

Ár 2008, þriðjudaginn 15. apríl, er á dómþingi Héraðsdóms Suðurlands, sem háð er að Austurvegi 4, Selfossi, kveðinn upp í máli nr. S-8/2008:

Ákærvaldið

(Ólafur Helgi Kjartansson sýslumaður)

gegn

Þóri Hall Stefánssyni

(Bergrún Elín Benediktsdóttir hdl.)

svofelldur

d ó m u r :

Mál þetta, sem þingfest var þann 14. febrúar 2008 og dómtekið þann 26. mars sl., var höfðað með ákæru lögreglustjórans á Selfossi, dagsettri 18. janúar 2008, á hendur Þóri Hall Stefánssyni, kt. 000000-0000, Laugarnesvegi 118, Reykjavík,

„ fyrir hegningar- og umferðarlagabrot,

með því að hafa, síðdegis fimmtudaginn 31. maí 2007, eftir að hafa verið kyrrstæður í vegarkanti Suðurlandsvegjar við Arnarstaði í Flóahreppi með akstur Stefnu í austur, ekið bifreiðinni BX-870, fyrirvaralaust og án nægilegrar aðgæslu og varúðar með U-beygju inná Suðurlandsveg með akstur Stefnu í vestur, án þess að gefa aðvífandi umferð gaum, þannig að harður árekstur varð með bifreið ákærða og bifreiðinni SY-032 er kom aðvífandi austur Suðurlandsveg, með þeim afleiðingum að Helga Jónsdóttir, kt. 000000-0000, farþegi í bifreið ákærða, hlaut dreifðan heilaáverka, brot á rifbeinum, samfallið lunga, mjaðmagrindarbrot og brot á vinstra lærlegg.

Telst brot ákærða varða við 219. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940, 1. mgr. 4. gr. og 2. mgr. 17. gr. umferðarlaga nr. 50, 1987, sbr. 1. mgr. 100. gr. nefndra umferðarlaga.

Þess er krafist að ákærði verði dæmdur til refsingar.“

Ákærði kom fyrir dóminn 14. febrúar sl. og játaði að hafa ekið í umrætt sinn en neitaði að um saknæma háttsemi hafi verið að ræða. Verjandi ákærða krafðist sýknu og að sakarkostnaður yrði greiddur úr ríkissjóði. Til vara krafðist hann vægustu refsingar.

Málavextir:

Í frumskýrslu lögreglu kemur fram að lögreglan hafi fengið tilkynningu frá Fjarskiptamiðstöð lögreglunnar klukkan 15.50 þann 31. maí 2007, um alvarlegt umferðarslys á Suðurlandsvegi skammt austan við Selfoss. Þegar lögreglan kom á vettvang voru vegfarendur að hlúa að fólkinu sem var í bifreiðinni BX-870. Var kallað á tækjabifreið frá slökkviliðinu til aðstoðar svo og var þyrlla send á vettvang. Var ökumaður bifreiðarinnar BX-870, sem er af gerðinni Honda HR-V, með skerta meðvitund og farþegi í aftursæti meðvitundarlaus en var með púls og andaði. Kornabarn hafði verið farþegi í bifreiðinni og var barnið í höndum hjúkrunarfræðings sem hafði komið að slysinu. Virtist barnið lítið slasað. Ökumaður bifreiðarinnar SY-032 virtist óslasaður. Var Suðurlandsvegi lokað í framhaldi. Var reynt að ná ökumanni og farþega úr bifreiðinni BX-870, og þurfti til þess að beita klippum, en þeim var síðan komið um borð í þyrllu sem flutti þau á Slysadeild Landspítalans í Fossvogi.

Í gögnum málsins liggur fyrir uppdráttur af vettvangi þar sem skriðför beggja bifreiða er teiknuð inn á. Samræmist sú teikning ljósmyndum sem teknar voru á slysstað og frásögnum vitna. Má þar glöggt sjá skriðför bifreiðarinnar BX-870 en bifreiðin SY-032 virtist hafa verið komin yfir á rangan vegarhelming þegar hún lenti með framendann á vinstri hlið bifreiðarinnar BX-870 og henti henni á undan sér út á hlið í akstursátt SY-032 eftir röngum vegarhelmingi og síðan í boga út af veginum hægra megin þannig að bifreið ákærða stöðvaðist rétt í vegkantinum í upphaflegri akstursátt í austur og bifreiðin SY-032 stöðvaðist sömu megin vegarinnar en fjær í akstursstefnu þvert á veginn. Er ákoma á SY-032, sem er Nissan Patrol jeppi, beint framan á húddið þannig að bæði framljós eru löskuð og en þó sýnu meira hægra megin. Bifreiðin er með grind að framan. Þá sést á ljósmyndum að vinstri hlið bifreiðarinnar BX-870 er öll farin af en myndin var tekin eftir að búið var að beita klippum til að ná farþegum út úr bifreiðinni.

Bíltæknirannsókn var gerð á báðum bifreiðunum af Snorra S. Konráðssyni og voru niðurstöður lagðar fram í málinu. Samkvæmt skýrslu um BX-870 var ekkert að finna að búnaði bifreiðarinnar sem gæti hafa átt þátt í slysinu. Í skýrslu vegna bifreiðarinnar SY-032 kom fram við rannsókn á vinstra framhjól að á hemladiski að innanverðu var samtals 8,5 mm breitt svæði á slitfleti skemmt vegna ryðmyndunar. Minnsta þykkt hafi verið 29,5 mm en uppgafið lágmark sé 30,0 mm. Þá var einnig gerð athugasemd við hemladisk í hægra framhjól en hann var sagður vera með að innanverðu samtals 11,0 mm breitt svæði á slitfleti skemmt vegna ryðmyndunar. Minnsta þykkt hafi verið 30,1 mm en uppgafið lágmark 30,0 mm. Athugasemd var gerð við ástand hemladisks í vinstra afturhjól þannig að á utanverðu væri samtals 5,0 mm breitt svæði skemmt vegna ryðmyndunar og að

innanverðu væri samtals 13,0 mm breitt svæði á slitfleti skemmt vegna ryðmyndunar. Við hemladælu í vinstra afturhjólí kemur fram að einn stimpill sé stíður í sætinu og dælan hafi setið föst í efri færslu. Að lokum segir um hemladisk í hægra afturhjólí að á utanverðu sé samtals 5,0 mm breitt svæði skemmt vegna ryðmyndunar og að innanverðu sé samtals 13,0 mm breitt svæði á slitfleti skemmt vegna ryðmyndunar. Í samantekt og niðurstöðum kemur fram að hemlar hafi ekki verið í lagi í aðdraganda slyssins. Í hemlaprófun í akstri hafi hemlagetan mælst 57% af G í fyrstu prófun, 37% af G í annarri prófun, 35% af G í þriðju prófun og 30% af G í fjórðu prófun. Lágmarkskrafa í reglugerð sé 50% af G. Þá segir að greinilegt sé að skipt hafði verið um hemlaklossa en ekki hemladiska sem voru frá því fyrir síðustu skiptin á hemlaklossunum. Hemladiskurinn vinstra megin að framan hafi verið 0,5 mm undir lágmarkskröfum um þykkt en ekki verði séð að það ástand disksins hafi haft áhrif á hemlagetuna í aðdraganda slyssins. Vegna ryðmyndunar á hemladiskum og fastrar færslu fyrir hemladæluna í vinstra afturhjólí hafi ökutækið ekki náð fullri hemlun. Í fyrstu prófun hafi hemlunin mælst 57% af G. Verulegar líkur séu á að sú hemlageta hafi náðst þar sem ryð hafði fallið á hemladiskana og gert þá stamari en ella. Í þremur seinni prófununum hefði mæld hemlageta lækkað úr 37% af G niður í 30% af G. Ljóst sé af ástandi hemlabúnaðarins að hemlagetan hafi ekki verið fullnægjandi í aðdraganda slyssins. Ekki sé hægt að fullyrða hve mikið hemlagetan hafi verið skert en skerðingin hafi verið veruleg.

Í læknisvottorði Skúla Bjarnasonar sérfræðings, dagsettu 9. júlí 2007, kemur fram að Helga Jónsdóttir, kt. 000000-0000, hafi verið flutt á slysa- og bráðadeild LSH í Fossvogi í þyrlu þann 31. maí 2007. Við komu hafi strax vaknað grunur um að um heilaáverka gæti verið að ræða, jafnvel heilablæðingu og því gerðar ráðstafanir til frekari aðgerða. Í vottorðinu kemur fram að um dreifðan heilaáverka var að ræða, rifbrot, samfallið lunga, brot á mjaðmagrind og brot á vinstri lærlegg. Þá segir að þegar viðkomandi rannsóknir hafi legið fyrir hefði sjúklingur verið fluttur á gjörgæsludeild þar sem hún hefði dvalist í vikutíma og eftir það á endurhæfingaradeild en farið í skoðanir hjá heila- og taugaskurðlæknum, háls- nef- og eyrnalæknum, bæklunarlæknum ásamt skurðlæknum. Þá var talið að sjúklingurinn yrði óvinnufær út árið.

Þá liggur fyrir vottorð Brynjólfs Jónssonar bæklunarskurðlæknis, dagsett 31. ágúst 2007, þar sem kemur fram að ákærði hafi hlotið umfangsmikla áverka við slysið. Kemur fram að aðaláverkar ákærða hafi verið brot á efsta hálslið, loftbrjóst vinstra megin með blæðingu í lunga auk höggáverka á bæði lungu, brot á nokkrum rifjum vinstra megin ofarlega í síðu, skemmd á milta með blæðingum, auk minniháttar blæðingar í lifur, blæðing og skemmd á vinstra nýra, brot við vinstra lífbein, brot á vinstra mjaðmakambi án verulegrar tilfærslu og minniháttar höggáverki framan til á vinstra heilahveli. Ákærði hafi legið á gjörgæsludeild til 4. júní 2007 og hafi þá verið fluttur á lungna- og brjóstholsskurðdeild og síðar á bæklunarskurðdeild. Hann mun hafa útskrifast með hækjur um 20. júní 2007.

Lögreglan ræddi við ökumann bifreiðarinnar SY-032 á vettvangi og kemur fram í frumskýrslu lögreglunnar að hann hafi verið að aka suður Suðurlandsveg á um 100 kílómetra hraða þegar hann sá bifreiðina BX-870 kyrrstæða í hægri vegkanti skammt austan við afleggjarann að Arnarstöðum. Hafi þá logað á stefnuljósi hægra megin á BX-870 og hefði hann sveigt til vinstri yfir á gagnstæða akrein til þess að aka framhjá bifreiðinni. Þegar hann var að koma að bifreiðinni hefði henni

skyndilega verið ekið af stað, beygt til vinstri og þvert í veg fyrir sig. Kvaðst hann hafa reynt að hemla en það hefði verið til lítills því þetta hefði gerst svo snögg. Hefði bifreið hans lent á miðri bifreiðinni og síðan hefðu báðar bifreiðarnar runnið út fyrir veginn hægra megin.

Í skýrslu lögreglu, sem Pierre Davíð gaf þann 4. júní 2007, kvaðst hann hafa verið á leið frá Selfossi og ferðinni heitið til Hellu. Hefði hann ekið austur Suðurlandsveg á rúmlega 90 kílómetra hraða þegar hann hefði séð Honda-jeppling kyrrstæðan í vegkantinum með stefnuljósið á til hægri, austan við Arnarstaðaafleggjarann. Kvaðst Pierre hafa verið kominn mjög nálægt Honda-bílnum þegar þeirri bifreið var ekið mjög rólega af stað fáa tugi metra og hefði Pierre þá fært sig yfir á vinstri akreinina og hefði í raun verið búinn að færa sig innar á veginn áður en hann kom að bifreiðinni. Hefði hann hægt á ferðinni með því að sleppa eldsneytisgjöfinni og hafi síðan fært fótinn á hemlafetilinn. Þegar Pierre var nánast kominn að bifreiðinni hefði henni skyndilega verið sveigt til vinstri og hafi verið eins og ökumaðurinn hefði gefið inn bensínið. Honda-bifreiðin hefði þar með verið komin skyndilega þvert í veg fyrir bifreið Pierre og hafi bifreið hans þá verið komin á frekar hæga ferð án þess að hann gæti fullyrt á hvaða hraða hann hefði verið þegar bifreiðarnar skullu saman, það hafi allavega verið mun hægar en 90 kílómetrar á klukkustund. Kvaðst Pierre hafa ýtt á flautuna til að vara ökumann Hondunnar við því að aka inn á akbrautina eftir að hafa verið kyrrstæð í vegkantinum auk þess að hann hefði stigið á hemlana. Eftir áreksturinn hefðu báðar bifreiðarnar hafnað hægra megin vegarins, loftpúðarnir hefðu sprungið út en hann hefði verið með bílbeltin spennt. Kvaðst hann hafa farið út úr bifreið sinni og farið að huga að fólkinu í Honda-bifreiðinni en karlmaður hafi setið þar undir stýri og kona í aftursæti auk ungbarns sem var í barnabílstól í aftursæti hægra megin. Í framhaldi hefðu aðrir vegfarendur komið að auk lögreglu- og sjúkralíðs. Í framhaldi hefði hann verið færður á Heilsugæslustöðina á Selfossi til aðhlyningar.

Ákærði gaf skýrslu hjá lögreglu þann 28. júní 2007 og kvaðst hafa verið að koma frá Flúðum þar sem hann hefði dvalið í sumarbústað frá því föstudeginum áður en slysið varð ásamt konu og barni. Þau hefðu ákveðið af fara heim deginum áður en þau áttu að skila bústaðnum. Á leið þeirra til Reykjavíkur hefðu þau áttað sig á því að þau hefðu hugsanlega gleymt kjól sem dóttir þeirra hafði fengið að gjöf í bústaðnum og ákváðu að snúa við og aka aftur að Flúðum. Ákærði hefði því tekið U-beygju á Suðurlandsvegi og snúið þá aftur til austurs. Þau hjón hefðu rætt um það hvað hefði orðið um kjólinn en ekki komist að neinni niðurstöðu. Hann hefði stöðvað bifreiðina í vegkantinum en ákveðið að leita í bifreiðinni að kjólnum og því ætlað að snúa aftur við til að komast í útskot sem hann hafði áður stöðvað bifreiðina á. Hefði hann ekið út á veginn og verið búinn að aka ekki meira en hálf mínútu eftir að hann ákvað að leita í farangrinum. Hefði hann hægt á sér og tekið U-beygjuna og verið kominn yfir á hinn vegarhelminginn þegar hann fékk bíl inn í hliðina á sér. Kvaðst ákærði ekki hafa stöðvað bifreiðina áður en hann tók seinni U-beygjuna heldur ekið mjög hægt og farið með hægra framhjólíð út í kant til þess að ná beygjunni. Kvaðst ákærði ekki vera viss um hvort hann hafi farið með hægra framhjólíð út fyrir malbikið en hann kvaðst nokkuð viss um að hafa gefið stefnuljós til vinstri. Kvaðst ákærði hafa litið í hliðarspeglana en farangursrýmið í bifreiðinni hefði verið alveg pakkað. Hann kvaðst þó hafa séð bifreið í hliðarspeglinum töluvert langt fyrir aftan þau og kvaðst hafa búist við því að sú bifreið myndi bara hægja á sér. Það hefði verið rauð jeppabifreið. Taldi ákærði að það hafi hugsanlega liðið um fimm sekúndur frá því að hann leit í hliðarspegilinn og þar til hann tók U-

beygjuna, en þá taldi hann að hann hefði nægan tíma til þess að snúa við. Kvaðst ákærði hafa litið í spegilinn og séð jeppann og þá byrjað að gera ráðstafanir til að fara að beygja og fyrst tekið smásveig og verið á lítilli ferð. Kvaðst hann reikna með því að jeppabifreiðin hafi ætlað að aka fram úr bifreið ákærða þegar áreksturinn varð. Aðspurður kvaðst ákærði hafa sett stefnuljósið á um leið og hann ákvað að taka beygjuna og kannski liðið um fimm sekúndur þar til hann tók U-beygjuna. Kvaðst ákærði næst muna eftir sér á leið úr þyrlunni inn á slysadeild. Ákærði neitaði því aðspurður að hafa verið kyrrstæður áður en hann ók af stað til vinstri út á veg en hann hafi verið á mjög hægri ferð þegar hann tók beygjuna.

Skýrslur aðila og vitna fyrir dómi.

Ákærði kom fyrir dóminn og kvaðst, eins og hjá lögreglu, hafa verið að koma úr sumarbústað á Flúðum og verið á leið til Reykjavíkur og ekið í átt til Selfoss. Sú spurning hefði vaknað hjá honum og konu hans hvað hefði orðið af kjól sem dóttir þeirra hafði fengið að gjöf. Kvaðst hann því hafa tekið U-beygju og stöðvað bifreiðina í útskoti eða afdrepi og þau rætt um hvað þau ættu að gera. Möguleiki hafi verið á að kjólnum hefði verið hent í misgáningi og því hefði verið tekin sú ákvörðun að snúa við og aka aftur að Flúðum. Eftir að hann var lagður af stað í átt að Flúðum hefði hann tekið þá ákvörðun að leita betur í bifreiðinni og því ákveðið að snúa aftur við og aka í útskotið og við þá U-beygju hefði slysið orðið. Kvaðst ákærði hafa ekið eftir veginum í austur og til að taka U-beygjuna hefði hann ekið aðeins út í kant og síðan tekið beygjuna. Hann hefði séð jeppabifreið töluvert langt fyrir aftan sig svo hann taldi óhætt að taka U-beygjuna. Hann hefði sett stefnuljós á til vinstri um leið og hann ákvað að snúa við og hægt á sér niður í kannski 30 kílómetra á klukkustund og ekið aðeins út fyrir veginn með hægra hjól bifreiðarinnar og síðan tekið U-beygjuna. Kvaðst hann bara hafa séð jeppabifreiðina einu sinni áður en hann tók beygjuna. Ákærði kvaðst hafa slasast mikið við áreksturinn og lýsti því fyrir dómnum. Ákærði kvaðst vera í meistaránámi í dag og væri hann alls ekki búinn að ná sér eftir slysið. Náminu hefði seinkað vegna slyssins og í dag væri hann helst að kljást við meiðsl í baki.

Helga Jónsdóttir, kt. 000000-0000, Laugarnesvegi 118, Reykjavík, kom fyrir dóminn og kvaðst ekki muna eftir neinu sem gerðist þann 31. maí 2007. Aðspurð um afleiðingar slyssins kvaðst Helga hafa lærbrotnað, mjaðmagrindarbrotnað og rifbrotnað auk þess að fá heilamar. Henni væri tjáð að hún myndi jafna sig að fullu en ekki væri vitað hversu langan tíma það gæti tekið. Kvaðst hún hafa byrjað að vinna í byrjun febrúar sl. en hún ynni hálfan daginn nú en ætlaði að hefja fullt starf næsta haust. Kvað hún tímátt frá því að ákæra var birt ákærða vera búinn að vera mjög erfiðan.

Rúnar Oddgeirsson lögreglumaður kom fyrir dóminn og kvaðst hafa komið á vettvang þann 31. maí 2007. Þegar hann kom á vettvang hefði hann byrjað að huga að slösuðum en barnið hefði verið komið í fangið á hjúkrunarfræðingi. Hann hefði síðan tekið að sér stjórn á vettvangi. Hann hefði lokað vettvangi strax og engin umferð farið um veginn eftir það. Greinileg skriðför hafi verið á malbikinu eftir bifreiðarnar.

Hannes Haraldur Haraldsson, kt. 000000-0000, Baugakór 10, Kópavogi, vatnamælingamaður, gaf símaskýrslu fyrir dómnum. Kvaðst hann hafa verið farþegi í bifreið sem ók á eftir bifreiðinni SY-032 þegar umrætt slys varð en Freyr Þórsson hefði ekið. Í minningunni kvaðst hann hafa séð bifreið, fyrir framan jeppann sem ók á undan þeim, sem hefði ekið út í kant og síðan eins og sú bifreið hafi ætlað að taka U-beygju og ekið í veg fyrir jeppabifreiðina. Jeppabifreiðin hefði verið um það bil fimmtíu metrum eða minna fyrir framan þeirra bifreið og ekið á áttatíu til níutíu kílómetra hraða. Hannes mundi ekki eftir því hvort hann hafi séð hemlaljós á jeppabifreiðinni áður en áreksturinn varð. Þá kvaðst hann ekki muna hvort það hafi verið stefnuljós á bifreiðinni þar fyrir framan en hann hefði misst sjónar á þeirri bifreið þegar hún ók út á veginn þar sem jeppabifreiðin hefði skyggt á hana. Aðspurður um vegalengd á milli jeppabifreiðarinnar og bifreiðarinnar þar á undan taldi hann að um svipaða fjarlægð hafi verið að ræða á milli þeirra bifreiða, þegar fremsta bifreiðin ók út í kant, og var á milli sinnar bifreiðar og jeppabifreiðarinnar. Kvaðst Hannes þó vera með brenglað fjarlægðarskyn þar sem hann væri bara með sjón á öðru auga en honum hafi fundist eðlileg vegalengd á milli ökutækja með hliðsjón af hraða ökutækja.

Freyr Þórsson, kt. 000000-0000, Strandvegi 1, Garðabæ, bifvélavirki, kom fyrir dóminn og kvaðst hafa verið á leið austur fyrir fjall, ásamt Hannesi Haraldssyni, og ekið í gegnum Selfoss umrætt sinn. Á undan honum hafi ekið Nissan-Patrol bifreið á 35" dekkjum og ekið á venjulegum ferðahraða á bilinu 90 til 100 kílómetra hraða. Allt í einu hefði Nissan-jeppinn tekið skarpa vinstri beygju eins og til að forðast eitthvað og var þá í rauninni að aka á fólksbifreiðina en hann hefði séð brak þeytast í allar áttir í sömu andrá. Kvaðst hann sjálfur ekki hafa gert sér grein fyrir því hvernig aðkoma þeirrar bifreiðar var en ferðafélagi hans hefði sagt sér strax að hann hefði skynjað eins og sú bifreið hefði sveigt út í vegarkant og skyndilega tekið U-beygju. Kvaðst hann hafa stöðvað bifreiðina strax, hringt á Neyðarlínuna og hlúð að farþegum eftir leiðbeiningum frá Neyðarlínunni. Kvaðst hann hafa kannað lífsmark með farþega í aftursæti BX-870 og í byrjun ekki fundið neinn andardrátt en svo hefði hann skyndilega fundið veikan andardrátt. Um þrjár til fjórar mínútur hefðu liðið frá því að hann hringdi á Neyðarlínuna og þar til lögregla og sjúkralið var komið á vettvang. Freyr kvaðst fyrst hafa tekið eftir Patrol-jeppanum þegar hann ók út frá Selfossi og ekkert hefði verið að akstri þeirrar bifreiðar en sjálfur kvaðst hann hafa ekið á bilinu 90/100 kílómetra hraða en hann hefði verið búinn að finna út hraða á hraðamæli bifreiðar sinnar með aðstoð GPS-tækis þar sem hraðamælir bifreiðar hans sýndi of mikinn hraða. Kvaðst Freyr hafa ekið á um fimmtíu til sjötíu metrum á eftir jeppabifreiðinni. Þá kvaðst hann ekki muna eftir því hvort hemlaljós hafi kviknað á Patrol-jeppanum en hann hefði aldrei séð bifreiðina BX-870 á veginum né utan hans áður en áreksturinn varð þar sem jeppabifreiðin hefði skyggt á hana.

Elís Kjartansson lögreglufulltrúi kom fyrir dóminn og kvaðst hafa komið á slysavettvang í umrætt sinn. Þegar hann kom á staðinn voru aðrir lögreglumenn þegar komnir ásamt sjúkraliði. Honda-bifreið hefði verið utan vegar ásamt Nissan-jeppa. Verið var að beita klippum til að ná farþegum út úr Honda-bifreiðinni og ungbarn komið í hendur hjúkrunarkonu. Þyrta hefði komið á vettvang og flutt slasaða í burtu. Miklar skemmdir hefðu verið á báðum bifreiðum. Engin hemlaför hafi verið á veginum en greinileg för eftir dekk á akreininni sem var í vestur. Förin á veginum voru hliðarskransför sem sýndu að áreksturinn hefði verið heldur vinstra

megin við miðlínu eða á nyrðri akreininni. Rannsóknarnefnd umferðarslysa hefði verið kölluð til ásamt ljósmyndara en hluti þeirra mynda lögju fyrir í málinu ásamt ljósmyndum sem Elís tók einnig. Kvað Elís veður hafa verið gott, bjart og þurrt. Taldi Elís að ákoman eða meginhöggið á BX-870 hafi verið frekar aftarlega eða á móts við aftur-farþegahurðina þar sem konan sat. Taldi hann víst, með hliðsjón af myndum og förum á malbikinu, að Nissan-bifreiðin hafi verið komin með vinstri hlið út fyrir miðlínu og yfir á rangan vegarhelming en BX-870 verið búin að þvera veginn þegar áreksturinn varð.

Pierre Davíð Jónsson, kt. 000000-0000, Sjónarhóli, Hellu, kom fyrir dóminn og kvaðst hafa ekið í umrætt sinn austur eftir Suðurlandsvegi og séð bifreið stöðvaða úti í vegarkanti á móts við Langsstaðaafleggjara, með stefnuljós til hægri. Hann hefði nálgast bifreiðina og sleppt olúgjöfenni og sveigt út að miðlínu vegarins. Þegar um fimmtán til tuttugu metrar hafi verið í bifreiðina hefði hún allt í einu ekið inn á veginn og þá hefði Pierre ekið út á öfugan vegarhelming en þá hefði bifreiðin allt í einu ekið í veg fyrir hann eins og hún ætlaði að snúa við og aka í áttina til Selfoss. Pierre taldi að hæggra horn bifreiðar sinnar hafi lent meira á hinni bifreiðinni en þó haldi hann að það hafi verið nokkuð jafnt. Hann kvaðst hafa flautað um leið og hin bifreiðin ók af stað en það viti hann því loftpúðinn sprakk út, en hann komi út úr stýrinu, og hefði hann lent á hendi hans. Pierre kvaðst hafa hemlað áður en áreksturinn varð en það hefði lítið gagnað. Kvað hann bifreið sína hafa verið nýskoðaða, á nýjum hjólbörðum, með ABS-hemlakerfi þannig að bifreiðin dragi ekki hjólin. Pierre kvaðst hafa ekið á um rúmlega níutíu kílómetra hraða þegar hann sá bifreiðina BX-870 en á um sextíu til sjötíu kílómetra hraða þegar áreksturinn varð, þetta séu hins vegar ágiskanir, atburðarásin hafi verið svo hröð. Pierre kvað bifreiðina hafa verið kyrrstæða við afleggjarann að Langsstöðum þegar hann sá hana fyrst, með stefnuljós til hægri og bremsuljós. Hann minnti að hann hafi séð stefnuljós kvikna til vinstri um leið og bifreiðin ók af stað út á veginn. Enginn efi væri í huga hans að bifreiðin hafi verið stöðvuð með stefnuljós til hægri þegar hann sá hana fyrst en hann taldi að um tuttugu til þrjátíu sekúndur hafi liðið frá því að bifreiðin ók af stað og þar til áreksturinn varð. Hann hefði ekið samsíða Honda-bifreiðinni smástund eða örfáar sekúndur þar til Honda-bifreiðin sveigði allt í einu til vinstri en þá hafi bifreiðarnar verið nánast samsíða. Þegar Honda-bifreiðin sveigði fyrir hann kvaðst Pierre hafa reynt að sveigja út af til hægri til að forðast áreksturinn en ekki tekist. Eftir að bifreið hans stöðvaðist hefði hann í fyrstu komið sér út úr bifreiðinni til að kanna fólkíð í hinni bifreiðinni.

Jón Hlöðver Hrafnsson rannsóknarlögreglumaður kom fyrir dóminn og kvaðst hafa komið á slysstað en þá hefðu lögregla og sjúkraflutningamenn verið komnir á staðinn. Jón kvaðst einna helst hafa rætt við ökumann jeppabifreiðarinnar og sinnt honum á vettvangi.

Rúnar Þór Steingrímsson rannsóknarlögreglumaður kom fyrir dóminn og kvaðst hafa komið á slysstað en kvaðst einungis hafa kannað vettvang og rætt við ökumann jeppabifreiðarinnar. Aðrir hefðu séð um myndatökur og gerð uppdráttar á vettvangi. Kvað Rúnar vettvang ekki hafa verið langan, sem benti til þess að hraði bifreiða hafi ekki verið mikill.

Snorri S. Konráðsson, kt. 000000-0000, Rjúpnasölum 14, Kópavogi, kom fyrir dóminn og kvaðst hafa unnið þær bíltæknirannsóknir sem gerðar voru á bifreiðunum í umræddu slysi. Aðspurður kvað hann meginúurstöðu rannsóknar

sinnar vegna bifreiðarinnar BX-870 hafa verið að ekkert athugasvert hefð fundist við rannsókn á þeirri bifreið. Varðandi bifreiðina SY-032 kvað hann ástand hemla ekki hafa verið í lagi þannig að hemladiskarnir hafi verið ryðtærðir og hafi verið það í einhvern tíma því skipt hefði verið um hemlaklossa sem voru farnir að slitna á eldri ryðmyndun. Þá hefðu diskar á hægri framhjólum verið komnir undir lágmarksþykkt sem gefin væri upp hjá framleiðanda. Það hafi hins vegar ekki áhrif á hemlagetuna nema að það eykur hættuna á að diskurinn brotni og við endurtekna hemlun þá sé hættu á að diskurinn hitni en greinilegt að sú hefði ekki verið raunin með þennan disk. Ef diskurinn hefði hitnað áður eða við áreksturinn þá hefði það sést á diskinum. Kvað hann að það sjáist ekki á hemladiskum ef snögghemlað er en eldri hitasprungur geti sést. Varðandi ryðmyndunina þá kvað hann ástæðuna helsta vera þá að hemladælurnar stíðni í svokallaðri færslu og þá liggi hemlaklossarnir þétt við diskana, sem fara þá að hitna, eða þá að hemlaklossarnir nái ekki að snerta og þá geti þeir ryðgað á slitfletinum og þá komi ryðbólur sem dragi úr viðnáminu þegar nýir klossar eigi að leggjast að. Ef ekki þá minnkar viðnámið sem klossarnir eigi að veita. Í SY-032 hafi ryðskemmdirnar verið gamlar. Varðandi föstu dæluna, þá þýði það að hemlagetan minnki en það hafi ekki verið farið að valda skemmdum. Almennt þýði þetta að hemlagetan hafi verið skert í bifreiðinni fyrir slysdag. Aðspurður kvað hann erfitt að segja til um hvaða áhrif þetta hafi haft við hemlun því svo margt annað skipti gríðarmiklu máli, svo sem viðbragðsflýtir ökumanns og hversu fast sé stigið á hemlana, sem ekki sé vitað um í umræddu tilfelli. Aðspurður hvers vegna slík bilun eins og rakin hefur verið hafi ekki komið fram við aðalskoðun bifreiðarinnar hjá Frumherja nokkrum mánuðum fyrir slys kvað Snorri þá prófun sem færi fram við skoðun bifreiða ekkert segja til um það hvort ryðmyndun væri komin fram eða ekki. Aðspurður um þau áhrif sem ofangreind skerðing hemlagetunnar hefði getað haft í umræddu slysi, kvað hann ekki hægt að segja það, auk þess að þetta sé þannig að ekki sé víst að ökumenn átti sig á þessu. Aðspurður um áhrif ABS-hemla við að snögghemla kvað hann að virkni ABS-hemla væri þannig að kerfið kæmi í veg fyrir að hjól bifreiða læsist þannig að fullkomlega eðlilegt sé að ekki myndist hemlaför á malbiki á miklum hraða. Það sé ekki fyrr en fyrir neðan fjórtán kílómetra hraða að hjól læsist með slíku hemlakerfi. Aðspurður um ákomur á bifreiðarnar kvað hann ákomuna á Nissan-bifreiðina benda til þess að Hondan hafi komið hornrétt á Nissan-bifreiðina eða verið í vinkilréttri stöðu. Ákoman á Honduna hafi verið á vinstri hlið, á hurðirnar vinstra megin en fremri hurðarstafurinn hafi sloppið nokkuð.

Guðmundur Böðvarsson, kt. 000000-0000, Háholti 2b, Laugarvatni, kom fyrir dóminn og kvaðst hafa teiknað uppdrátt af slysavettvangi. Kvaðst hann skrá niður punkta á vettvangi samkvæmt GPS-mælitæki og í framhaldi væri notað tölvuforrit sem teiknaði upp vettvang samkvæmt þeim hnitum. Kvað Guðmundur punkta á teikningunni vera málsetningar á fjarlægðum og bremsuförum á vettvangi. Teikningin sýndi því skriðför bifreiðanna og stefnu þeirra.

Niðurstöður:

Ákærði er sakaður í máli þessu um að hafa ekið fyrirvaralaust og án nægilegrar aðgæslu og varúðar með U-beygju inn á Suðurlandsveg, án þess að gefa aðvísandi umferð gaum, þannig að harður árekstur varð með bifreið ákærða og bifreiðinni SY-032, með þeim afleiðingum sem lýst er í ákæru. Ákærði hefur lýst aðstæðum svo að hann hafi ætlað að taka U-beygju og til þess litið í hliðarspegil bifreiðarinnar og séð jeppabifreið fyrir aftan sig en í það mikilli fjarlægð að hann hefði talið sig

hafa nægan tíma til að taka beygjuna. Hann hefði ekið aðeins til hliðar þannig að hægri hjól bifreiðarinnar hafi farið aðeins út í vegkantinn, í þeim tilgangi að ná beygjunni, gefið stefnuljós til vinstri og tekið beygjuna. Þá hefði áreksturinn orðið. Kvaðst ákærði hafa ekið á um þrjátíu til fjörutíu kílómetra hraða áður en hann tók beygjuna.

Pierre Davíð, sem ók bifreiðinni SY-032, sagði svo frá að hann hafi ekið austur eftir Suðurlandsvegi og séð bifreið stöðvaða úti í vegarkanti með stefnuljós til hægri. Hann hefði nálgast bifreiðina og sleppt oliugjöfenni og sveigt út að miðlínu vegarins. Þegar um fimmtán til tuttugu metrar hafi verið í bifreiðina hefði hún allt í einu ekið inn á veginn og bifreiðarnar í raun ekið samsíða nokkur augnablik áður en bifreið ákærða var allt í einu ekið í veg fyrir jeppabifreiðina eins og hún ætlaði að snúa við og aka í áttina til Selfoss. Fær þessi framburður stoð í vitnisburði Hannesar Haraldssonar sem var farþegi í næstu bifreið fyrir aftan jeppabifreiðina en hann sagði svo frá að hann hefði séð bifreið fyrir framan jeppabifreiðina aka út í kant vegarins til hægri og sveigja svo allt í einu inn á veginn í veg fyrir jeppabifreiðina.

Ekkert er fram komið sem bendir til að bifreiðinni SY-032 hafi verið ekið of hratt miðað við aðstæður, en bjart og þurrt veður var, en bæði Pierre og Freyr, sem ók á eftir Pierre, kváðust hafa ekið á um níutíu til hundrað kílómetra hraða. Þá hefur ekkert komið fram sem sýnir að minnkuð hemlageta bifreiðarinnar SY-032 hafi haft nokkur áhrif varðandi slysið en eins og fram hefur komið beygði bifreiðin BX-870 skyndilega í veg fyrir jeppabifreiðina án nokkurs fyrirvara.

Þykir dóminum sannað að ákærði hafi ekið til hliðar í þeim tilgangi að taka U-beygju á veginum en aðilum ber ekki saman um hvort bifreið ákærða hafi verið stönsuð eða á ferð. Þó svo ákærði hafi verið á ferð er ljóst að hann ók til hliðar og mjög hægt miðað við ferðahraða á þjóðvegi 1 við bestu skilyrði og má því telja eðlilegt að aðvifandi umferð hafi talið bifreið ákærða komna út úr akstursleiðinni og því eðlilegt að ökumaður SY-032 hafi talið sig geta tekið fram úr bifreiðinni. Ákærði kvaðst hafa litið einu sinni í hliðarspegilinn og séð bifreið í það mikilli fjarlægð að honum væri óhætt að snúa við. Ekkert liggur þó fyrir hversu langur tími leið frá því að ákærði leit í spegilinn, ók út í vegkantinn, og þar til hann tók hina afdrifaríku U-beygju. Ljóst er að árekstur varð á milli þessara tveggja bifreiða og ekkert er annað fram komið en að síðari bifreiðin hafi ekið á þeim hraða sem ákærði mátti búast við og átti að reikna með við þessi skilyrði. Er því ljóst að ákærði hefur vanmetið aðstæður og ekið án nægjanlegrar aðgæslu með fyrrgreindum afleiðingum eins og lýst er í ákæru. Verður ákærði því sakfelldur fyrir þá háttsemi en hún er rétt færð til refsíákvæða í ákæru.

Að öllu ofansögðu virtu og því að ákærða hefur ekki verið gerð refsing áður og að teknu tilliti til þeirra afleiðinga sem af slysinu hlaust, þykir hæfileg refsing ákærða ákveðin fangelsi í tvo mánuð en fresta skal fullnustu refsingarinnar eins og segir í dómsorði.

Fyrir liggur yfirlit yfir sakarkostnað frá lögreglunni á Selfossi sem sundurliðast þannig: Blóðtökuvottorð 20.000 krónur og 16.000 krónur. Gjald rannsóknarstofu 16.574 krónur. Bíltæknirannsókn vegna BX-870, 231.570 krónur, og vegna SY-032, 291.331 krónur. Reikningur vegna vettvangsteikningar 42.095 krónur. Reikningur vegna læknisvottorðs frá LSH 25.700 krónur og frá Brynjólfi

Jónssyni bæklunarlækni 15.000 krónur. Ekki er byggt á því í málinu né sýnt fram á að ákærði beri ábyrgð á þeim kostnaði sem hlaut af blóðsýnatöku og verður hann ekki dæmdur til að greiða þann kostnað. Þá er ekki að finna í gögnum málsins að nokkuð varðandi öryggisþætti bifreiðanna hafi verið talin ástæða slyssins á rannsóknarstigi og verður ákærða ekki kennt um þann kostnað sem af þeirri rannsókn hlaut. Þá verður ákærði heldur ekki dæmdur til að greiða aðkeypta þjónustu lögreglunnar við að teikna upp slysavettvang en sú rannsókn er í höndum lögreglu. Er það alfarið á ábyrgð lögreglu að vera þannig tækjum útbúin að hún geti sinnt lögbundnum skyldum sínum. Ákærða ber að greiða kostnað við öflun læknisvottorða.

Með vísan til 165. gr. laga um meðferð opinberra mála skal ákærða gert að greiða sakarkostnað, sem er vegna læknisvottorða 40.700 krónur, auk málsvarnarlauna skipaðs verjanda síns, Bergrúnar Elínar Benediktsdóttur héraðsdómslögmanns, fyrir dómi og á rannsóknarstigi, samtals 357.938 krónur að meðtöldum virðisaukaskatti.

Ólafur Helgi Kjartansson sótti málið af hálfu ákærvaldsins.

Ástríður Grímsdóttir héraðsdómari kveður upp dóm þennan.

D ó m s o r ð :

Ákærði, Þórir Hall Stefánsson, sæti fangelsi í tvo mánuð. Fresta skal fullnustu refsingarinnar og hún niður falla að liðnum tveimur árum frá birtingu dóms þessa, enda haldið ákærði almennt skilorð 57. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940, sbr. 4. gr. laga nr. 22/1955.

Ákærði greiði sakarkostnað, samtals 398.638 krónur, þar með talin málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns, Bergrúnar Elínar Benediktsdóttur héraðsdómslögmanns, 357.938 krónur að meðtöldum virðisaukaskatti.

Ástríður Grímsdóttir.