæmis mikla áherslu á að binda hann eins og hann best gat. Hann hafði frumkvæði að því að skipta um dekk eftir suðurferðina og þegar hann tók eftir því að tekið var að rjúka af dekki leitaði hann aðstoðar við að endurhlaða á vagninn og létta hann, þó þær aðgerðir hans hafi ekki verið nægilegar. Ákærði A hafði réttmæta áhyggju af farminum sem hann flutti og virðist hafa haft hugann mjög við hann allt fram að slysinu, en vanmat hættuna sem ástand vagnsins sjálfs skapaði. Síðast

skoðaði hann farm og festingar skömmu fyrir slysið, þá á Blönduósi. Hann hefur á engan hátt reynt að breiða yfir vitneskju sína eða gjörðir og að mati dómsins skýrt samviskulega frá eftir bestu getu. Hefur hann þannig sagt frá því að sér hafi fundist sem dekkinn væru misstór og að hann hafi tekið eftir því að hlaðinn fylgdi vagninn vörubifreiðinni ekki eins vel og þegar hann var tómur, svo dæmi séu tekin. Virðist dómnum sem fyrir ákærða hafi ætíð vakað að málið upplýstist sem best, óháð hans eigin hagsmunum. Þykir öll hans framganga eftir slysið honum marktækt til tekna.

Ákærði B hefur ekki heldur reynt að breiða yfir hlut sinn að málum. Að því er meginatriði málsins varðar hefur hann aðeins gerst sekur um hlutdeild, svo sem hann er ákærður fyrir.

Þegar á allt er litið verður ákærði A dæmdur til fjögurra mánaða fangelsisvistar en ákærði B tveggja mánaða. Fullnustu refsingar beggja skal frestað og niður skal hvor um sig falla að liðnum tveimur árum haldi sá ákærði almennt skilorð. Ekki verður komist hjá því að svipta ákærða A ökurétti svo sem krafist er og verður hann sviptur ökurétti í sex mánuði.

Rannsókn málsins var afar umfangsmikil og kostnaðarsöm. Þykja sanngirnirök mæla með því að ríkissjóður greiði þann hluta sakarkostnaðar að hálfu leyti á móti ákærðu sem greiði hann í sameiningu að hálfu. Þá greiði hvor ákærðu málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns, ákærði A 2.013.648 króna málsvarnarlaun Fróða Steingrímssonar hdl. og 176.448 króna útlagðan kostnað hans, og ákærði B 1.255.000 króna málsvarnarlaun Jóns Jónssonar hrl. og 241.025 króna útlagðan kostnað hans. Virðisaukaskattur er innifalinn í dæmdum málsvarnarlaunum. Annar sakarkostnaður nemur samkvæmt yfirliti sýslumannsins á Akureyri 4.854.498 krónum og greiði ákærðu helming hans, 2.427.249 krónur, in solidum en ríkissjóður helming. Gætt var ákvæða 1. mgr. 184. gr. laga nr. 88/2008.

Eyþór Þorbergsson fulltrúi lögreglustjórans á Akureyri fór með málið af hálfu ákæruvaldsins.

Málið dæma héraðsdómararnir Þorsteinn Davíðsson og Ólafur Ólafsson og próf. em. Þorsteinn Vilhjálmsson eðlisfræðingur.

## **D Ó M S O R Ð**

Ákærði A sæti fangelsi í fjóra mánuði. Fullnustu refsingarinnar skal frestað og skal hún falla niður að liðnum tveimur árum haldi ákærði almennt skilorð 57. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940.

Ákærði B sæti fangelsi í tvo mánuði. Fullnustu refsingarinnar skal frestað og skal hún falla niður að liðnum tveimur árum haldi ákærði almennt skilorð 57. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940.

Ákærði A er sviptur ökurétti í sex mánuði frá birtingu dómsins að telja.

Ákærði A greiði 2.013.648 króna málsvarnarlaun Fróða Steingrímssonar hdl. og 176.448 króna útlagðan kostnað hans, og ákærði B 1.255.000 króna málsvarnarlaun Jóns Jónssonar hrl. og 241.025 króna útlagðan kostnað hans.

Ákærðu greiði in solidum 2.427.249 krónur af öðrum sakarkostnaði en ríkissjóður annan sakarkostnað.