

D Ó M U R

Héraðsdóms Reykjaness fimmtudaginn 29. maí 2008 í máli nr. S-173/2008:

Ákærvaldið

(*Þorsteinn Skúlason ftr.*)

gegn

Þórði Jónsteinssyni

(*Christiane Leonor Bahner hdl.*)

Mál þetta, sem dómtekið var 6. þ.m., er höfðað með ákæru lögreglustjórans á höfuðborgarsvæðinu, útgefinni 12. febrúar 2008, á hendur Þórði Jónsteinssyni, kt. 000000-0000, Auðsholti, Sveitarfélaginu Ölfusi, „fyrir hegningar- og umferðarlagabrot með því að hafa, laugardaginn 2. desember 2006, á leið vestur Suðurlandsveg við Sandskeið, ekið bifreiðinni NI-058 of hratt miðað við aðstæður, á blautum vegi og með bleytu og snjóslabb á framrúðu, þegar ákærði ók þar á eftir vörubifreið og ekið yfir á akreinina fyrir umferð á móti án nægjanlegrar aðgæslu er hann ætlaði fram úr bifreiðinni með þeim afleiðingum að hann lenti í árekstri við bifreiðina LX-198 sem ekið var austur Suðurlandsveg, farþegi í bifreið ákærða, Ásgeir Jón Einarsson, fæddur 7. júní 1977, beið bana, farþegi í LX-198, Svandís Þula Ásgeirsdóttir, fædd 26. febrúar 2001, beið bana, farþegi í þeirri bifreið, Nóni Sær Ásgeirsson, fæddur 24. ágúst 1998, hlaut brot á lendhryggjarlið og lömum á fótum og ökumaður bifreiðarinnar, Ásgeir Ingvi Jónsson, fæddur 12. september 1966, rifbrotnaði og marðist á brjóstakassa, kviðvegg og hné“.

Telst þetta varða við 215. og 219. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940, sbr. 5. gr. laga nr. 83/2005, og 1. mgr. 4. gr., a. lið 2. mgr. 20. gr. og 1. mgr. og h. lið 2. mgr. 36. gr. umferðarlaga nr. 50/1987.

Í ákæru er þess krafist að ákærði verði dæmdur til refsingar og sviptingar ökuréttar.

Ákærði krefst aðallega sýknu, en til vara að honum verði einungis gerð vægustu viðurlög sem lög frekast leyfa.

I.

Um klukkan 14:39, laugardaginn 2. desember 2006, barst lögreglu tilkynning um alvarlegt umferðarslys á Suðurlandsvegi á Sandskeiði, rétt austan við Bláfjallaafleggjara. Þar hafði orðið árekstur milli bifreiðanna LX-198, sem ekið var austur Suðurlandsveg, og NI-058, sem ekið var til vesturs eftir þjóðveginum. Í árekstrinum létust Ásgeir Jón Einarsson, fæddur 7. júní 1977, en hann var farþegi í

bifreiðinni NI-058 og sat í framsæti hennar, og Svandís Þula Ásgeirsdóttir, fædd 26. febrúar 2001, sem sat í bílstól í aftursæti bifreiðarinnar LX-198. Þá varð bróðir Svandísar Þulu, Nóni Sær, fæddur 24. ágúst 1998, sem sat við hlið hennar, fyrir meiri háttar líkamsáverkum, og faðir þeirra, Ásgeir Ingvi Jónsson, sem ók bifreiðinni LX-198, slasaðist talsvert. Ákærði, Þórður Jónsteinsson, var ökumaður bifreiðarinnar NI-058. Hann úlnliðsbrotnaði og skrámaðist í andliti.

Í vettvangsskýrslu lögreglu kemur fram að bifreiðin LX-198, Toyota Corolla fólksbifreið, hafi verið staðsett á þeirri akrein Suðurlandsvegur sem er fyrir umferð til austurs. Hafi framendi bifreiðarinnar snúið til norðurs. Bifreiðin NI-058, Volkswagen Passat fólksbifreið, hafi verið utan vegar, um 10 metra sunnan við Suðurlandsveg. Bifreiðirnar hafi verið mikið skemmdar að framanverðu. Er af skemmdunum dregin sú ályktun í skýrslunni að hægri framendar bifreiðanna hafi skolið saman í árekstrinum. Þá segir í skýrslunni að akbrautin hafi verið blaut, en engin hálka merkjanleg. Þá hafi verið skýjað, en veður verið milt og vindur hægur.

Í málinu er ákærða gefið að sök að hafa með akstri bifreiðar sinnar í umrætt sinn og svo sem lýst er í ákæru brotið gegn tilgreindum ákvæðum umferðarlaga og með því orðið valdur að framangreindum árekstri. Þá taka sakargiftir á hendur ákærða ennfremur til þess að hann hafi í ljósi þeirra afleiðinga sem af árekstrinum hlutust gerst sekur um brot gegn 215. og 219. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940. Ákærði neitar sök. Heldur hann því fram að hann hafi misst stjórn á bifreið sinni vegna slabbs eða kraps sem verið hafi á veginum og að hún hafi af þeim sökum farið yfir á akrein fyrir umferð úr gagnstæðri átt og lent þar á bifreiðinni LX-198. Hafnar ákærði því þannig að hann hafi ætlað að aka fram úr vörubifreið sem ekið var á undan bifreið hans vestur Suðurlandsveg eða að hafa á annan hátt ekið bifreiðinni án nægjanlegrar aðgæslu í umrætt sinn.

Við rannsókn málsins hjá lögreglu voru teknar skýrslur af tveimur mönnum sem urðu sjónarvottar að árekstrinum. Annar þeirra, Sigurður Hilmarsson, ók vörubifreið vestur Suðurlandsveg. Er haft eftir Sigurði í skýrslu sem hann gaf 5. desember 2006 að hraði bifreiðar hans hafi verið um 85 km/klst. og að nokkrir bílar hafi verið fyrir framan hann. Hann hafi fylgst með umferðinni fyrir aftan og séð bifreið með skráningarnúmerið NI-058 koma yfir á öfugan vegarhelming, væntanlega vegna þess að ökumaður hennar hafi ætlað að aka fram úr. Þegar hann sá að þessi bifreið var komin yfir á öfugan vegarhelming hafi hann gefið merki með stefnuljósi og með því leitast við að gefa ökumanni hennar til kynna að vegna umferðar á móti væri ekki óhætt að aka fram úr. Þessu næst segir svo í skýrslunni: „Sigurður segir að ökumaður NI-058 hefði greinilega ekki ætlað að hætta við að aka framúr, þrátt fyrir að hann gæfi honum stefnumerki um það. Segir Sigurður að það hefði komið upp í huga hans að beygja til vinstri til að aftra ökumanni NI-058 að taka framúr en hann hafi ekki þorað það vegna umferðar á móti, í stað þess hefði hann ekið eins út í hægri kant (svo) og hann hafi þorað. Í þessu hefði hann mætt bíl, þá hefði hann litið í baksýnispegilinn og ekki séð NI-058, hefði hann þá reiknað með að ökumaður hefði ekið útaf til að koma í veg fyrir slys. Þá hafi hann heyrt mikinn hávaða og séð bílinn sem kom á móti snúast á veginum.“ Þá er haft eftir Sigurði í þessari skýrslu hans að það væri ljóst í hans huga að hefði ökumaður NI-058 farið með gát yfir á öfugan vegarhelming hefði hann átt að sjá til umferðar á móti. Það hafi verið beinn vegur framundan og skyggni gott. Vegurinn hafi verið aðeins rakur, en engin hálka á honum. Hinn sjónarvotturinn, Sigurður Óskar Arnarsson, ók bifreið vestur Suðurlandsveg í umrætt sinn. Kemur fram í skýrslu

hans hjá lögreglu 7. desember 2006 að bifreiðinni NI-058 hafi verið ekið fram úr bifreið hans í Draugahlíðarbrekkunni. Giskaði hann á að hraði bifreiðarinnar NI-058 hafi þá verið yfir 120 km/klst. Á beinum vegarkafla neðan við Litlu kaffistofuna hafi umferð farið að þéttast. Hafi bifreið hans verið um það bil 100 metra fyrir aftan bifreiðina NI-058 þegar henni hafi verið beygt til vinstri inn á öfugan vegarhelming og hafi verið greinilegt að framúrakstur væri yfirvofandi. Þá hafi bifreiðin NI-058 verið 5-10 metra aftan við vörubifreið sem á undan fór. Þessu næst er eftirfarandi bókað eftir Sigurði Óskari: „Er NI-058 var kominn yfir á öfugan vegarhelming hefði hann séð ljós á bil koma úr gagnstæðri átt. Þá hefði bíllinn sem kom úr gagnstæðri átt [að] vera við stýrishúsið á vörubílnum og NI-058 aðeins kominn fyrir pallborðið að aftan. Segir Sigurður að hann hefði séð strax að það væri ekki séns að mætast þarna. Þá hefði hann séð að ökumaður á NI-058 beygði ákveðið til vinstri og greinilega ætlað að stefna út af veginum, sennilega til að reyna að koma í veg fyrir árekstur. Hefði vinstra framhorn verið komið um meter út fyrir veginn er árekstur varð. Hefði hann séð hægra framhorn bílanna skella saman. Báðir bílarnir hefðu lyfst upp að aftan í því sem næst lóðrétt stöðu með afturendann upp og myndað V. Þar hefðu bílarnir snúist líkt og skopparakringlur sem hefði endað með því að annar bíllinn lenti út af veginum en hinn skall niður á veginn. Bíllinn sem lenti á veginum hefði komið niður á hjólin og hefði honum sýnst hinn bíllinn líka lenda á hjólunum.“ Í lok skýrslunnar er eftirfarandi skráð eftir Sigurði Óskari um atvik í aðdraganda árekstursins: „Segir Sigurður að NI-058 hefði verið nokkuð á eftir vörubílnum og á sama hraða. Svo virðist sem ökumaður hafi litið eftir umferð á móti og mátti sjá að bifreiðinni var gefið inn og hraðinn aukinn. Verið á talsvert mikið meiri hraða en vörubíllinn er bifreiðin kom aftur undir vörubílinn, þá hefði NI-058 verið beygt óhikað til vinstri.“ Þá er haft eftir Sigurði Óskari í þessari skýrslu hans að hann hafi ekki fundið fyrir því að hálka væri á veginum, það hafi verið smá bleyta í köntunum og miðju vegarins.

Steinar Marberg Egilsson var ökumaður bifreiðar sem ekið var á eftir bifreiðinni LX-198 austur Suðurlandsveg þá er áreksturinn varð. Í skýrslu sem hann gaf hjá lögreglu 7. desember 2006 er haft eftir honum að ekki hafi verið hálka á veginum. Fyrir utan veginn hafi verið krap. Hann gæti ekki gert sér grein fyrir því hvort krap hafi verið á milli akreina, en kvaðst telja að svo hafi ekki verið.

Í skýrslu hjá lögreglu 4. desember 2006 skýrði ákærði svo frá að hann hafi ekið á eftir vörubifreið skömmu eftir að hann fór fram hjá Litlu kaffistofunni. Aðstæður hafi verið með þeim hætti að rúðupurrkurnar á bifreið hans hefðu ekki haft undan þar sem mjög mikið slabb hafi verið á veginum og hafi það gusast frá vörubifreiðinni og upp á framrúðuna og hann litið getað séð fram á veginn. Á veginum hafi verið niðurkeyrður snjór og hann hafi verið blautur, en engin hálka. Vegna þessara aðstæðna hafi það skyndilega gerst að bifreiðin hafi ekki látið að stjórn. Hafi hún sveigst til vinstri yfir á akreinina fyrir umferð austur Suðurlandsveg. Hann hafi séð bifreið koma á móti, en átt erfitt með að meta fjarlægðina að henni þar sem eingöngu annað framljós hennar hafi logað. Viðbrögð hans við þessu hefðu verið þau að beygja til vinstri í þeim tilgangi að aka út af veginum og koma þannig í veg fyrir árekstur. Það hafi ekki tekist og árekstur orðið þegar bifreið hans hafi verið komin hálf leið út af þjóðveginum, það er út af akreininni fyrir umferð austur Suðurlandsveg. Bifreiðin sem á móti kom hafi verið meira inni á akreininni þegar áreksturinn varð.

Rétt þykir að gera hér einnig stuttlega grein fyrir frásögn Ásgeirs Ingva Jónssonar í skýrslu hans hjá lögreglu 21. desember 2006. Er haft eftir honum að hann hafi sett dóttur sína í barnabílstól sem verið hafi hægra megin í aftursætinu. Hann hafi sjálfur gengið frá öryggisbeltinu en hún hafi verið orðin það stór að hann hafi ekki notað sérstakaól sem stillir af axlarhæð beltisins. Sonur hans hafi sest í aftursætið vinstra megin og spennt sig sjálfur. Að því er varðar akstursaðstæður á Suðurlandsvegi kemur það fram í þessari skýrslu Ásgeirs Ingva að engin hálka hafi verið á veginum, en smá slabb. Búið hafi verið að salta veginn og víða verið krap. Aðdragandi slyssins væri í hálfgerðri þoku. Væri hann helst á því að þegar hann fyrst sá til bifreiðarinnar sem á móti kom hafi hún rásað til. Hann gæti þó ekkert fullyrt um þetta. Fyrstu viðbrögð hans hafi verið að beygja undan og til hægri. Ökumaður hinnar bifreiðarinnar hafi sennilega líka reynt að beygja út af veginum. Bifreiðirnar hefðu síðan skolið saman í vegkantinum.

Krufning á líki Ásgeirs Jóns Einarssonar leiddi í ljós að við áreksturinn hafi komið mikill hnykkur á höfuð hans sem valdið hafi misgengi á mótum höfuðkúpu og efsta háls hryggjarliðar með skaða á undirliggjandi heilastofni og að þessi áverki hafi dregið hann til dauða samstundis. Ekki var framkvæmd krufning á líki Svandísar Þulu Ásgeirsdóttur. Í lögregluskýrslu, sem er á meðal gagna málsins, er greint frá því að Helgi Guðbergsson læknir hafi framkvæmt skoðun á líkinu. Var það mat læknisins að brot á höfuðkúpu hafi verið aðalorsök þess að Svandís Þula lést, en hún hafi borið fjöláverka eftir slysið.

Samkvæmt vottorði Jóns Baldurssonar, læknis á slysa- og bráðadeild Landspítalans, 25. júní 2007 var komið með Nóna Sæ Ásgeirsson þangað laust eftir kl. 16 laugardaginn 2. desember 2006. Hann hafi við komu kvartað um máttleysi og tilfinningaleysi í neðri hluta líkamans frá mitti og niður úr. Í vottorðinu segir að teknar hafi verið tölvusneiðmyndir af höfði, hálsi, brjóstholi og kviðarholi. Á myndunum hafi komið fram brot á einum af lendhryggjarliðunum og hafi það reynst vera óstöðugt samkvæmt útlitinu að greina. Nokkur vafi hafi leikið á því hvort brotið nægði til að útskýra lömunareinkennin í neðri útlimum og hefðu menn velt því fyrir sér á tímabili hvort skaði hefði orðið á blóðrás til mæunnar. Í vitnisburði Ásgeirs Ingva Jónssonar, föður Nóna Sæs, við aðalmeðferð málsins kom fram að sonur hans væri ennþá alveg lamaður fyrir neðan mitti [...].

Í vottorði læknis um komu Ásgeirs Ingva Jónssonar á bráða- og slysideild Landspítalans 2. desember 2006 kemur fram að rannsókn hafi leitt í ljós brot á 3. og 4. viðbeini vinstra megin. Hann hafi einnig verið marinn á brjóstkassa, kviðvegg og hné.

Á meðal gagna málsins er skýrsla um tæknirannsókn á bifreiðinni NI-058. Segir í niðurlagi hennar að engin ummerki um bilun eða galla hafi fundist í íhlutum stýrisbúnaðar og fjöðrunarbúnaðar að framan. Sama eigi við um hjólbarða bifreiðarinnar.

Í málinu liggur frammi bréf Vegagerðarinnar 14. júní 2007, undirritað af Jónasi Snæbjörnssyni, þar sem fram kemur að Suðurlandsvegur frá Hafravatnsvegi að sýslumörkum við Vatnaöldur austan við Sandskeið hafi verið háлкуvarinn á eftirfarandi hátt frá kl. 11:58 til 12:46 2. desember 2006, en stuðst sé við upplýsingar úr sjálfvirku ferilvöktunarkerfi frá tölvu í þjónustubílum: „Snjómokstur

og hálkuvörn, 2 ferðir fram og til baka. Þækilsalti dreift til hálkuvarna [...].“
Bréfinu fylgdi ljósrit úr dagbók verkstjóra vetrarþjónustu Suðvestursvæðis umræddan dag, Jóhanns B. Skúlasonar. Þar segir svo meðal annars: „Á Suðurlandsvegi hjá Bláfjallaafleggjara eða sirka 200 m fyrir ofan hann varð slys í dag. Tveir fólksbílar lentu saman. Ekki var hálka á veginum, hann var saltaður á milli 12:00 og 13:00. Jóhann Bergmann var á svæðinu og staðfesti það að ekki var hálka.“ Af öðru bréfi frá Vegagerðinni, dagsettu 5. júní 2007, verður á hinn bóginn ráðið að hálka hafi verið á Suðurlandsvegi á Sandskeiði ofan Bláfjallaafleggjara kl. 16:14 þennan sama dag og að salti hafi þá verið dreift á veginn til hálkuvarna.

II.

Í fyrri skýrslu ákærða fyrir dómi kom fram að á leið sinni til Reykjavíkur í umrætt sinn hafi hann ekið fram úr tveimur bifreiðum, í fyrra skiptið rétt eftir að hann var kominn niður af Hellisheiðinni og síðan aftur við Litlu kaffistofuna. Hraði bifreiðar hans í seinni framúrakstrinum hafi verið um það bil 110 km/klst. Fljótlega eftir þann framúrakstur hafi hann nálgast vörubifreið, sem skömmu áður hafði verið ekið inn á Suðurlandsveginn. Vegurinn hafi verið blautur og þegar komið var framhjá Litlu kaffistofunni hafi farið að bera á slabbi og krapí á honum. Hafi vatns- eða krapaaustur frá vörubifreiðinni orðið til þess að hann sá ekki fram á veginn. Atvikum í kjölfar þessa og aðdraganda árekstursins lýsti ákærði síðan með þessum hætti: „Þegar ég blindast þá sé ég ekkert hvert ég er að fara væntanlega og ég finn að ég get ekki stjórnað bifreiðinni og þegar ég sé loksins eitthvað um framrúðuna aftur þá eru rúðupurrkurnar að hafa undan vegna þess að ég er ekki lengur fyrir aftan vörubílinn, fyrsta sem ég sé út um framrúðuna er billinn sem kemur á móti. Ég reyndi að beygja út af veginum til vinstri.“ Taldi ákærði að bifreiðirnar hefðu skollið saman þarna í vegarkantinum, bifreið hans hafi verið komin hálf út af veginum þegar áreksturinn varð en hin bifreiðin verið meira inni á akreininni, það er akreininni fyrir umferð til austurs. Aðspurður kannaðist ákærði ekki við að ökumaður vörubifreiðarinnar hafi gefið honum merki um að ekki væri óhætt að aka fram úr. Þá gat ákærði í fyrstu engu svarað um það hversu nálægt vörubifreiðinni hann var kominn þegar hann hætti að sjá fram á veginn samkvæmt framangreindri lýsingu hans. Þegar hann gaf skýrslu að nýju og að vitnaskýrslum loknum kvaðst hann hins vegar giska á að fjarlægðin á milli bifreiðanna hafi verið 15-20 metrar. Í þessari sömu skýrslu ákærða skýrði hann aðspurður svo frá að hann hafi skyndilega ekki séð út um framrúðuna vegna vatns- eða krapaausturs frá vörubifreiðinni og þá strax fundið að bifreið hans lét ekki að stjórn. Hann hafi þannig ekki séð fram fyrir sig vegna gusugangs frá vörubifreiðinni og rúðupurrkurnar hefðu ekki haft undan um tíma. Þegar þær loksins gerðu það hafi hann gert sér grein fyrir því að hann væri kominn yfir á öfugan vegarhelming og séð bifreið koma á móti. Þá, en fyrr ekki, hafi hann aukið hraða bifreiðarinnar og um leið reynt að koma í veg fyrir árekstur með því að beygja til vinstri út af veginum.

Sigurður Hilmarsson, sem var eins og fram er komið ökumaður vörubifreiðarinnar sem ákærða er gefið að sök að hafa ætlað að aka fram úr þá er áreksturinn varð, lýsti tildrögum slyssins í skýrslu fyrir dómi við aðalmeðferð málsins. Kvaðst hann hafa verið að aka niður Sandskeið þegar hann hafi tekið eftir því í baksýnisspeglinum að fólksbifreið var komin yfir á öfugan vegarhelming rétt aftan við vörubifreiðina. Hafi verið ljóst að framúrakstur væri fyrirhugaður. Fyrir framan bifreið Sigurðar hafi verið önnur vörubifreið. Kvaðst Sigurður hafa gefið merki með stefnuljósi um að ekki væri óhætt að aka fram úr á þessum stað. Það hafi engu

breytt. Þessi bifreið hafi verið á öfugum vegarhelmingi í nokkrar sekúndur. Hún hafi ekkert rásað til og kvaðst Sigurður ekki hafa merkt það með öðrum hætti að ökumaðurinn hefði ekki stjórn á henni. Greinilegt hafi verið að framúrakstur væri í bígerð. Hafi hún enn verið á öfugum vegarhelmingi í sama mund og bifreið kom úr gagnstæðri átt. Kvaðst Sigurður hafa séð til bifreiðarinnar fyrir aftan sig í baksýnispeglinum þegar hann var við það að mæta hinni bifreiðinni. Bifreiðin sem kom að austan hafi skömmu síðar horfið úr baksýnispeglinum og kvaðst Sigurður draga þá ályktun af því að ökumaður hennar hafi reynt að aka út af veginum. Mikill hávaði síðan heyrst og hafi honum orðið ljóst að árekstur hefði orðið. Undir Sigurð var borin sú málsvörn ákærða að hann hafi misst stjórn á bifreiðinni sökum slabbs eða krupa sem verið hafi á veginum og hún við það farið yfir á öfugan vegarhelming. Þessari staðhæfingu svaraði Sigurður með þessum orðum: „Þetta er ekki rétt. Þetta er ljóslega ekki rétt því hann er búinn að vera það langan tíma á röngum vegarhelmingi þegar ég er að gefa honum stefnuljós á móti og vegurinn var, það var ekki slabb á veginum, það var snjór eða snjóslabb úti bláköntunum. Vegurinn var orðinn nánast þurr og skyggnið var alveg þrýðilega gott. Ég var búinn að keyra þarna frá því klukkan hálf átta um morguninn og það var búið að vera slabb og svona, ausið upp svolitlu vatni þarna fyrst um morguninn en síðan var þetta orðið mjög gott og það var ekki slabb á veginum. Það er alveg ljóst.“ Svar Sigurðar þegar hann var sérstaklega inntur eftir því hvort hann teldi að ákærði hafi ætlað sér að aka fram úr bifreið hans var svohljóðandi: „Ég taldi upp á því já, það lægi ekkert annað fyrir, þú ferð ekkert út á vinstri kant þar sem er ein lína í hvora átt öðru vísi en þú sért á leiðinni framúr. Það er, það er varla nein ástæða til þess að fara út á öfugan kant öðruvísi nema ef einhverjar aðstæður sköpuðu það eins og var verið að nefna hérna áðan að hugsanlega hefði verið en ég gat ekki séð þær.“ Við lok skýrslugjafar sinnar staðfesti Sigurður framburðarskýrslu sína hjá lögreglu.

Sigurður Óskar Arnarsson var, svo sem fram er komið, ökumaður bifreiðar sem ekið var vestur Suðurlandsveg þá er áreksturinn varð. Í skýrslu Sigurðar Óskars fyrir dómi kom fram að bifreið ákærða hafi verið ekið fram úr bifreið hans í brekkunni fyrir ofan Litlu kaffistofuna og að sá framúrakstur hafi átt sér stað um leið og bílarnir voru komnir framhjá vegriði sem skilur að akreinar á veginum ofan við brekkuna. Taldi Sigurður Óskar að hraði bifreiðar ákærða hafi þá verið að minnsta kosti 110 km/klst. og verður af framburði hans ráðið að hún hafi fljótlega verið komin langt á undan bifreið hans. Vegna þess hversu mikil umferð var til vesturs hafi dregið saman með bifreiðunum að nýju og hefðu einungis verið 10-15 metrar á milli þeirra þegar áreksturinn átti sér stað. Á undan bifreið ákærða hafi verið vörubifreið. Hafi ákærði ljóslega tekið ákvörðun um að aka fram úr henni. Þannig hafi hann ekið bifreið sinni yfir á öfugan vegarhelming og aukið hraða hennar. Hafi bifreið ákærða verið komin upp að hlið vörubifreiðarinnar þegar Sigurður Óskar hafi tekið eftir því að bifreið væri að koma úr gagnstæðri átt og að hún væri komin alveg að vörubifreiðinni. Í sama mund hafi bifreið ákærða verið beygt til vinstri út af veginum. Ökumaður bifreiðarinnar sem á móti kom hafi greinilega ætlað að gera það sama, það er að beygja út af veginum, og árekstur orðið. Aðspurður um þær skýringar sem ákærði hefur gefið á árekstrinum svaraði Sigurður Óskar því til að þær samrýmdust ekki því sem hann hafi séð og skynjað. Þá hafi færðin ekki verið þannig að bifreið ákærða hafi getað runnið til vegna slabbs á veginum. Vegurinn hafi þó verið blautur.

Steinar Marberg Egilsson, sem var ökumaður jeppabifreiðar sem ekið var rétt á eftir bifreiðinni LX-198 austur Suðurlandsveg þá er áreksturinn varð, gaf

skýrslu fyrir dómi við aðalmeðferð málsins. Fram kom hjá honum að hann hafi ekið á eftir vörubifreið og haldið sig vel aftan við hana sökum vatnsausturs frá henni. Ökuhraði hafi verið 75-85 km/klst. Vegurinn hafi verið mjög blautur og lítilsháttar slabb í vegarkanti. Hann hafi verið nýkominn inn á Sandskeið þegar hann hafi séð eitthvað gerast á veginum fyrir framan sig og bifreið þeytast út af honum og út í móa. Hann hafi þegar farið að annarri bifreiðinni, það er bifreiðinni sem verið hafi uppi á veginum, og fyrst talað við bílstjóra hennar, en fljótlega heyrt barnsgrátur úr aftursætinu og gert sér grein fyrir að þar voru tvö börn. Læknir hafi fljótt komið á staðinn og tekið ákvörðun um að drengurinn skyldi tekinn út úr bílnum. Kvaðst Steinar hafa hugað að honum þarna í vegarkantinum, en einnig farið að hinni bifreiðinni þegar eiginkona hans hafi sagt honum að þar væri slasaður maður. Aðspurður kvaðst Steinar ekki minnst þess að það hafi verið snjór eða slabb á veginum þar sem slysið átti sér stað, en í vegarkantinum hafi verið á að giska 2 cm þykkt slabb. Um þetta kvaðst hann þó geta fullyrt það eitt að ekkert slabb hafi verið á akreininni fyrir umferð austur Suðurlandsveg. Hins vegar hafi verið vatn í hjólförum.

Í skýrslu sinni fyrir dómi kvaðst Ásgeir Ingvi Jónsson lítið geta sagt um þá lýsingu sem ákærði hefur gefið á því að árekstur varð. Hann hafi séð bifreið ákærða örstuttu áður en bifreiðirnar skullu saman og að hún hafi þá verið við afturhorn vörubifreiðarinnar og á öfugum vegarhelmingi. Ekki hafi verið hálka á veginum, aðeins slabb. Undir Ásgeir Ingva var sérstaklega borin lýsing hans í framburðarskýrslu hjá lögreglu þess efnis að bifreið ákærða hafi rásað til, en í lögregluskýrslunni segir þó eins og áður er rakið að hann treysti sér ekki til að fullyrða eitt né neitt um þetta. Svaraði Ásgeir Ingvi því til um þetta að honum hafi virst sem ökumaður bifreiðarinnar sem á móti kom hafi ekki haft fulla stjórn á henni þegar hann var kominn yfir á öfugan vegarhelming.

Auk þeirra sem að framan eru nefndir gáfu þrír lögreglumenn, sem komu á slysstað, skýrslur fyrir dómi við aðalmeðferð málsins, svo og Aðalbjörn Þorkell Baldursson, en hann var ökumaður bifreiðar sem ekið var austur Suðurlandsveg í umrætt sinn og rétt á eftir bifreiðinni LX-198. Skýrði Aðalbjörn Þorkell svo frá í skýrslu sinni að fjarlægðin á milli bifreiðar hans og bifreiðarinnar LX-198 hafi verið 200 til 300 metrar. Að sögn hans var vegurinn blautur og smá krap í vegarköntum, en ekkert í hjólförum. Skýring ákærða á tildrögum árekstursins geti því aðeins staðist að hann hafi misst bifreið sína út í vegarkantinn.

III.

Svo sem fram er komið er ákærða gefið að sök hegningar- og umferðarlagabrot með því að hafa, laust eftir hádegi laugardaginn 2. desember 2006, orðið valdur að árekstri á Suðurlandsvegi á Sandskeiði, rétt austan við Bláfjallaveg. Taka sakargiftir til þess að ákærði hafi í umrætt sinn ekið bifreiðinni NI-058 vestur Suðurlandsveg of hratt miðað við aðstæður og að hafa ætlað að aka fram úr vörubifreið án þess að gæta nægilega að umferð á móti og í veg fyrir bifreiðina LX-198, sem kom úr gagnstæðri átt, með þeim afleiðingum að árekstur varð með bifreiðunum. Við áreksturinn létust tveir farþegar, sá þriðji hlaut stórfelld meiðsl og ökumaður bifreiðarinnar LX-198 slasaðist talsvert.

Ákærði ber því við að hann hafi ekki verið að reyna framúrakstur í umrætt sinn. Það að bifreið hans fór yfir á rangan vegarhelming megi rekja til

akstursaðstæðna. Þannig hafi hann í fyrstu blindast vegna vatns- eða krapaausturs frá vörubifreiðinni fyrir framan hann og strax í kjölfarið orðið þess var að bifreið hans lét ekki að stjórn. Var ákærði á því að slabb sem verið hafi á veginum hafi orðið til þess að hann missti stjórn á bifreiðinni. Þegar hann næst sá fram fyrir sig á veginn hafi bifreið hans verið komin yfir á öfugan vegarhelming og tilraunir hans til að koma í veg fyrir árekstur við bifreiðina sem á móti kom hafi ekki borið árangur.

Fyrir liggur að ákærði ók fram úr bifreið skömmu áður en það slys, sem þetta mál tekur til, varð. Hann var þá nýkominn niður brekkuna ofan við Litlu kaffistofuna, en vegrið skilur þar að akreinar í hvora átt. Aðstæður á þeim vegarkafli öftruðu ákærða ekki í að aka þar fram úr, en hraði bifreiðar hans þá var að minnsta kosti 110 km/klst. Sigurður Óskar Arnarsson, sem var ökumaður bifreiðarinnar sem ákærði ók fram úr, hefur fyrir dómi skýrt svo frá að hann hafi verið 10-15 metra fyrir aftan bifreið ákærða þegar bifreið hans fór yfir á rangan vegarhelming og lenti í árekstri við bifreið sem kom úr gagnstæðri átt. Var það mat Sigurðar Óskars að ákærði hafi ætlað sér að aka fram úr vörubifreiðinni. Bifreiðinni hafi verið ekið yfir á öfugan vegarhelming og hraði hennar aukinn. Aðspurður um þær skýringar sem ákærði hefur gefið á árekstrinum svaraði Sigurður Óskar því til að þær samrýmdust ekki því sem hann hafi séð og skynjað. Þá hafi færð á þeim vegarkafli sem slysið átti sér stað ekki verið með þeim hætti að bifreið ákærða hafi getað runnið til vegna slabbs eða kraps. Vitnisburður ökumanns vörubifreiðarinnar, Sigurðar Hilmarssonar, var mjög á sama veg um framangreind atriði. Af aksturslagi ákærða hafi verið ljóst að framúrakstur væri fyrirhugaður og ekkert hafi bent til þess að ákærði hefði ekki stjórn á bifreiðinni, en Sigurður kvaðst hafa fylgst með henni í baksýnispegli bifreiðar sinnar. Af vætti annarra vitna, sem borið hafa um akstursaðstæður á Suðurlandsvegi í umrætt sinn, verður ekki ályktað á þann veg að líkur standi til þess að þær hafi getað orðið til þess að ákærði hafi misst stjórn á bifreið sinni. Slík ályktun fær heldur ekki stoð í gögnum sem lögð hafa verið fram í málinu og áður er getið. Þó telst upplýst að nokkur bleyta var á veginum. Með vísan til þessa og vitnisburðar þeirra Sigurðar Óskars Arnarssonar og Sigurðar Hilmarssonar að öðru leyti þykir að mati dómsins nægilega sannað að ákærði hafi ætlað sér að aka fram úr vörubifreiðinni og í því skyni ekið bifreið sinni yfir á vegarhelming fyrir umferð austur Suðurlandsveg. Er framangreindri málsvörn ákærða þannig hafnað og jafnframt litið svo á að aðrar lýsingar hans á atvikum í aðdraganda árekstursins séu í ljósi sönnunarfærslu fyrir dómi ótrúverðugar og að engu hafandi. Er þar um aðallega til þess að líta að ákærði hefur ekki með trúverðugum hætti getað gert grein fyrir því hvernig það á að hafa gerst að vatns- eða krapaausturs frá vörubifreiðinni hafi skyndilega orðið til þess að hann hafi ekki séð fram á veginn.

Þegar ákærði hóf framúraksturinn var hann svo sem fram er komið fyrir aftan vörubifreið og annarri vörubifreið var samkvæmt vitnisburði ökumanns hennar, Sigurðar Hilmarssonar, ekið á undan henni. Að sögn Sigurðar var hraði bifreiðar hans um 80 km/klst. Við þessar aðstæður freistaði ákærði þess að aka fram úr, þrátt fyrir að hafa ekki næga yfirsýn yfir veginn framundan með þeim afleiðingum sem í ákæru greinir. Var þessi akstur ákærða gáleysislegur og vítaverður, eins og aðstæðum var háttáð, en um er að ræða þjóðveg sem að staðaldri er mikil umferð um. Varðar háttsemi ákærða við þau ákvæði umferðarlaga nr. 50/1987 sem tilgreind eru í ákæru. Er þá miðað við að brot ákærða gegn h. lið 2. mgr. 36. gr. laganna hafi tekið til þess að hann hafi í umrætt sinn ekki gætt þeirrar skyldu sinnar að haga

ökumhraða með tilliti til þess að vegurinn var blautur. Með akstri sínum varð ákærði þannig valdur að árekstri og í honum lést farþegi í bifreið hans og annar tveggja farþega í bifreiðinni LX-198 beið einnig bana. Þá hlaut hinn farþeginn stórfelld meiðsl og ökumaður þeirrar bifreiðar slasaðist talsvert. Verður refsíabyrgð vegna þessara afleiðinga felld á ákærða, enda er ótvírætt um að ræða vávæna afleiðingu þeirra brota hans gegn umferðarlögum sem hann er hér sakfelldur fyrir. Getur í þeim efnum engu breytt þótt ákveðin óvissa sé um það hvernig háttáð var notkun bílbelta í bifreiðinni LX-198, en vörn ákærða hefur að hluta til beinst að því atriði. Hann hefur því einnig unnið sér til refsingar samkvæmt 215. gr. og 219. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940.

IV.

Ákærði var nýorðinn 22 ára þegar hann framdi þau brot sín sem hér er dæmt um. Refsing hans samkvæmt 215. gr. og 219. gr. almennra hegningarlaga og 1. mgr. 100. gr. umferðarlaga verður ákveðin sem hegningarauki við sektardóm Héraðsdóms Suðurlands 19. október 2007, sbr. 78. gr. almennra hegningarlaga, en hann var þá sakfelldur fyrir brot gegn 37. gr. umferðarlaga. Þá gekkst ákærði árið 2003 tvívegis undir sektarrefsingu með sátt hjá lögreglustjóra vegna brots gegn sama lagaákvæði. Í þessum þremur tilvikum var hann að auki sviptur ökurétti.

Ákærði sýndi af sér stórfellt og vítavert gáleysi með akstri sínum í umrætt sinn og olli með honum dauða og umtalsverðu líkamstjóni. Að þessu og framangreindu virtu og með hliðsjón af 77. gr. almennra hegningarlaga og dómaframkvæmd þykir refsing hans hæfilega ákveðin fangelsi í 12 mánuði.

Að mati dómsins kemur ekki til álita að skilorðsbinda refsingu ákærða að öllu leyti. Þegar afstaða er tekin til þess hvort efni séu til að binda refsingu hans skilorði að hluta, en í lögum er mælt fyrir um það óskilorðsbundinn hluti refsivistar í blönduðum skilorðsdómi geti að hámarki verið þrjú mánuðir, er til þess að líta að talsverður dráttur varð á meðferð málsins fram að útgáfu ákæru. Þannig liðu röskir 14 mánuðir frá því að brot ákærða áttu sér stað og þar til ákæra var gefin út. Hefur þessi dráttur ekki verið skýrður. Þá hefur ákærða ekki áður verið gerð fangelsisrefsing. Á hinn bóginn er það svo að á tímabilinu 27. febrúar til 27. júlí 2007, það er eftir umrætt slys, var ákærði í alls níu skipti staðinn að því að aka bifreið yfir lögleyfðum hámarkshraða og var honum gerð refsing fyrir þessi brot sín með framangreindum héraðsdómi 19. október 2007. Þegar framangreint er metið er það niðurstaða dómsins að ekki séu efni til að skilorðsbinda refsingu ákærða að hluta.

Ákærði hefur með háttsemi sinni unnið sér til sviptingar ökuréttar samkvæmt 1. mgr. 101. gr. umferðarlaga. Þykir eftir atvikum hæfilegt að ákærði verði sviptur ökurétti í fjögur ár frá birtingu dóms þessa að telja.

Sakarkostnaður samkvæmt framlögðu yfirliti sækjanda nemur 361.858 krónum. Þar á meðal er kostnaður vegna krufningar á líki Ásgeirs Jóns Einarssonar, samtals að fjárhæð 113.743 krónur, og vegna alkóhóls- og lyfjaleitar í blóði hans og þvagi, að fjárhæð 81.399 krónur. Ekki verður séð af hvaða sökum var stofnað til þessa kostnaðar í þágu rannsóknar málsins. Verður hann ekki talinn eðlilegur eða nauðsynlegur hluti kostnaðar við saksókn gegn ákærða eins og hér stendur á. Ákærði verður dæmdur til að greiða allan annan kostnað vegna málsins samkvæmt

yfirliti sækjanda þar um og ákvörðun dómsins um málsvarnarlaun, sem ákveðin eru að meðtöldum virðisaukaskatti, svo sem nánar greinir í dómsorði.

Þorgeir Ingi Njálsson dómstjóri dæmir mál þetta.

D ó m s o r ð :

Ákærði, Þórður Jónsteinsson, sæti fangelsi í 12 mánuði.

Ákærði er sviptur ökurétti í fjögur ár frá birtingu dóms þessa að telja.

Ákærði greiði 435.066 krónur í sakarkostnað, þar með talin málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns, Christiane L. Bahner héraðsdómslögmanns, 286.350 krónur.

Þorgeir Ingi Njálsson