

Mál nr. 40/2018

**M og
váttryggingafélagið V1 vegna ábyrgðartryggingar ökutækisins A
og
váttryggingafélagið V2 vegna ábyrgðartryggingar ökutækisins B.**

Árekstur á hringtorgi á Reykjanesbraut við Fitjar í Reykjanesbæ þann 11.11.2017.**Gögn.**

Málskot, móttakið 5.2.2018, ásamt fylgigögnum.

Bréf V1, dags. 26.2.2018, ásamt fylgigögnum.

Bréf V2, dags. 16.2.2018, ásamt fylgigögnum.

Málsatvik.

Samkvæmt því sem fram kemur í gögnum málsins var A og B ekið eftir Reykjanesbraut frá Flugstöð Leifs Eiríkssonar um hringtorg við Fitjar. Var A ekið á vinstri (innri) akrein hringtorgsins og B á hægri (ytri) akrein. Er A var ekið út úr hringtorginu áleiðis áfram eftir Reykjanesbraut rákust saman framanverð hægri hlið A og vinstra framhorn B. Áreksturinn varð um kl. 16:15 og mun þá hafa verið bjart en snjór á akbraut.

M, ökumaður A, kvaðst hafa ekið á 25-30 km hraða og gefið stefnumerki um fyrirhugaðan akstur út úr hringtorginu. B hafi verið ekið á ytri akrein og að sögn ökumanns B hafi hann ætlað út úr hringtorginu við næstu gatnamót (Stekk).

Ökumaður B kvaðst ekki hafa séð stefnuljós á A fyrr en of seint.

Álit.

Í umferðarlögum 50/1987 er engum beinum reglum til að dreifa hvernig haga skuli akstri í hringtorgum að því frátöldu sem greinir í g-lið 1. mgr. 28. gr. um að ekki megi stöðva eða leggja ökutæki á hringtorgi. Sök og skipting sakar vegna áreksturs í hringtorgum hefur einkum ráðist af því hvernig merkingum á yfirborði akbrautar í hringtorginu er háttað. Einnig hefur verið horft til reglna 15. gr. laganna um val á akrein með tilliti til fyrirhugaðrar akstursstefnu og þá einkum af 1. mgr. um að ökumaður sem ætlar að beygja til hægri velji þá akrein sem lengst er til hægri, svo og 3. mgr. að við hægri beygju beri að aka sem næst hægri brún akbrautar og skal beygja tekin eins kröpp og unnt er, en til þessa hefur einkum verið litið þegar bifreið er ekið inn í hringtorg með því að beygja til hægri og er nánast í beinu framhaldi haldið áfram í hægri beygju út úr hringtorginu.

Samkvæmt teikningu á forsiðu á tjónstilkynningu ökumanna og samkvæmt gögnum málsins að öðru leyti háttar þannig til í hringtorginu, þar sem áreksturinn varð, að á leið bifreiðanna þaðan sem þeim var ekið inn í hringtorgið og að árekstrarstað eru engin gatnamót eða útakstur úr hringtorginu. Fyrst var bifreiðunum beygt til hægri inn í hringtorgið og síðan sveigt til vinstri í um hálfhring uns komið var að gatnamótunum þar sem A var beygt aftur til hægri áleiðis út úr hringtorginu. Við þessar sérstöku aðstæður getur skylda A til að vera á hægri (ytri) akrein vegna þess að hann ætlaði út á fyrstu gatnamótum ekki helgast af reglum 1. og 3. mgr. 15. gr. ufl. um það hvernig taka skuli hægri beygju og hvaða akrein skuli velja í því skyni. Eins og hér stóð á, og með vísan til úrskurðar nefndarinnar frá 19. ágúst 2016 í máli nr. 187/2016, geta því deililínur, sbr. 24. gr. reglugerðar nr. 289/1995 um umferðarmerki og notkun þeirra, á akbrautinni einungis skorið úr um rétt ökumanna. Af gögnum málsins þykir mega slá föstu að B hafi verið ekið yfir slíka deililínu í aðdraganda þess að áreksturinn varð og ber því samkvæmt þessu að leggja alla sök á ökumann B.

Niðurstaða.

Leggja alla sök á ökumann B.

Reykjavík, 16. mars 2018.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson lögmaður

Jón Magnússon lögmaður