

D Ó M U R

Héraðsdóms Reykjavíkur 22. september 2008 í máli nr. S-762/2008:

Ákærvaldið

(Þorsteinn Skúlason fulltrúi)

gegn

Halldóri Kristjánssyni

(Sigurður Sigurjónsson hrl.)

I

Málið, sem dómtekið var 10. september sl., er höfðað með ákæru lögreglustjórans á höfuðborgarsvæðinu, útgefinni 20. maí 2008 á hendur „Halldóri Kristjánssyni, kt. 000000-0000, Garðavík 13, Borgarnesi, fyrir hegningar- og umferðarlagabrot með því að hafa, miðvikudaginn 16. ágúst 2006, þegar ákærði ók bifreiðinni VA-665 frá Reykjavík áleiðis í Borgarnes, dregið kerru sem var ekki í notkunarhæfu ástandi vegna ástands hjólbarða, hjólalega og fjaðrabúnaðar, ryðskemmda í burðarvirki og frágangs og slits í lásfestingu tengibúnaðar auk þess sem ljósabúnaður hennar var ekki í lögmæltu ástandi en kerran var með háfermi af steinull sem ásamt sliti í hjólalegum og fjaðrabúnaði skerti stöðugleika hennar og rásfestu og að hafa þá á leið vestur Vesturlandsveg við Árvelli á Kjalarnesi ekið bifreiðinni yfir á akrein fyrir umferð austur sama veg með þeim afleiðingum að árekstur varð við bifreiðina M-259, sem ekið var austur sama veg, farþegi í þeirri bifreið, Linda Björg Rafnsdóttir, fædd 14. ágúst 1990, hlaut slíka áverka að hún lést nær samstundis og ökumaður bifreiðarinnar, Eiríkur Jón Ingólfsson, fæddur 3. apríl 1944, hlaut mjög slæmt kurlað og opið olnbogabrot, sköflungsbrot, liðhlaup milli viðbeins og herðablaðs og loftbrjóst.

Telst þetta varða við 215. og 219. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940 og 1. mgr. 4. gr., 1. mgr. 14. gr. og 59., sbr. 1. mgr. 100. gr. umferðarlaga nr. 50/1987.

Þess er krafist að ákærði verði dæmdur til refsingar og sviptingar ökuréttar samkvæmt 101. gr. umferðarlaga, sbr. 25. gr. laga nr. 44/1999.“

Ákærði neitar sök og krefst sýknu. Þess er krafist að sakarkostnaður falli á ríkissjóð, þar með talin málsvarnarlaun verjanda ákærða.

II

Málavextir eru þeir að kl. 12.35 miðvikudaginn 16. ágúst 2006 barst lögreglunni tilkynning um mjög alvarlegt umferðarslys við Árvelli á Kjalarnesi. Þar hafði orðið árekstur með bifreiðinni VA-665, sem ákærði ók og var á leið vestur Vesturlandsveg og bifreiðinni M-259 sem nefndur Eiríkur Jón ók, en hann var á suðurleið. Bifreið ákærða er af gerðinni Musso Sport og af myndum af dæma er hún jeppi með palli. Í lögregluskýrslu segir að hún hafi dregið stóra ónúmeraða kerru sem hlaðin var einangrunarull og fleiru. Hin bifreiðin er af gerðinni Ford Escape og er jeppi af minni gerðinni.

Í lögregluskýrslu er aðkomunni á slysstað lýst þannig að bifreiðarnar hafi lent saman með hægri framenda og hafi bifreið ákærða ásamt kerrunni kastast til suðurs og stöðvast utan vegar en hin bifreiðin hafi kastast til norðurs og stöðvast við akbrautarkant. Á yfirlitsmynd sést að bifreið ákærða er utan vegar vinstra megin miðað við akstursstefnu hans og snýr til suðurs. Hin bifreiðin er utan vegar hinu megin og snýr framendinn til vesturs. Farþegi í bifreið Eiríks Jóns, nefnd Linda Björg, var látin en hann sjálfur meðvitundarlaus og var hann fluttur á sjúkrahús. Ákærði var vankaður og ekki fullmeðvitaður um hvað hafði gerst. Eftir honum er haft í skýrslunni að hann hafi ekið á réttri akrein í vesturátt á 60 – 70 km hraða. Á vettvangi var haft eftir ákærða að hann myndi ekkert eftir árekstrinum eða aðdraganda hans.

Samkvæmt læknisvottorði hlaut Linda Björg mikla áverka víðs vegar um líkamann og var dánarorsökin fjörláverkar. Eiríkur Jón hlaut þá áverka sem lýst er í ákæru og byggir sú lýsing á læknisvottorði.

Í skýrslu tæknideildar lögreglunnar segir um aðkomuna á slysstað og ástand bílanna. „Miklar ákomur voru á hægri framendum beggja ökutækjanna. Brak úr bifreiðunum var á vinstri vegarhelmingi, þ.e. akrein fyrir umferð vestur Vesturlandsveg, og aðeins yfir á þá hægri. Stór olíupollur var á vinstri akreininni og var hann frá bifreiðinni VA-665 en rennsli lá frá pollinum að framenda VA-665. Við áreksturinn hefur olíupannan sprungið og heit olían farið beint niður á akbrautina. Hægri hæðarlisti VA-665 lá á miðri vestari akreininni og þar fyrir framan lá fremri númerplata M-259. Framhöggvari VA-665 lá þvert á akreininni og yfir á hægri akreinina.

Ályktun:

Ofangreind ummerki á vettvangi gefa sterka vísbendingu um að árekstur bifreiðanna varð á vinstri akreininni, fyrir umferð austur Vesturlandsveg. Mestar ákomur eru á hægri framendum beggja ökutækjanna sem bendir til þess að báðum ökutækjunum hefur verið beygt til vinstri við áreksturinn, enda snerust bæði ökutækin eftir áreksturinn og höfnuðu bæði út við akbrautarkant annars vegar og vegöxul hins vegar. Af því leiðir að öðru ökutækinu hefur verið beygt yfir á öfugan vegarhelming miðað við akstursstefnu rétt áður en bifreiðarnar rákust á.

Athygli vakti á vettvangi rauðleit feiti sem var á vinstri akbrautinni um tveimur metrum austan við ætlaðan árekstrarstað. Feitin var við djúpar rispur í malbikinu en rispunar lágu frá vinstri akreininni til norðurs yfir á hægri akreinina og staðnæmdust við hægri framenda M-259. Við áreksturinn hefur M-259 snúist í hálfhring og drifskaft bifreiðarinnar brotnað í sundur. Við skoðun á afturdrifi M-259 (draglið) kom í ljós rauð feiti inni í drifskaftinu og rispur á því neðanverðu. Þá var mól sjáanleg í feitinu. Þau ummerki benda til þess að bifreiðin M-259 hafi verið á réttum vegarhelmingi þegar áreksturinn varð með ökutækjunum en rispunar eftir drifskaftið í malbiki vinstri akreinar hefðu ekki verið sjáanlegar ef árekstrarstaðurinn hefði verið á hægri akreininni. Ummerki á vettvangi benda enn fremur til þess að áreksturinn hefur verið fyrirvaralaus þar sem engin hemlaför voru sjáanleg eftir bifreiðarnar VA-665 og M-259.“

Samkvæmt vottorði Veðurstofunnar var veðri lýst svo klukkan 12 á hádegi þennan dag: Hálfskýjað, skyggni 70 km, hiti 13,2, vestan vindur, 4 metrar á sekúndu, mesti vindhraði 4,1 metri og mesta hviða 5,9 metrar.

Ákærði var yfirheyrður af lögreglu 1. september 2006 og skýrði hann svo frá að „hann hafi ekið vestur Vesturlandsveg á leið heim til sín í Borgarnesi, hann hefði verið með kerru í eftirdragi, hlaðna steinull og með rafsuðuvél á palli bílsins og því ekki getað ekið hratt eða verið á um 70 km/klst. Hann muni að það hafi bíll verið búinn að vera á eftir honum í talsverðan tíma. Hann hafi litið í hægri hliðarspegilinn á bílnum til að aðgæta með kerruna. Er hann hafi aftur litið fram hafi hann heyrt mikinn hávaða í bílvél og einhver dökk flygsa komið æðandi. Þá hafi hann rykkst stýrinu til vinstri, reynt að koma í veg fyrir árekstur með því að beygja út í móa. Næst muni hann eftir að það kom högg á bílinn og allt varð svart. Hann hafi síðan rankað við sér fastur í bílnum og bíllinn snéri öfugt.“ Síðar í yfirheyrslunni var ákærða bent á að vettvangsuppráttur og ljósmyndir af vettvangi bentu til þess að hann hefði ekið á röngum vegarhelmingi. Hann svaraði því til að sér fyndist það ekki heldur hafi þetta verið eins og hinn bíllinn hafi komið æðandi á sig.

Eiríkur Jón Ingólfsson var yfirheyrður af lögreglu sama dag. Hann kvaðst hafa verið á suðurleið umræddan dag og hafi dótturdóttir hans verið farþegi í bílnum og þau verið að ræða saman. „Segir Eiríkur að hann hafi ekið á um 80 -90 km/klst. og ekki veitt mótaðila neina sérstaka athygli fyrr en hann allt í einu hafi séð að bíll kom á móti honum á öfugum veghelmingi og hafi stefnt beint á hann. Eiríkur kveðst muna að hann sagði við Lindu eitthvað á þá leið, hann lendir á okkur. Kveðst Eiríkur líka aðeins muna að hann hefði aðeins hugsað hvort hann ætti að beygja til hægri og útaf eða beygja til vinstri og upp með bílnum. Aðdragandinn var þó svo stuttur að það hafi ekki verið neinn tími til að hugsa. Næst muni hann eftir sér á spítalanum.“

Næst á eftir ákærða óku bandarísk hjón. Á vettvangi skýrðu þau svo frá að þau hefðu ekki séð annað en bíll hans og kerran hefðu verið á réttum vegarhelmingi. „Síðan hafi komið mikill hávaði og ökutækin snúist og farið útaf veginum. Kváðust þau ekki geta fullyrt meira en þetta þar sem þau hafi ekki séð vel fram fyrir kerruna og því séð ökutækin illa.“ Hjónin fóru af landi brott nokkrum dögum síðar og var því ekki tekin af þeim skýrsla. Þeim voru hins vegar sendar spurningar sem þau svöruðu. Í svörum þeirra kemur fram að þau hafi verið

að aka í norður frá Reykjavík og ekið á eftir litlum pallbíl með tengivagni frá því þau fóru úr bænum. Pallbílnum hafi verið ekið á eðlilegan hátt og ekkert slæmt eða óeðlilegt hafi verið við aksturslagið. Hann hafi alltaf verið á miðju akreinarinnar fyrir framan þau. Þau kváðust ekki hafa séð pallbílinn sveigjast til á veginum, hann hafi alltaf verið á réttri akrein og hraðinn hafi verið eðlilegur. Þau kváðust ekki hafa séð bílinn sem kom á móti.

Lögreglan lét rannsaka sérstaklega báða bílana og kerruna. Í niðurstöðum þessarar bíltæknirannsóknar um bílana segir að orsök slyssins verði ekki rakin til ástands þeirra þrátt fyrir verulegan mismun á loftþrýstingi í hjólbörðum sem nánar er gerð grein fyrir. Segir í niðurstöðunum að engar vísbendingar hafi fundist á slysstað eða í rannsókninni um að þessi mismunur hafi raskað stöðugleika ökutækjanna í aðdraganda árekstursins.

Um kerruna segir svo í niðurstöðum rannsóknarinnar: „Ljós á kerrunni voru brotin en þeir virkuðu eðlilega. Glitaugu aftan á kerrunni voru of framarlega og gátu dulist þegar sjónlína vegfaranda var utan hugsaðrar miðlínu kerrunnar. Glitaugu vantaði á hlið kerrunnar og framgafl. Hjólbarðar voru verulega slitnir og gúmmi á slitfleti barðans vinstra megin sprungið inn í striga. Loftþrýstingur var verulega misjafn og verulega of mikill eða 45 og 66 psi í stað um 30 psi. (Pund á fertommu). Slíkur þrýstingur og misþrýstingur leiddi til verulegrar skerðingar á stöðugleika kerrunnar og rásfestu. Hjólalegur voru verulega slitnar og komnar á hættustig. Slit í legum leiddi til verulegrar skerðingar á stöðugleika kerrunnar og rásfestu. Fjaðrabúnaður var í verulega slæmu ástandi. Fóðringar í fjaðrahengslum voru upp eyddar, sæti fyrir fjaðrabolta verulega slitin og að hluta voru snittaðir boltar notaðir í stað fjaðrabolta. Engir höggdeyfar og samsláttarpúðar voru í kerrunni. Fjaðrirnar voru slitnar og fjaðurmagn þeirra verulega skert. Verulegt slit í fjaðrabúnaði leiddi til verulegrar skerðingar á stöðugleika kerrunnar og rásfestu. Tengibúnaður var slitinn og lóðrétt hreyfing lásfestingar á dráttarkúlunni nam 4,00 mm. Lásfestingunni á kerrubeislinu var þannig fyrir komið að brotsvæði myndaðist í festingunni þar sem hún fór í sundur í árekstrinum. Líkur eru á að sprungur hafi verið komnar í festinguna fyrir áreksturinn. Verulegar ryðskemmdir voru í burðarvirki kerrunnar. Verulega skorti á að eðlilega hafi verið gengið frá farmi. Í kerrunni var steinnull sem stóð mjög hátt og tók hún á sig vind í samræmi við ökuhraða. Telja verður fullvíst að háfermi kerrunnar hafi leitt til verulegrar skerðingar á stöðugleika hennar og rásfestu. Rannsókn leiddi í ljós að kerran var ekki í notkunarhæfu ástandi í aðdraganda slyssins vegna ástands hjólbarða, hjólalega, fjaðrabúnaðar, ryðskemmda í burðarvirki og frágangs og slits í lásfestingu tengibúnaðar. Verulegar líkur eru á að kerran hafi rásað til hliðanna í akstri og það ástand ásamt háfermi af léttum varningi sem tók á sig verulega vind hafi dreift athygli ökumanns á akstrinum í aðdraganda slyssins.“

III

Ákærði bar að hann hefði ekið bifreið sinni vestur Vesturlandsveg áleiðis heim til sín í Borgarnes. Hann hefði ekið eðlilega á allan hátt og hraðinn verið um 70 km/klst. Hann hafi verið með kerru í eftirdragi sem hlaðin var glerull. Á palli bílsins hafi verið 70 – 80 kílóa rafsúðuvél. Ákærði kvaðst hafa vitað af bíl á eftir sér, en ekki verið sérstaklega að fylgjast með honum. Hann kvaðst fyrst hafa orðið

var við bílinn sem kom á móti rétt áður en þeir skullu saman og hafi hann beygt til vinstri en bíllinn hafi skolið á sér þrátt fyrir það. Þessi bíll hafi verið á öfugum kanti eins og ákærði orðaði það og verið á ofsa ferð. Þá bar ákærði að enginn hafi verið við stýrið þegar ákærði sá bílinn. Undir ákærða var borið það sem haft er eftir honum í lögregluskýrslu og að framan var rakið og kvað ákærði rétt eftir sér haft, en hann hafi ekki haft hugann sérstaklega við umferð sem var á eftir honum, enda ekki þurft þess þar sem speglarnir séu svo stórir. Hann kvað kerruna engin áhrif hafa haft á aksturseiginleika bílsins. Þetta hafi verið gömul kerra en ekki í slæmu ástandi. Hann hafi átt hana lengi og aldrei orðið var við að hún rásaði. Ýmislegt hafi verið farið að slitna, en hún hafi verið sterkbyggð og í góðu lagi. Ákærði tók sérstaklega fram að hann hafi haft ljósabretti á kerrunni. Þau atriði sem tiltekin eru í ákeru og varða ætlaðan vanbúnað kerrunnar voru borin undir ákærða og neitaði hann því að þessi atriði hafi verið í ólagi. Hann kvað farminn á kerrunni ekki hafa staðið hátt upp og yfir hann hafi verið fest net. Kerran hafi ekki truflað sig við aksturinn.

Eiríkur Jón Ingólfsson bar að hann hafi ekið Vesturlandsveg í átt til Reykjavíkur og hafi dótturdóttir hans verið farþegi í bílnum. Hann kvaðst hafa ekið á milli 80 og 90 kílómetra hraða og ekki vita fyrir en bíll hafi komið á móti sér á öfugum vegarhelmingi, hann hafi sveigt mjög snögglega yfir á sína akrein. Hann hafi fyrst tekið eftir bílnum sem kom á móti þegar hann hafi verið kominn um það bil hálf leið yfir miðlínu vegarins og hafi hann þá átt mjög stutt eftir í að mæta sér. Eiríkur Jón kvaðst hafa brugðist svo við að aka yfir á vinstri vegarhelming, enda hafi bílinn verið beint á móti sér. Meira kvaðst hann eiginlega ekki muna.

Cindy Anne Smith var farþegi í bíl sem ók á eftir ákærða. Hún bar að hún og eiginmaður hennar hafi ekið í jeppa um það bil 150 metrum á eftir ákærða allt frá Reykjavík á 45 eða 50 mílna hraða. Lítil umferð hafi verið og allt í einu hafi verið eins og stormsveipur fyrir framan þau og þá mun áreksturinn hafa orðið á sömu akrein og þau voru á. Hún kvað ákærða alltaf hafa ekið á réttri akrein og ekki farið yfir á hina. Kerran hafi ekki rásað yfir á hina akreinina og ekki innan réttrar akreina meira en eðlilegt má teljast. Hún kvaðst ekki hafa séð bílinn sem kom á móti fyrir en eftir áreksturinn.

Mats Nyberg vörubílstjóri og eiginmaður Cindy Anne, kvaðst hafa ekið á eftir ákærða á um það bil 75 eða 80 kílómetra hraða. Hann hafi ekið á um 150 til 200 metrum á eftir ákærða. Allt í einu hafi hann séð bíl ákærða lenda í árekstri, en allt hafi gerst mjög hratt. Mats kvaðst ekki hafa séð bíl ákærða fara yfir á vinstri akrein og hafi hann verið á sama hraða og hann sjálfur. Þá kvaðst hann heldur ekki hafa séð kerruna rása til. Hann kvaðst ekki hafa séð bílinn sem kom á móti fyrir en eftir áreksturinn. Mats kvaðst hafa séð að áreksturinn varð á sinni akrein sem var sú sama og ákærði ók eftir.

Ásgeir Einarsson ók í rútu áleiðis í Borgarnes og kvaðst hafa komið að árekstrinum. Hann kvaðst ekki hafa veitt bíl ákærða neina sérstaka athygli fyrir en áreksturinn varð. Ásgeir kvað sér hafa sýnst ákærði fara yfir á vinstri akrein rétt áður en áreksturinn varð. Hann kvaðst þó ekki geta alveg fullyrt þetta því að hann hafi ekki séð það fyrir en höggið varð og þá hafi hann fyrst séð bílinn sem kom á móti. Sér hafi sýnst sá bíll hafa verið á réttri akrein og hafi áreksturinn orðið á hægri akrein miðað við að ekið sé frá Borgarnesi.

Halldóra Jóna Bjarnadóttir var á hesti og reið til hliðar við Vesturlandsveg í norðurátt. Hún kvaðst hafa veitt bíl ákærða athygli og hafi hann verið á réttri akrein og kerran hafi ekki rásað á veginum, en hún hafi veitt því athygli að plast sem breitt var yfir farminn hafi slegist til. Halldóra Jóna kvaðst ekki hafa séð áreksturinn.

Hörður Sigurðsson rannsóknarlögreglumaður ritaði frumskýrslu málsins og staðfesti hana. Hið sama gerði Frímenn B. Baldursson lögregluvarðstjóri sem teiknaði vettvangsupprátt.

Ragnar Jónsson rannsóknarlögreglumaður vann skýrslu tæknideildar um aðkomu á vettvangi. Ragnar staðfesti skýrslu sem hann vann í málinu og rakin var hér að framan. Ragnar kvað sterkar vísendingar hafa verið um það á vettvangi að áreksturinn hafi orðið á hægri akrein miðað við akstur áleiðis til Reykjavíkur. Benti hann á að þar hafi verið stór olíupollur, en við árekstur brotni iðulega olíupannan og olían fari niður. Þá kvað hann ummerki um rauðan vökva hafa verið á þessari akrein og sams konar vökvi hafi fundist inni í drifskafni M-259.

Ragnar B. Ingvarsson og Snorri S. Konráðsson starfsmenn Fræðslumiðstöðvar bílgreina hf. unnu bíltæknirannsókn á bílunum og kerrunni, en grein var gerð fyrir niðurstöðum þeirrar rannsóknar hér að framan. Þeir staðfestu rannsóknir sínar og gerðu grein fyrir niðurstöðum þeirra.

IV

Í ákæru er ákærða gefið að sök að hafa við akstur bifreiðarinnar VA-665 16. ágúst 2006 dregið kerru sem ekki var í notkunarhæfu ástandi eins og lýst er í ákæru. Þessi lýsing byggir á niðurstöðu bíltæknirannsóknar sem rakin var hér að framan og hafa rannsóknarmennirnir staðfest hana fyrir dómi. Í skýrslunni eru lýsingar á því sem rannsóknarmenn töldu vera í ólagi og eins eru þar ljósmyndir af umræddum hlutum kerrunnar. Þrátt fyrir neitun ákærða telur dómurinn sannað með þessari rannsókn að umræddum hlutum í búnaði kerrunnar hafi verið áfátt eins og lýst er í ákæru.

Ákærði hefur neitað því að kerran hafi rásað á veginum. Þessi framburður hans fær stuðning í framburði vitna eins og rakið var. Þá er það álit hinna sérfróðu meðdómsmanna að hvorki ástand kerrunnar né farmurinn hafi átt þátt í að skerða stöðuleika hennar eða rásfestu á veginum við ríkjandi veðurlag og ástand vegar. Fram kom hjá rannsóknarmönnum við aðalmeðferð að kerran hafi verið 720 kg með farni. Að þessu virtu er fallist á það með ákærða að ástand kerrunnar hafi ekki átt þátt í árekstrinum og þar með slysinu.

Ákærða er gefið að sök að hafa ekið yfir á akrein fyrir umferð á móti með þeim afleiðingum sem greinir í ákæru. Hér að framan var rakinn framburður ákærða og Eiríks Jóns Ingólfssonar, sem óku hinum bílnum. Þá var þar og gerð grein fyrir framburði bandarísku hjónanna sem óku á eftir ákærða allt frá Reykjavík. Af þessum framburði verður sú ályktun dregin að slysið hafi orðið mjög skyndilega og styðst sú ályktun við ummerki á slysstað, en þar voru engin

hemlafiör eftir bifreiðarnar. Af ljósmyndum, sem teknar voru á vettvangi sést að nálægt miðri vinstri akrein, miðað við akstursstefnu ákærða, er stór olíupollur sem bendir til þess að þar hafi olíupanna bifreiðar eða bifreiða brotnað og olía farið á veginn. Í jaðri olíupollsins er númeraspjald M-259 auk annars braks og þar fyrir sunnan er greinilegt far í malbikið. Við farið sést rauðleit rák og báru rannsóknarmennirnir og rannsóknarlögreglumaðurinn að það hefði verið vökvi og sams konar vökvi hefði fundist inn í drifskaftri bifreiðar Eiríks Jóns. Það er álit hinna sérfróðu meðdómsmanna að farið sé eftir beisli kerrunnar sem þarna hafi losnað af bifreið ákærða og markað farið í malbikið á leið sinni út fyrir veginn vinstra megin, en þar hafnaði kerran og sneri rétt miðað við akstursstefnu ákærða. Bifreið hans, sem lenti utan vegar, snerist hins vegar þannig að framendinn vísaði í suður eða öfugt við akstursstefnuna. Meðdómsmennirnir telja að rauðleiti vökvinn sé úr bifreið Eiríks Jóns og bendi hann til þess að þar hafi áreksturinn orðið. Bifreið Eiríks Jóns snerist einnig og hafnaði utan vegar og vísaði framendi hennar í vestur. Af ljósmyndunum má einnig sjá að þær skemmdir á bifreiðunum sem rekja má til árekstursins eru hægra megin á þeim.

Af því sem nú hefur verið rakið telur dómurinn sannað að bifreiðarnar hafi lent saman á vinstri akrein miðað við akstursstefnu ákærða. Ákærði bar að hafa séð bifreið Eiríks Jóns rétt áður en bifreiðarnar skullu saman og hafi hún verið á ofsa ferð og á öfugum kant, eins og hann orðaði það. Viðbrögð hans hafi verið að beygja til vinstri. Eiríkur Jón bar að bifreið ákærða hafi komið á móti sér á öfugum vegarhelmingi eftir að hafa sveigt þangað mjög snögglega. Bandarísku hjónin báru að ákærði hefði alltaf haldið sig á réttri akrein, en við þann framburð er það að athuga að þau sáu aftan á kerruna og gat bifreið ákærða verið sveigt til án þess að þau sæju það á þeim örstutta tíma sem slysið varð. Ásgeir Einarsson, sem ók rútu á eftir ákærða og mun því hafa setið ögn hærra en þeir sem aka fólksbifreiðum eða jeppum, bar að sér hefði sýnst ákærði fara yfir á vinstri akrein rétt áður en áreksturinn varð. Af því sem nú hefur verið rakið er það niðurstaða dómsins að árekstur bifreiðanna megi rekja til þess að ákærði sveigði sinni bifreið til vinstri og við það skullu hægri framendar bifreiðanna saman með þeim afleiðingum sem í ákæru greinir. Þessi niðurstaða byggir á ummerkjum á vettvangi og styðst við framburð ákærða og Ásgeirs Einarssonar svo og framburð Eiríks Jóns að hluta til.

Samkvæmt öllu framansögðu er það niðurstaða dómsins að ákærði hafi með gáleysi átt sök á árekstrinum og verður hann því sakfelldur samkvæmt ákærinni. Brot hans eru þar rétt færð til refsíákvæða.

Ákærði hefur hreint sakavottorð. Hann var sjötugur þegar slysið varð. Rannsókn málsins virðist hafa tekið eðlilegan tíma. Hins vegar dróst ákvörðun um saksókn umfram það sem eðlilegt má teljast. Við flutning málsins skýrði sækjandinn það með röskun sem orðið hefði á starfsemi lögreglustjóraembættisins við sameiningu embættanna á höfuðborgarsvæðinu og að þá hefði margt óreynt fólk komið til starfa á ákærusviði. Að þessu virtu er refsing ákærða hæfileg 3 mánaða fangelsi, en skilorðsbinda skal refsinguna og skal hún falla niður að liðnum 2 árum frá birtingu dómsins fyrir ákærða haldi hann almennt skilorð 57. gr. almennra hegningarlaga. Þá verður ákærði sviptur ökurétti í 1 ár frá dómsbirtingu. Ákærði skal greiða 398.942 krónur í sakarkostnað og málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns Sigurðar Sigurjónssonar hrl. 334.656 krónur að meðtöldum virðisaukaskatti.

Arngrímur Ísberg héraðsdómari kvað upp dóminn ásamt meðdómsmönnum Gísla Gíslasyni tæknifræðingi og Jóni Hjalta Ásmundssyni vélaverkfræðingi.

Dómsorð

Ákærði, Halldór Kristjánsson, sæti fangelsi í 3 mánuði en fresta skal fullnustu refsingarinnar og skal hún falla niður að liðnum 2 árum frá birtingu dómsins fyrir ákærða haldi hann almennt skilorð 57. gr. almennra hegningarlaga.

Ákærði er sviptur ökurétti í 1 ár frá dómsbirtingu.

Ákærði greiði 398.942 krónur í sakarkostnað og málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns, Sigurðar Sigurjónssonar hrl. 334.656 krónur að meðtöldum virðisaukaskatti.

Arngrímur Ísberg.

Gísli Gíslason.

Jón Hjalta Ásmundsson.