

Ár 2014, mánudaginn 8. desember, er á dómþingi Héraðsdóms Suðurlands, sem háð er í dómsal embættisins að Austurvegi 4, Selfossi af Hirti O. Aðalsteinssyni dómstjóra í málinu nr. S-162/2014:

Ákærvaldið

(Margrét Harpa Garðarsdóttir fulltrúi)

gegn

A

(Jónína Guðmundsdóttir hdl.)

kveðinn upp svohljóðandi

dómur:

Mál þetta, sem tekið var til dóms þann 12. nóvember sl., er höfðað með ákæru lögreglustjórans á Selfossi dagsettri 2. maí 2014 á hendur ákærða, A,

„fyrir hegningar- og umferðarlagabrot:

með því að hafa, um hádegisbil mánudaginn 25. mars 2013, ekið dráttarvélinni X með ámoksturstækjum með áföstum baggaspjótum í 93 cm hæð frá vegi; suður Skeiðaveg við Brautarholt á Skeiðum án nægilegrar aðgæslu og varúðar til vinstri inn á bifreiðastæði við Brautarholt, þvert í veg fyrir bifreiðina Y sem kom aðvífandi úr gagnstæðri akstursátt, þannig að mjög harður árekstur varð með dráttarvélinni og framangreindri bifreið með þeim afleiðingum að B hlaut mikla fjöláverka og lést nær samstundis.

Teljast brot ákærða varða við 215. gr. almennra hegningarlaga nr. 19, 1940, 1. og 2. mgr. 4. gr. og 6. mgr. 25. gr., sbr. 1. mgr. 100. gr. umferðarlaga nr. 50, 1987.

Þess er krafist að ákærði verði dæmdur til refsingar, til sviptingar ökuréttar samkvæmt 1. mgr. 101. gr. umferðarlaga nr. 50, 1987 og til greiðslu alls sakarkostnaðar.

Einkaréttarkröfur:

Í málinu gerir U kröfu f.h. Þ um að ákærða verði með dómi gert að greiða miskabætur að fjárhæð kr. 5.000.000 auk vaxta skv. 1. mgr. 8. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu frá 25. mars 2013 þar til mánuður er liðinn frá birtingu kröfunnar, og svo skv. 1. mgr. 6. gr., sbr. 9. gr. sömu laga, frá þeim degi til greiðsludags. Þá er krafist málskostnaðar að skaðlausu skv. mati dómsins komi til málflutnings af hálfu lögmanns kæranda við aðalmeðferð málsins.

Í málinu gerir U kröfu f.h. Æ um að ákærða verði með dómi gert að greiða miskabætur að fjárhæð kr. 5.000.000 auk vaxta skv. 1. mgr. 8. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu frá 25. mars 2013 þar til mánuður er liðinn frá birtingu kröfunnar, og svo skv. 1. mgr. 6. gr., sbr. 9. gr. sömu laga, frá þeim degi til greiðsludags. Þá er krafist málskostnaðar að skaðlausu skv. mati dómsins komi til málflutnings af hálfu lögmanns kæranda við aðalmeðferð málsins.

Í málinu gerir U kröfu f.h. Ö um að ákærða verði með dómi gert að greiða miskabætur að fjárhæð kr. 5.000.000 auk vaxta skv. 1. mgr. 8. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu frá 25. mars 2013 þar til mánuður er liðinn frá birtingu kröfunnar, og svo skv. 1. mgr. 6. gr., sbr. 9. gr. sömu laga, frá þeim degi til greiðsludags. Þá er krafist málskostnaðar að skaðlausu skv. mati dómsins komi til málflutnings af hálfu lögmanns kæranda við aðalmeðferð málsins.“

Við meðferð málsins var af hálfu ákærvalds fallið frá tilvísun í ákæru til 2. mgr. 4. gr. umferðarlaga.

Ákærði krefst aðallega sýknu af öllum kröfum ákærvaldsins í málinu en til vara krefst hann vægustu refsingar sem lög leyfa. Þá er aðallega krafist frávísunar á bótakröfum en til vara lækunar. Þá er þess krafist að allur sakarkostnaður verði greiddur úr ríkissjóði, þar með talin málsvarnarlaun skipaðs verjanda.

Farið var á vettvang þann 3. október sl.

Málavextir.

Mánudaginn 25. mars 2013 kl. 12:34 barst lögreglu tilkynning um að umferðarslys hefði orðið á Skeiðavegi við Brautarholt í Skeiða- og Gnúpverjahreppi. Er lögreglumenn voru á leið á vettvang barst tilkynning um að sennilega væri um banaslys að ræða og væri endurlífgun hafin á vettvangi. Er þangað var komið mátti sjá dráttarvélina X þar sem hún hafði staðnæmst milli

innkeyrslna að Kertasmiðjunni Brautarholti, þvert yfir akrein til norðurs og vísaði framendi hennar að Kertasmiðjunni. Framan á dráttarvélinni var ámoksturstæki og höfðu teinar þess stungist inn í vinstri hlið jeppabifreiðarinnar Y. Bifreiðin var fyrir utan veginn, milli akbrautarinnar og bílastæðis við Kertasmiðjuna og vísaði til norðurs. Léttskýjað var og sólskin og var akbrautin með bundnu slitlagi, auð og þurr. Á þessum vegarkafla er hámarkshraði 70 km/klst. Ákærði hafði ekið dráttarvélinni en ökumaður jeppabifreiðarinnar var B. Lögreglumenn fóru að hægri afturhlið jeppabifreiðarinnar og kom þá ljós að hann lá aftur með farþegarými bifreiðarinnar. Fætur hans voru skorðaðir í braki framan við ökumannssæti en það var brotið og gengið aftur að aftursæti og lá efri hluti líkama ökumanns aftur með framsætinu og með höfuðið í aftursæti hægra megin. Miklir áverkar voru á höfði ökumanns, höfuðkúpan greinilega brotin og gengin til og blætt hafði úr höfði. Þá hafði einnig blætt út um munn, nef og eyru. Engin lífsmörk reyndust með ökumanni og þar sem hann hafi bersýnilega verið látinn hafi endurlífgun ekki verið reynd. Engin vitni voru að slysinu en haft var eftir ákærða á vettvangi að hann hafi ekið suður Skeiðaveg og ætlað inn að Kertasmiðjunni. Kvaðst hann hafa tekið beygjuna og aldrei séð bifreiðina sem ekið hafi verið á móti í norður, nema rétt á þeirri sekúndu sem ökutækin skullu saman. Haft var samband við C, bíltæknisérfræðing, D, prófessor í hreyfiaflfræði, E mælingamañn og F frá rannsóknarnefnd umferðarslysa og komu þeir á vettvang og aðstoðuðu við vettvangsrannsókn.

Lagðar hafa verið fram í málinu ljósmyndir sem teknar voru á vettvangi og sýna aðstæður þar. Á myndum sem teknar voru og sýna akstursstefnu dráttarvélarinnar kemur fram að útsýni suður akbrautina er mjög takmarkað vegna hávaxins gróðurs og beygju á akbrautinni rétt sunnan afleggjarans til vinstri að Kertasmiðjunni. Myndir sýna einnig akstursstefnu jeppabifreiðarinnar og af þeim sést að skömmu áður en komið er að skilti sem sýnir hámarkshraðann 70 km/klst. sést slyssaðurinn við Kertasmiðjuna ekki vegna beygjunnar til hægri og hins hávaxna gróðurs. Önnur mynd sem tekin er þegar ekið er fram hjá hraðaskiltinu sýnir að slyssaðurinn sést ekki heldur þá vegna gróðursins og beygjunnar. Af öðrum myndum að dæma virðist slyssaðurinn ekki sjást fyrr en komið er að upphafi beygjunnar en þá skyggir gróðurinn ekki lengur á. Þá sýna myndir af vettvangi að dráttarvélín er komin vel yfir miðlínu akbrautarinnar en jeppabifreiðin hefur lent utan hennar. Á vettvangsupprætti sjást hjólför eða hemlaför jeppabifreiðarinnar og mælast þau 15,5 metrar og sjást þau fyrst við syðsta enda syðri innkeyrslunnar að Kertasmiðjunni, en virðast leita til hægri og enda við slyssaðinn við nyrsta enda syðri innkeyrslunnar.

Fyrir liggur í málinu skýrsla tæknideildar lögreglustjórans á höfuðborgarsvæðinu dagsett 12. apríl 2013 sem gerð er af G rannsóknarlögreglumanni og H, sérfræðingi á líftæknisviði. Í skýrslunni segir að bifreiðin Y sé Toyota Landcruiser, fimm dyra jeppabifreið en X sé New Holland TL100A dráttarvél. Ámoksturstæki sé á framhlið dráttarvélarinnar með teinum, ýmist nefnd heyggreip eða rúllubaggagreip. Lengd teina hafi mælst 110 cm og þá hafi verið bakstykkir úr stáli ofan við teinana og hafi þykkt þess mælst 4 mm. Ljóst sé af ummerkjum að teinar dráttarvélarinnar hafi gengið inn í ökumannsrými bifreiðarinnar og að bakstykkir hafi einnig gengið inn í sama rými. Leitað hafi verið að blóði á teinum en engir blóðblettir hafi fundist á þeim. Blóðbletti hafi verið að finna í hægra aftursæti bifreiðarinnar og á innanverðri hægri afturhurð en hinn látni hafi legið með efri hluta líkamans í aftursætinu. Þá hafi verið blóðblettir í

og við vinstra framsætið. Bakstykki rúllubaggagreipanna hafi verið skoðað, sérstaklega hægri framhliðin en ljóst hafi verið á ummerkjum að stykkið hefði gengið inn í öikumansrýmið. Ekkert blóð hafi fundist við skoðun á framhlið stykkisins. Réttarkrufning hafi farið fram á líki B þann 4. apríl 2013 og hafi I framkvæmt hana og komist að þeirri niðurstöðu að banamein hans hafi verið háhraðafjöláverkar. Höfuðkúpa hans hafi verið margbrotin og hafi hinn látni verið með L-laga sár á höfði, ofan við vinstra auga. Það var niðurstaða rannsakenda að teinar dráttarvélarinnar hafi ekki átt þátt í andláti B en ekki sé hægt að útiloka að L-laga áverkinn sé eftir bakstykki dráttarvélarinnar.

Í krufningarskýrslu I kemur fram að krufningin, CT og taugameinafræðirannsókn hafi leitt í ljós mörg merki um höggáverka, aðallega á höfði og brjósti og að mestu vinstra megin. Það gefi til kynna að hitt ökutækið hafi lent á manninum vinstra megin. Áverkar hafi verið alvarlegir, t.d. rifinn heilavefur, rofin holæð, mörg rof á rishluta ósæðar og hefði hver og einn áverkanna getað leitt til dauða. Ekki sé hægt að úrskurða hver áverkanna hafi leitt til dauða, líklegt sé að þeir hafi allir stuðlað að dauða. Rof nýrnaæðar og smáblæðingar á því svæði gefi til kynna að það hafi orðið eftir andlátið, blóðstreymið hafi næstum ekkert verið. Eiturefnarannsókn hafi verið neikvæð og hafi ökumaðurinn ekki verið undir áhrifum neinna kannaðra efna.

D, prófessor í vélaverkfræði, var fenginn til þess að reikna út ætlaðan ökuhraða bifreiðarinnar Y áður en hún hemlaði og lenti í árekstrinum. Hann athugaði eftirfarandi atriði: Hver væri ætlaður hraði bifreiðarinnar áður en hún hemlaði og lenti í árekstri við dráttarvélina; hver væri minnsti mögulegi hraði hennar og hver væri mesti mögulegi hraði hennar. Skýrsla prófessorsins er dagsett 12. desember 2013 og kemur þar fram að hraði ökutækja fyrir árekstur sé fundinn með aðferð sem sett hafi verið fram í ritum frá SAE (Society of Automotive Engineers). Forsenda útreikninga sé að hreyfiorka ökutækis sem sé með tiltekinn massa og tiltekinn hraða breytist í vinnu núningskraftsins þegar það hemli og síðan í formbreytingarorku þegar ökutæki beyglist við árekstur. Með þessum aðferðum komst prófessorinn að þeirri niðurstöðu að ætlaður hraði bifreiðarinnar hafi verið 110 km/klst., mögulegur lágmarkshraði 100 km/klst. og mögulegur hámarkshraði 118 km/klst. Þá segir að samanburður við hraðarita sem skrái hraðabreytingar eftir áreksturinn og þar til rafmagn er rofið, en þá hafi hraðamælirinn stöðvast á 62 km/klst hraða, gefi að hraðinn hafi verið 110 km/klst. og sé þá einnig tekið tillit til hemlunar, 15,5 metra fyrir áreksturinn.

C bifvélavirki framkvæmdi tæknirannsókn á báðum ökutækjunum og í skýrslu hans varðandi dráttarvélina dagsettri 10. september 2013 segir að gafflar á ámoksturstækinu og bakstykki gafflanna hafi gengið inn í jeppann. Hjólbarðinn vinstra megin á dráttarvélinni hafi verið loftlaus og felgan aflöguð. Miðað við skemmdir á búnaði vinstra framhjól bifreiðarinnar hafi vinstri framhjól ökutækjanna skolið saman í fyrstu snertingu í árekstri. Vinstra megin hafi fremsti hluti ámoksturstækisins verið í 1110 mm hæð frá jörðu en hægra megin hafi hæðin verið 920 mm. Með mælingum á stungugötum á vinstra frambretti og vinstri framhurð bifreiðarinnar og yfirfærslu þeirra mælinga á viðkomandi staði á óskemmdu ökutæki sömu gerðar hafi komið í ljós að fyrsta snerting vinstri gaffals við frambrettið hafi verið í 1150 mm hæð frá yfirborði vegar en gaffallinn hægra megin hafi gengið í gegnum vinstri framhurðina í 1095 mm hæð frá yfirborði vegar. Í niðurstöðukafla skýrslunnar segir að enga ágalla hafi verið að finna sem

hafi getað komið í veg fyrir eða hindrað ökumann dráttarvélarinnar í að hafa fulla stjórn á vélinni í aðdraganda slyssins. Veruleg óhreinindi hafi verið á framrúðunni að utanverðu eftir slysið en um hafi verið að ræða sambland af rafgeymasýru frá öðrum rafgeymi bifreiðarinnar sem sprungið hafi í árekstrinum og fingerðum jarðefnum sem borist hafi á rúðuna fyrir slysið. Séu verulegar líkur á að útsýni ökumanns í gegnum framrúðuna á þurrkusvæðinu hafi verið óhindrað í aðdraganda slyssins.

Í niðurstöðu skýrslu C dagsettri sama dag varðandi bifreiðina Y segir að verulegar líkur séu á að ökutækið hafi ekki haft fulla hemlagetu í aðdraganda slyssins. Efri og innri stimpillinn í hemladælunni vinstra megin hafi verið fastur. Báðir innri stimplarnir í hemladælunni hægra megin að framan hafi verið fastir. Stimpillinn í dælunni hægra megin að aftan hafi verið stíður. Hemladiskarnir í afturhjólum hafi báðir verið þynnri en öryggismörk segi til um og allir hemlaklossar í afturhjólum hafi verið verulega slitnir. Að teknu tilliti til þessa verði að áætla að hemlageta ökutækisins hafi verið verulega skert í aðdraganda slyssins. Séu verulegar líkur á að nauðsynlegt hafi verið að margstíga á hemlafetilinn, pumpa, til að ná fullum vökvaþrýstingi í hemladælunum í afturhjólum. Þrátt fyrir þetta ástand hemlabúnaðarins séu verulegar líkur á að hemlagetan hafi ekki verið undir þeim mörkum sem gert sé ráð fyrir í reglum.

Lögð hefur verið fram í máli þessu lögregluskýrsla dagsett 1. október sl. þar sem fram kemur að lögreglumenn hafi farið til að skoða og meta vegalengdina frá þeim stað þar sem ökumaður dráttarvélarinnar hefði fyrst haft möguleika á því að sjá bifreiðina koma þar sem henni var ekið að Brautarholti. Hafi staðsetningin verið fundin út með því að stilla upp manni á þeirri akrein sem dráttarvélinni hafi verið beygt til vinstri inn að Brautarholti og hafi lögreglubifreið verið ekið í átt að Brautarholti þar til maðurinn hafi gefið merki um að stöðva þar sem bifreiðin hafi fyrst komið í sjónlínu. Hafi vegalengdin verið mæld og hafi hún reynst vera 235,5 m. Segir í skýrslunni að til þess að fara þá vegalengd hafi það tekið 12,11 sekúndur á 70 km/klst., 7,71 sekúnda á 110 km/klst. og 7,18 sekúndur á 118 km/klst.

Framburður ákærða og vitna fyrir dómi.

Ákærði skýrði svo frá fyrir dómi að hann hafi ekið dráttarvélinni yfir Brautarholtið og ætlað að Kertasmíðjunni. Hann kvaðst ekki hafa orðið var við neina umferð á móti og því hafi hann tekið beygjuna á mjög rólegri ferð. Hann hafi verið kominn yfir miðlínu vegarins og þá fyrst áttað sig á að hin bifreiðin væri að koma og séð hana sem þúst augnabliki áður en hún hafi lent á baggagreip á gálganum á dráttarvélinni. Birtan hafi verið ágæt, vegurinn þurr og góður og ágætis veður. Hins vegar hindri blindhæð, beygja á veginum og skjólbelti útsýni þegar beygjan sé tekin þannig að ekki sjáist nema einhverja tugi metra vegarins framundan. Ákærði kvaðst ekkert hafa verið að flýta sér og ekkert í umhverfinu sem hafi haft áhrif á athygli hans. Hann kvaðst ekki átta sig á því hvort hann hefði haft eitthvert ráðrúm til þess að hemla, þetta hafi gerst svo snögg. Ákærða fannst að á þessu augnabliki sem hann hafi séð ökumanninn hafi honum fundist eins og hann hafi verið að reisa sig upp, hann hafi ekki setið beinn í bílnum, svona út á

hlið. Hann kvaðst ekki átta sig á því hvort um einhver varnarviðbrögð hefði verið að ræða eða hvort hann hefði misst eitthvað í gólfið. Ákærði taldi að hann hefði ekið með tinda baggagreiðarinnar í um 40 cm hæð frá jörðu en efri brún á öllu baggagreiðarkerfinu gæti hafa verið í 80 cm hæð. Ákærði kvaðst vera blindur á hægri auga og hafa verið það í 25-30 ár en hann væri með ágætis sjón á því vinstra. Hann kvað þetta aðeins trufla sig við smíðar, hann eigi erfitt með að saga hornrétt. Hann kvað þetta ekkert hafa truflað akstur sinn í þessu tilfalli. Ákærði kvaðst viss um að hann hefði gefið stefnuljós umrætt sinn. Ákærði taldi að þar sem mikið pláss væri á þessum gatnamótum hefði ökumaður bifreiðarinnar átt að hafa möguleika á því að fara afturfyrir eða framfyrir dráttarvélina. Ákærði kvað að eftir slysið hefðu verið gerðar miklar lagfæringar á þessum stað, búið væri að höggva tré, málaðar hafi verið merkingar um hámarkshraða á veginn og sett upp ljós sem sýni hve hratt sé ekið og sýni rautt ljós sé ekið yfir leyfðum hámarkshraða.

Vitnið Í lögreglumaður skýrði svo frá fyrir dómi að borist hafi tilkynning um alvarlegt slys eða árekstur við Brautarholt og hafi síðar komið tilkynning að um banaslys hefði líklega verið að ræða. Hefði verið farið á vettvang og fljótlega komið í ljós að ökumaður bifreiðarinnar væri látinn. Vitnið kvað akstursaðstæður hafa verið ágæt, þurrt veður, sólin svolítið lágt á lofti en nokkuð sterk í suðaustri. Hann kvað tré sem tilheyra tjaldsvæðinu skyggja á umferð sem komi á mót.

Vitnið J skýrði svo frá fyrir dómi að hann hafi veitt aðstoð á vettvangi en hann hafi ekki séð atvikið. Hann taldi að hann hefði verið kominn á vettvang u.þ.b. einni mínútu eftir slysið og þá hafi ákærði verið þar einn. Hann kvað að reynt hafi verið að blása lífi í ökumann bifreiðarinnar en því hafi verið hætt fljótlega þar sem í ljós hafi komið að hann væri látinn. Vitnið taldi að enginn hefði orðið vitni að slysinu. Vitnið kvaðst oft hafa ekið þarna um starfs síns vegna og hafi hann oft orðið var við hraðan akstur á þessum vegarkafla, en þar sé 70 km hámarkshraði.

Vitnið K skýrði svo frá fyrir dómi að hann hafi verið búinn að mæla sér mót við ákærða við Kertasmiðjuna sem vitnið kvaðst reka. Vitnið kvað að gæta hafi þurft sérstakrar varúðar við akstur á þessu svæði. Þarna séu tré sem skyggi mikið á og blindi sýn á veginn og blindhæð aðeins austar og hafi oft legið við slysi á þessum stað, bílar hafi þurft að nauðhemla. Vitnið kvað nú eitthvað búið að grisja trén en þau séu að stærstum hluta enn þarna. Vitnið gat ekki merkt að útsýnið væri betra núna af þessum sökum.

Vitnið L rannsóknarlögreglumaður skýrði svo frá fyrir dómi að hann hafi farið á vettvang og séð um að taka ljósmyndir þar. Vitnið kvað lækkaðan hámarkshraða á þessu svæði, þarna séu sundlaug og skóli, íbúðarbyggð og verslun og þá sé blint þarna vegna trjágróðurs. Þegar komið sé neðan eða ofanað sé útsýni skert vegna trjágróðurs og byrgi alveg sýn á veginn á ákveðnum kafla. Vitnið kvaðst þann 30. september sl., rétt eftir hádegi, hafa farið ásamt M sem hafi stillt sér upp á veginn á akrein þeirri sem dráttarvélina hefði ekið á mót við Kertasmiðjuna en vitnið hafi ekið í gagnstæða átt að Brautarholti. Þegar M hafi séð bílinn hafi hann stöðvað og mælt vegalengdina. Hafi hann ekið fyrst á 70 km/klst, síðan á 110 km/klst og að lokum á 118 km/klst. Hafi vegalengdin verið 235,5 metrar og hafi verið mælt hve lengi hann hafi verið að fara þessa vegalengd á áðurgreindum hraðatölum. Vitnið kvað merkingar á þessu svæði hafa verið auknar, merkið um hámarkshraða sé komið neðar á veginn og komið sé stærra skilti sem vari við aðstæðum. Vitnið veitti því ekki athygli hvort trjágróður á svæðinu væri á einhvern hátt frábrugðinn því

sem var þegar slysið varð.

Vitnið G rannsóknarlögreglumaður skýrði svo frá fyrir dómi að hann hafi verið viðstaddur krufningu á líki B og hafi komi í ljós að engir áverkar hafi verið á honum eftir teinana þrátt fyrir að ummerki væru í bifreiðinni að þeir hefðu farið inn í hana en ekki lent á hinum látna.

Vitnið H, sérfræðingur í tæknideild lögreglunnar á höfuðborgarsvæðinu skýrði svo frá fyrir dómi að hann hafi verið viðstaddur réttarkrufningu á hinum látna. Hann kvað ekki hafa komið fram við rannsókn málsins hvernig höfuðáverkarnir komu til. Ekkert blóð hafi fundist á teinunum, plötunni eða bakstykkinu sem teinarnir hafi verið fastir á.

Vitnið D, prófessor í vélaverkfræði, skýrði svo frá fyrir dómi að hann hafi verið beðinn um að reikna út eða meta hraðann á bifreiðinni. Hann kvaðst hafa farið á vettvang eftir slysið og skoðað þar aðstæður og það sem liggja til grundvallar útreikningum sé sú orkulosun sem verði og sé hraðinn metinn út frá henni. Um sé að ræða hemla- eða skriðför eftir bifreiðina, snúning bæði á dráttarvélinni og bifreiðinni og steiptan klossa aftan á dráttarvélinni sem hafi kastast til. Þá séu skoðaðar beyglur á ökutækjunum, bæði á gálganum og bifreiðinni. Þá sé tekið tillit til formbreytinga, en öll þessi atriði séu orkulosun sem verði og sé hún notuð til að reikna út hraðann. Sé ætlaður hraði áður en hemlun hefst talinn vera 110 km/klst., lágmarkshraði 100 km/klst og hámarkshraði 118 km/klst. Ef einhver orkulosun verði sem ekki sé tekið tillit til, t.d. ef það hefði verið hemlað sem ekki sjáist för eftir eða ef það eru einhver atriði sem ekki séu metin, þá valdi það því að að reiknaður hraði verður lægri. Vitnið taldi ólíklegt að bifreiðin hafi verið á minni hraða en 100 km/klst. og einnig ólíklegt að hraðinn hafi verið meiri en 118 km/klst. Vitnið kvað geta verið að bifreiðinni hefði verið hemlað fyrr án þess að mynda skriðför en í því tilviki hefði útreikningurinn gefið meiri hraða. Vitnið miðaði útreikninga sína við að dráttarvélina hefði verið komin það langt inn í beygjuna að hraði hennar hefði haft hverfandi áhrif. Vitnið taldi að hefði bifreiðinni verið ekið á 70 km hraða miðað við klst. væri líklegt að hún hefði ekki lent á dráttarvélinni, alla vega hefði orðið minni háttar árekstur.

Vitnið N lögreglufulltrúi skýrði svo frá fyrir dómi að hann hefði farið á vettvang og stjórnað rannsókn málsins og kallað til C bíltæknisérfræðing og D prófessor til hraðaútreikninga. Þá hafi mælingamaður verið fenginn á staðinn sem hafi notað GPS tæki til þess að mælingin yrði sem nákvæmust. Vitnið kvað það hafa vakið athygli sína að ballest aftan á dráttarvélinni hefði hrokkið af. Hefði D verið látinn vita af því og hefði hann tekið það inn í útreikninga sína. Vitnið kvað að ákveðið hefði verið að kanna ekkert með hagi hins látna, hvert hann hefði verið að fara eða andlegt ástand hans þar sem hann taldi það ekki myndu varpa ljósi á þann hraða sem hann hefði verið á.

Vitnið E skýrði svo frá í símaskýrslu fyrir dómi að hann hefði verið kallaður á vettvang til þess að mæla hann með GPS tæki og teikna.

Vitnið C bifvélavirkjameistari skýrði svo frá fyrir dómi að hann hefði verið kallaður á vettvang og hafi hann rannsakað bæði ökutækin og búnað þeirra og safnað saman þeim gögnum sem skipt gætu máli. Hann hafi síðan rannsakað ökutækin á Selfossi. Mæld hafi verið hæð gafflanna og ummerki á bifreiðinni, m.a.

á fram Brettinu, hafi sýnt fyrstu snertingu gafflanna við hana. Hafi sést að gaffall hefði farið inn í fram Brettid vinstra megin. Vitnið taldi að framendi gafflanna hefði vísað aðeins upp en hann gat ekki tekið undir að þeir hefðu verið í 30-40 cm hæð frá jörðu, þeir hefðu verið í liðlega eins metra hæð. Vitnið kvað bakstykki gafflanna hafa tekið öryggisbeltid í sundur. Hann kvaðst ekki hafa fundið neitt athugasvert við ástand dráttarvélarinnar, óhreinindi hafi verið á framrúðunni en skýringin hafi verið sú að rafgeymir bifreiðarinnar hafi sprungið og geymasýran dreifst mjög víða, m.a. á framrúðuna. Hann gat ekki séð nein merki þess að neitt hafi hindrað útsýn ökumanns dráttarvélarinnar út um framrúðuna. Hann kvað erfitt að áætla hversu langt inn í beygjuna dráttarvélin hafi verið komin þegar áreksturinn varð, en hún hafi að minnsta kosti verið komin með ámoksturstækin inn á þá akrein sem bifreiðin hafi verið á þegar ökutækin skullu saman því bifreiðin hafi leitað aðeins til hliðar, þ.e. til hægri miðað við akstursstefnu hennar. Vitnið kvað 70 km hámarkshraða þarna á veginum vera hálfgerð glapræði miðað við hve stuttan tíma maður hefði ef maður ætlaði að beygja inn á bílastæðið. Hafi svo þunglamalegt tæki eins og dráttarvélin afskaplega lítið svigrúm til þess að beygja vegna þess hve þetta sé þröngt og blint. Vitnið kvaðst ekkert hafa fundið að bifreiðinni nema að hemlarnir hafi verið talsvert slitnir og hemladiskarnir að framan verið komnir undir svokölluð öryggismörk, en þau séu sett til þess að diskarnir verði endurnýjaðir. Geti heitur hemlabúnaður valdið því að ökutækið missi alveg hemlana. Þá hafi klossarnir í afturhjólum verið orðnir dálítið þunnir en það þýði að þeir séu enn viðkvæmari fyrir hitamyndun. Þá hafi hemlafetillinn tekið frekar seint í, hluti af stimplum, þessum hreyfanlega hluta hemladælanna hafi verið fastur og hafi þetta skekkt hemlagetuna. Hafi þurft að pumpa, eða tví- eða þrístíga á hemlapedalann til þess að hann komi ofar og taki fyrr. Vitnið taldi að þrátt fyrir þetta ástand hemlabúnaðar séu verulegar líkur á að hemlagetan hafi ekki verið undir þeim mörkum sem gert sé ráð fyrir í reglum og taldi hann líklegt að bifreiðin hefði fengið athugasemdalaus skoðun þrátt fyrir þetta ástand hemlanna. Vitnið taldi að þessi skerta hemlageta hefði lengt þá vegalengd sem bifreiðin hefði farið eftir að hún byrjaði að hemla.

Vitnið Ó skýrði svo frá fyrir dómi að hinn látni hefði verið á leið til hans í vitjun og hafi hann hringt í vitnið skömmu fyrir slysið og sagt að hann væri á leiðinni og myndi verða kominn eftir 5-10 mínútur. Hann minnti að hann hefði talað um að hann væri að koma að Brautarholti, en þaðan að heimili vitnisins væru rúm 8 kílómetrar. Hann kvað erindið ekki hafa verið brýnt, ekkert sem bráðlegið hafi á.

Vitnið Ó, deildarstjóri vinnuvéladeildar Vinnueftirlits ríkisins, skýrði svo frá fyrir dómi að lögð sé áhersla á það á vinnuvélanámskeiðum að aka með ámoksturstæki í sem lægstri stöðu frá jörðu.

I réttarmeinafræðingur kom fyrir dóm og staðfesti krufningarskýrslu sína. Hún kvað líkið hafa verið með fjölmarga áverka á líkamanum. m.a. á höfði, rifjum, hrygg, hjarta og lungum sem samrýmdust því að eitthvað hefði skolið með miklu afli vinstra megin á líkamann. Hefði nánast hver einasti áverki dugað til þess að leiða til dauða mannsins en mikinn kraft hefði þurft til þess að valda áverkunum á höfðinu og höfuðkúpunni.

Niðurstaða.

Ákærða er í máli þessu gefið að sök að hafa brotið gegn 215. gr. almennra hegningarlaga og 1. mgr. 4. gr. og 6. mgr. 25. gr. umferðarlaga með því að aka dráttarvél með ámoksturstækjum með áföstum baggaspjótum í 93 cm hæð frá vegi án nægilegrar aðgæslu og varúðar til vinstri inn á bifreiðastæði við Brautarholt, þvert í veg fyrir bifreið sem kom aðvífandi úr gagnstæðri akstursátt þannig að mjög harður árekstur varð með ökutækjunum með þeim afleiðingum að ökumaður bifreiðarinnar lést. Ákærði er einn til frásagnar um það sem gerðist en fyrir liggja ljósmyndir og teikningar af vettvangi og ítarlegar rannsóknir á ökutækjunum og þá liggur fyrir mat D, prófessors í vélaverkfræði, um það á hvaða hraða líklegast sé að bifreiðinni hafi verið ekið og er ljóst að henni var ekið langt yfir leyfðum hámarkshraða sem í þessu tilviki var 70 km/klst. Telur hann líklegast að bifreiðinni hafi verið ekið á 110 km hraða miðað við klst. Þá liggur fyrir það álit C bifvélavirkjameistara að ástand hemlabúnaðar bifreiðarinnar hafi verið með þeim hætti að hemlageta hennar var skert og að mati vitnisins D er mögulegt að bifreiðinni hefði verið hemlað fyrir án þess að mynda skriðför en í því tilviki hefði útreikningurinn gefið meiri hraða.

Ákærða er m.a. gefið að sök að hafa brotið gegn 1. mgr. 4. gr. umferðarlaga en með vísan til dóma Hæstaréttar í málum nr. 33/2012, 104/2013 og 625/2013 verður að telja það lagaákvæði svo almennt orðað að það geti ekki talist viðhlítandi refsheimild, sbr. 1. mgr. 69. gr. stjórnarskrárinnar. Kemur því ekki til álita að refsá ákærða fyrir hugsanlegt brot á því ákvæði. Þá er engum sérreglum til að dreifa um það hvernig haga skuli akstri dráttarvéla með ámoksturstækjum með áföstum baggaspjótum og hefur það því enga þýðingu við úrlausn máls þessa í hvaða hæð frá vegi baggaspjótin voru þegar ákærði ók dráttarvélinni umrætt sinn. Kemur þá til skoðunar hvort ákærði hafi með akstri sínum brotið gegn 6. mgr. 25. gr., sbr. 1. mgr. 100. gr. umferðarlaga en samkvæmt því ákvæði skal ökumaður, þegar hann ætlar að beygja á vegamótum, veita forgang þeirri umferð sem á móti kemur, svo og gangandi vegfarendum og hjólreiðamönnum sem fara þvert yfir akbraut þá, sem hann ætlar að fara á. Sama á við um akstur yfir eða af akbraut þar sem eigi eru vegamót.

Ákærði hefur lýst því við meðferð málsins að hann hafi ekki orðið var við neina umferð á móti er hann hugðist beygja til vinstri við Kertasmiðjuna. Hann hafi verið kominn yfir miðlínu vegarins þegar hann hafi fyrst áttað sig á því að bifreiðin væri að koma og hefði hann séð hana sem þúst augnabliki áður en hún lenti á dráttarvélinni. Samkvæmt ljósmyndum sem liggja fyrir í málinu hindrar blindhæð, beygja á veginum og hávaxinn gróður útsýni þegar beygjan er tekin til vinstri að Kertasmiðjunni og sést ekki nema hluti vegarins í suðurátt framundan. Af myndum sem sýna akstursstefnu jeppabifreiðarinnar má ráða að skömmu áður en komið er að skilti sem sýnir hámarkshraðann 70 km/klst. sést slysstaðurinn við Kertasmiðjuna ekki vegna beygjunnar til hægri og hins hávaxna gróðurs. Af öðrum myndum að dæma virðist slysstaðurinn ekki sjást fyrr en komið er að upphafi beygjunnar en þá skyggir gróðurinn ekki lengur á. Þá sýna myndir af vettvangi að dráttarvélin er komin vel yfir miðlínu akbrautarinnar þegar jeppabifreiðin lendir á henni og hafnar hún utan vegar. Dómarinn skoðaði aðstæður á vettvangi ásamt málflytjendum en fram hefur komið að gróðurinn hefur verið grisjaður eftir slysið. Af þeim sökum verður ekki byggt á vettvangsrannsókn sem fram fór þann 30.

september sl.

Þegar virtar eru þær aðstæður á vettvangi sem gerð hefur verið grein fyrir hér að framan, svo og framburður ákærða, sem ekki hefur verið hnekkt, verður við það að miða að í þann mund sem ákærði beygði til vinstri í átt að Kertasmiðjunni hafi hann gengið úr skugga um það, eins og honum var frekast unnt og aðstæður leyfðu, að umferð á móti kæmi ekki í veg fyrir að hann gæti beygt og jafnframt verður að telja sannað að ákærði hafi ekki séð til jeppabifreiðarinnar fyrr en hann var kominn vel yfir miðlínu vegarins og miðað við þann hraða sem var á henni og ástand hemlabúnaðar hennar hafði ákærði engin tók á því að afstýra árekstrinum. Er því ósannað að ákærði hafi með akstri sínum gerst sekur um brot gegn 6. mgr. 25. gr. umferðarlaga. Með sömu rökum er því einnig ósannað að ákærði hafi með akstri sínum valdið mannsbana af gáleysi og verður hann því einnig sýknaður af ákæru fyrir brot gegn 215. gr. almennra hegningarlaga.

Með vísan til 2. mgr. 176. gr. laga nr. 88/2008 ber að vísa öllum bótakröfum frá dómi.

Eftir þessum úrslitum og með vísan til 2. mgr. 218. gr. laga nr. 88/2008 ber að fella allan sakarkostnað á ríkissjóð, þar með talin málsvarnarlaun skipaðs verjanda ákærða, Jónínu Guðmundsdóttur hdl., 700.000 krónur að meðtöldum virðisaukaskatti auk ferðakostnaðar lögmansins, 6.669 krónur.

Hjörtur O. Aðalsteinsson dómstjóri kveður upp dóm þennan.

Dómsorð:

Ákærði, A, skal vera sýkn af öllum kröfum ákæruvaldsins í máli þessu.

Bótakröfum U f.h. Þ, Æ og Ö er vísað frá dómi.

Allur sakarkostnaður greiðist úr ríkissjóði, þar með talin málsvarnarlaun skipaðs verjanda ákærða, Jónínu Guðmundsdóttur hdl., 700.000 krónur að meðtöldum virðisaukaskatti auk ferðakostnaðar lögmansins, 6.669 krónur.

Aðalsteinsson

Hjörtur O.

