



GULATING LAGMANNSRETT

DOM

Avsagt: 04.10.2021

Saksnr.: 21-012874AST-GULA/AVD2

Dommere:

Lagdommer
Lagdommer

Bjarte Askeland
Rune Voll

Meddommere:

Veileder
Arkivleder
Pensjonist
Sosialkonsulent
Ped.leiar/førskulelærer

Tori Jensen Gjerde
Lars Stender Tveita
Tore Eugen Hansen
Lillian Mjelde Østervold
Elin Kristin Breivik

Siktet

tiltalte

Advokat Chriss Rene
Grytøre Bjørøy

Påtalemyndighet

Hordaland, Sogn og
Fjordane
Statsadvokatembeter

Politiadvokat Kersti
Katrine Svendsen

Saken gjelder bevisanke.

Bergen tingrett avsa 22. desember 2020 dom med slik domsslutning:

██████████, født ██████████ 1975, dømmes for overtredelse av straffeloven § 280, vegtrafikkloven § 31 første ledd jf. § 3, vegtrafikkloven § 31 første ledd jf. § 22 første ledd, legemiddeloven § 31 annet ledd jf. § 24 første ledd og politiloven § 30 nr. 1 jf. § 5 til fengsel i 36 – trettiseks – dager, jf. straffeloven § 79 bokstav a) og b), jf. straffeloven § 82 første ledd til fengsel i 36 – trettiseks – dager.

Fullbyrding av straffen utsettes med en prøvetid på to år jf. straffeloven § 34.

██████████, født ██████████ 1975, fradømmes retten til å føre førerkortpliktig motorvogn for en periode på 2 – to – år, jf. tapsforskriften § 2-4. De perioder førerkortet har vært i beslag, går til fradrag i tapstiden, jf. tapsforskriften § 1-4. Full ny førerprøve må avlegges ved gjenerverv av førerretten, jf. tapsforskriften § 8-3.

██████████, født ██████████ 1975, dømmes til å betale 100 000 – hundre tusen – kroner i oppreisningserstatning til **fornærmede** innen 2 – to – uker fra dommens forkynnelse, med tillegg av lovens forsinkelsesrente fra forfall til betaling skjer.

tiltalte ██████████ har anket dommen til Gulating lagmannsrett. Anken gjelder saksbehandlingen, bevisvurderingen under skyldspørsmålet for tiltalepost I og II, rettsanvendelsen og varigheten av tap av førerrett. Det er også krevd ny behandling av det sivile kravet.

Gulating lagmannsrett avsa 8. februar 2021 beslutning om å henvise anken til ankeforhandling.

Ved tiltalebeslutning utferdiget av Hordaland, Sogn og Fjordane statsadvokatembeter 15. mai 2020 er han satt under tiltale ved Gulating lagmannsrett for overtredelse av:

I Straffeloven § 280

for uaktsomt å ha voldt betydelig skade på en annens kropp eller helse.

Grunnlag:

Tirsdag 21. august 2018 ca. kl. 15.00 i Lyderhornsveien i Bergen, kjørte han en Volvo lastebil med kjennetegn ██████████, uten å være tilstrekkelig hensynsfull, aktpågivende og varsom, idet han svingte til venstre og kjørte inn mot Tennebekk næringspark og krysset motgående kjørefelt og en parallell gang- og sykkelvei, uten å holde tilstrekkelig oppmerksomhet rettet mot ferdsel på gang- og sykkelveien og/eller ikke i tilstrekkelig grad avpasse hastigheten etter forholdene på stedet, og ble ikke oppmerksom på **fornærmede**, som kom syklende på gang- og sykkelveien i samme retning, hvilket førte til at han traff **forn** med lastebilens venstre side og

kjørte delvis over han, som medførte at [forn] sin venstre fot måtte amputeres under kneleddet og samtlige tær på høyre fot amputeres, med en forventet invaliditetsgrad på mellom 70 og 100 %.

II Vegtrafikkloven § 31 første ledd, jf. § 3

for å ha overtrådt bestemmelsen om at enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret.

Grunnlag:

Til tid og på sted som omtalt under post I forholdt han seg som der beskrevet.

III Vegtrafikkloven § 31 første ledd, jf. § 22 første ledd

for å ha ført en motorvogn når han var påvirket av alkohol (ikke edru) eller andre berusende eller bedøvende midler.

Grunnlag:

Til tid og på sted som omtalt under post I, førte han det der omtalte kjøretøy, til tross for at han var påvirket av THC tilsvarende over 0,2 i alkoholpromille.

IV Legemiddeloven § 31 annet ledd, jf. § 24 første ledd

for uten lovlig atkomst å ha brukt narkotika

Grunnlag:

Kort tid forut for forhold som omtalt i post III, i Bergen og/eller andre steder, brukte han cannabis.

V Politi-loven § 30 nr 1, jf. § 5

for å ha unnlatt straks å rette seg etter pålegg, tegn eller øvrige signaler gitt av politiet.

Grunnlag:

Fredag 27. desember 2019 ca. kl. 03.10, utenfor Fotballpuben i Vestre Torggate i Bergen, til tross for en rekke pålegg fra pfb. Haaland og pfb. Lefdal om å trekke unna politipatruljen som var opptatt med andre gjøremål, unnlot han å forlate stedet og nektet å opplyse navnet sitt.

For lagmannsretten har påtalemyndigheten fremmet likelydende tiltalebeslutning hva gjelder postene I og II.

Ankeforhandling ble holdt i Gulating lagmannsretts lokaler i Bergen 13. - 15. september 2021. Tiltalte møtte sammen med sin forsvarer, advokat Chriss André Grytøre Bjorøy, og ga forklaring. Han erklærte seg ikke skyldig etter tiltalen.

Også fornærmede, [redacted], møtte og ga forklaring. Han møtte sammen med sin bistandsadvokat, Mathias Thorshaug Rengaard. Det ble hørt 12 vitner og fremvist filmer,

fotografi, kart og illustrasjoner fra stedet hvor grunnlaget for tiltalen fant sted. Dokumentasjonen fremgår av rettsboken.

Aktor, politiadvokat Kjersti Katrine Svendsen, nedla følgende

Påstand:

1. ██████████, f. ██████████ 1975 dømmes for overtredelse av
- straffeloven § 280
- vegtrafikkloven § 31 første ledd, jf. § 3
samt de forhold som er rettskraftig avgjort ved Bergen tingretts dom av 22. desember 2020, sammenholdt med straffeloven § 79 bokstav a) og b) og straffeloven § 82, til: fengsel i 36 dager, hvorav hele gjøres betinget med en prøvetid på 2 år på vanlige vilkår, straffeloven (2005) §§ 34 flg.
2. ██████████, f. ██████████ 1975 fradømmes retten til å føre førerkortpliktig motorvogn for en periode på 2 år, i medhold av vegtrafikkloven § 33 nr 1, jf. forskrift om tap av retten til å føre motorvogn § 2-4 tredje ledd. Utholdt beslagstid kommer til fradrag.

Han pålegges å ta full ny førerprøve dersom han vil erverve førerkort på ny, jf. forskrift om tap av retten til å føre motorvogn § 8-3.

Bistandsadvokaten nedla påstand om at tiltalte skulle betale oppreisningserstatning etter rettens skjønn.

Forsvarer påstod prinsipalt at tiltalte skulle frifinnes for tiltalens post I og II. Han ba subsidiært om at tiltalte måtte anses på mildeste måte.

Fotografier fra stedet hvor grunnlaget for tiltalepost I og II fant sted, er inntatt i tingrettens dom.

Lagmannsrettens merknader:

Tiltalte, ██████████, er en 46 år gammel mann som har vært yrkessjåfør i 10 år. Han er ugift og uten forsørgelsesbyrde.

Tiltalepost I – Overtredelse av straffeloven § 280.

Lagmannsretten har ved sin bevisvurdering lagt til grunn det strafferettslige beviskrav om at enhver rimelig, fornuftig tvil skal komme tiltalte til gode. Det følger av Høyesteretts praksis at ikke hvert enkelt bevismoment skal være bevist utover enhver rimelig tvil, så lenge det etter en samlet vurdering av momentene ikke er rimelig tvil om konklusjonen, jf. Rt-2005-1353 avsnitt 14.

Lagmannsretten legger følgende faktiske hendelsesforløp til grunn for sin vurdering av om vilkårene for straff etter straffeloven § 280 og vegtrafikkloven § 31 første ledd jf. § 3 er oppfylt:

Tiltalte førte den 21. august ca. kl. 15.00 en lastebil av merke Volvo FH8X2 fra Loddefjord, opp bakken ved Sildaberget på Lyderhornsveien. Lastebilen var nesten ny, og

hadde kun blitt brukt i 7 måneder. Den var teknisk feilfri. Kjøretøyet var 2,54 meter bredt og 10,64 meter langt. Lastebilens vekt uten last var ifølge vegvesenets fremlagte rapport 22,84 tonn. Lastebilen er ifølge vegvesenets rapport oppgitt å ha en motoreffekt på 405 HK. Lastebilen var utstyrt med hovedspeil og vidvinkelspeil.

Tiltalte skulle svinge til venstre inn på Tennebekk næringsområde, hvor firmaet han arbeidet i, [REDACTED], hadde sitt kontor og oppstillingsplass for lastebilen. Det var rushtrafikk, og en jevn strøm av biler kjørte i begge retninger noe lavere enn fartsgrensen på stedet, som er opplyst å være 60 km/t. Tiltalte stoppet like før innkjørselen til Tennebekk og ble stående i sin kjørebane og vente på en luke i trafikken som var stor nok til at tiltalte kunne kjøre over. Han ventet etter egen forklaring i et par minutter, og dette underbygges av andre vitner, som har sett lastebilen stå i kjørebanen, herunder fornærmede og vitnet **C** [REDACTED], som på det aktuelle tidspunktet kom kjørende på moped i motsatt kjøreretning.

Det oppstod en luke, og tiltalte satte bilen i bevegelse og svingte til venstre. Han krysset motsatt kjørebane og gang- og sykkelstien som går parallelt ved fylkesveien han kom fra, og kjørte inn på veien som ledet inn til Tennebekk næringsområde. Da han hadde fronten inne på veien, mens bakparten fremdeles var ute i forkjørsveien, hørte tiltalte en knasende lyd. Han stoppet opp, og gikk ut for å se hva som hadde skjedd. Fornærmede, [REDACTED], lå da med halve kroppen under lastebilen, slik at lastebilens venstre hjul i midtre hjulpar (av tre hjulpar) stod oppå fornærmedes venstre fot. Etter hvert fikk tiltalte rygget lastebilen litt tilbake, slik at fornærmede kunne frigjøres, og motta førstehjelp. Lagmannsretten kommer tilbake til hvilke skader fornærmede ble utsatt for, og det videre hendelsesforløpet.

Tiltalte har forklart at han ikke kan huske at han så i speilet og orienterte seg om hvem som befant seg på gangveien før han svingte over veien. Han har imidlertid forklart at han har innarbeidet slik informasjonsinnhenting og at han pleier å være nøye med å følge med på trafikkbildet. Han hadde på veien opp bakken fra Loddefjord til ulykkesstedet sett en dame med hund på gang- og sykkelstien, som lagmannsretten legger til grunn var vitnet **D** [REDACTED].

Lagmannsretten legger til grunn at tiltalte, da han bestemte seg for å sette bilen i bevegelse og svinge til venstre, kjørte over veien i relativt stor fart. Tiltalte har opplyst at GPS-data fra lastebilen viste at han kjørte i 15 km/t etter full akselerasjon fra startpunktet ved den gule midtlinjen i høyre kjørebane, og lagmannsretten legger dette til grunn. Vitnet **E** [REDACTED], som er tidligere kjørelærer for klasse 2 førerkort, opplyste at 16 km/t ville være nær maksimal fart som kunne oppnås på den aktuelle strekningen ut fra den aktuelle lastebilens tyngde og antall hestekrefter. At akselerasjonen på den korte strekningen over veien var relativt høy, samsvarer godt med at tiltalte måtte utnytte en luke i trafikken for å komme seg over motsatt kjørebane. Opplysningene om relativt stor fart samsvarer videre godt med vitneobservasjon fra mopedisten **C** [REDACTED], som kom kjørende i motsatt retning. Han opplyste at lastebilens sving mot venstre var «veldig spontan», og at han forstod det slik at lastebilen kjørte fort for å utnytte den luken som hadde oppstått i trafikken for å

komme seg over. C opplyste at han skjønnte tidlig at han måtte vike unna, fordi lastebilen ville sperre hans kjørefelt, slik at han ikke hadde nok bremselengde. C har videre opplyst at han hadde en fart av 40 km/t, og lagmannsretten legger hans forklaring til grunn for bevisbedømmelsen.

Lagmannsretten legger til grunn at fornærmede i minuttene før sammenstøtet hadde syklet fra sitt arbeidssted på Håkonsvern, og skulle sykle til sitt hjemsted i Åsane. Han syklet en racersykkel og var iført grønn, hvit og sort sykkeltrøye, sorte sykkelbukser og sykkelsko. Fornærmede har opplyst at han på toppen av sykkelstien et stykke før trafikk møtepunktet ved Tennebekk næringspark, hadde tatt av seg en sykkeljakke, og som i beslagsrapporten er beskrevet som hvit. I betraktning av at det for tiltalte mildeste alternativ skal legges til grunn, bygger lagmannsretten på at fornærmede ved syklingen inn mot trafikk møtepunktet ved innkjøringen til Tennebekk næringsområde var iført grønn, hvit og sort sykkeltrøye, jf. opplysninger om bekledningens farge i beslagsrapport fremlagt av påtalemyndigheten. Farge på hjelmen er ikke opplyst, men lagmannsretten legger det for tiltalte mildeste alternativ til grunn; at hjelmen hadde mørk farge.

Det siste stykket opp mot trafikk møtepunktet består av en slak oppoverbakke, av forsvarer uomstridt oppgitt å utgjøre en stigning på 3 % de siste 261 meter inn mot møtepunktet, Lagmannsretten legger til grunn at stigningen er slakere mot slutten av dette strekket enn den er i begynnelsen av strekningen.

Fornærmede ble oppmerksom på lastebilen da han selv var langt nede i bakken opp mot trafikk møtepunktet. Lastebilen stod da i ro. Fornærmede passerte vitnet Fs personbil, som skulle ut fra Tennebekk næringsområde og kjøre mot høyre, mot Loddefjord. Lagmannsretten legger til grunn at fornærmede hadde blikket festet på F inne i bilen før passering foran bilen, jf. fornærmedes egen forklaring og forklaring fra vitnet G, som stod parkert ved muren inne ved næringsområdet og observerte fornærmedes ferd. Da fornærmede igjen rettet blikket fremover, hadde lastebilen kjørt over veien, og var i ferd med å kjøre over gang- og sykkelstien. Fornærmede ropte: «Nei!» og noen andre ord, og forsøkte å svinge mot venstre for å komme klar av lastebilen, men denne fortsatte også mot venstre sett fra fornærmedes posisjon. Fornærmede forsøkte å ta seg for med hendene for å skyve seg unna lastebilen, men klarte ikke dette, og sykkel ble dratt inn under hjulet, slik at fornærmedes føtter ble overkjørt og sykkel kraftig deformert.

Det er fra begge sider ført beviser for hvilken fart fornærmede holdt. Sykkelen hadde computer, men denne ble ødelagt i sammenstøtet. Det kunne derfor ikke innhentes data fra den aktuelle dagen, men fornærmede har lyktes i å rekonstruere data fra andre dager da han har syklet samme strekning på vei fra arbeidsstedet på Håkonsvern.

Det fremgår av slike rekonstruerte data fra hans sykkelcomputer at fornærmede en annen dag, den 14. august 2018, holdt en fart på 20,4 km/t på det aktuelle stedet. Den høyeste hastigheten på stedet er målt til 26,8 km/t den 24. juli 2018. Fornærmede har forklart at han denne dagen syklet så fort han kunne og lå «på hjul» bak en annen syklist.

På ulykkesdagen, den 21. august 2018, syklet fornærmede ifølge egen forklaring rolig inn mot trafikk møtepunktet.

Det foreligger flere andre verbale beskrivelser av fornærmedes fart inn mot ulykkesstedet. Vitnet **D**, som gikk på gang- og sykkelstien uttalte at fornærmede hadde «fint driv», men at det ikke var tale om noe rekordforsøk, og at hun ikke reagerte på farten. Vitnet **C**, som kom kjørende fra sentrum mot Loddefjord, bemerket at sykkelen kom i oppoverbakke og derfor ikke hadde så stort tempo.

Lagmannsretten konstaterer at det er en viss usikkerhet om hvilken fart fornærmede holdt, men finner under alle omstendigheter ikke holdepunkter for å legge til grunn at farten var påfallende høy. Det vises til fornærmedes forklaring, vitneforklaringer fra **D**, **G**, og **F**, sammenholdt med observasjoner fra vitnet **C** som kom kjørende i motsatt retning.

Lagmannsretten tilføyer at **F** hadde gjort seg klar til å kjøre ut for å benytte den samme luken i trafikken som tiltalte benyttet, før han ble oppmerksom på fornærmedes skrik før sammenstøtet. Avstanden mellom **Fs** bil på tidspunktet og lastebilens kjøretrassé inn i avkjørselen, var noen få meter. **Fs** forklaring om at han hørte skriket etter å ha vendt oppmerksomheten mot vegbanen etter at fornærmede hadde passert ham, underbygger derfor ytterligere at fornærmede ikke holdt høy fart.

Det samme gjelder **Gs** observasjon av at fornærmede først hadde blikket vendt mot **F** idet han var ved **Fs** bil, for så å se opp og oppdage lastebilen å rope: «Nei». At farten ikke var påfallende høy, samsvarer også godt med fornærmedes forklaring om at han svinget til venstre for å prøve å komme unna lastebilen. Dette ville han ikke hatt tid til dersom farten var høy. Denne forklaringen støttes av tekniske funn på bilen i form av ferske skrammer i lakken foran på bilen, og den omstendighet at **forn.** hånd ble utsatt for mindre skader. Vedrørende skrapemerker vises det til vegvesenets tekniske rapport fra undersøkelse av lastebilen, som er fremlagt i saken.

Lagmannsretten legger ikke vekt på vitneutsagn fra tiltaltes kollega **H** om at **G** etter ulykken skal ha uttalt at **tiltalte** «ikke hadde en sjanse», og at syklisten «kom som en kanonkule». **H** hadde under sin vitneforklaring tre ulike versjoner av hva som ordrett ble sagt, noe som svekker troverdigheten av utsagnet. **G** kunne ikke selv huske å ha sagt det som ble påstått, og i den grad han har sagt noe i denne retning, må utsagnet vurderes i lys av situasjonen det falt i; **G** kom bort til tiltalte i empati med hans situasjon etter å ha opplevd en dramatisk hendelse.

Etter dette legger lagmannsretten til grunn at tiltaltes fart maksimalt var 20 km/t.

Partene har hatt ulike målinger av hvilken siktlinje tiltalte hadde mot gang- og sykkelstien da lastebilen stod i kjørebanen før tiltalte startet svingen. Ytterpunktene er forsvarers måling til 63,24 meter, og bistandsadvokatens påstand om at siktlinjen var 107,5 meter til det første punkt det var mulig å se fornærmede i speilet. Lagmannsretten finner det ikke nødvendig å nøyaktig slå fast lengden på siktlinjen mot gang- og sykkelstien. En

sammenholding av de mange illustrasjonsbildene og informasjonen lagmannsretten fikk gjennom fremvising av film fra kjørestrekningen viser uansett at det var fullt mulig å observere en syklist på gang- og sykkelstien fra speilet på det punktet lastebilen stod. Lagmannsretten viser særskilt til fotografi av speil inntatt i bistandsadvokatens faktiske utdrag s. 59. Med den farten lagmannsretten legger til grunn at syklisten hadde, ville fornærmede under alle omstendigheter være fullt mulig å observere etter at svingen var påbegynt, og idet tiltalte krysset motgående kjørefelt

Lagmannsretten har under sin bevisvurdering sett hen til at en fart på 20 km/t utgjør en tilbakeleggelse av 5,6 meter per sekund. Dette innebærer at selv om man legger forsvarers avstandsberegning til grunn, ville tiltalte med en slik fart ha vært observerbar i 12 sekunder.

Lagmannsretten legger samtidig til grunn at observasjonen av syklisten var utfordrende på grunn av lysforholdene, vegetasjon i området bak gang- og sykkelstien, fargen på fornærmedes bekledning, samt avstanden. Når det gjelder betydningen av speilenes blindsoner, kommer lagmannsretten tilbake til dette under aktsomhetsvurderingen.

Har tiltalte overtrådt straffeloven § 280 jf. § 23?

Straffebudet krever at det er voldt «betydelig skade på en annens kropp eller helse

Skaden medførte at venstre fot ble amputert like under kneet. På høyre fot måtte tå nr. 2 og 3 umiddelbart amputeres, og etter en tid måtte også de øvrige tær tas bort. Det er ikke tvilsomt, og heller ikke bestridt, at skaden kvalifiserer for «betydelig skade på kropp og helse», jf. straffeloven § 11 første ledd».

Etter bevisvurderingen ovenfor er det ikke tvilsomt at det objektive vilkåret om årsakssammenheng mellom tiltaltes kjøring og skaden er oppfylt, jf. «volder».

Spørsmålet er så om tiltalte har handlet «uaktsomt», jf. § 280.

Lagmannsretten har ved aktsomhetsvurderingen tatt utgangspunkt i straffelovens legaldefinisjon av «uaktsomhet» i § 23:

Den som handler i strid med kravet til forsvarlig opptreden på et område, og som ut fra sine personlige forutsetninger kan bebreides, er uaktsom.

Ved den konkrete bedømmelsen må det tillegges vekt at føring av store kjøretøy med stor tyngde innebærer et stort ansvar for medtrafikanter, og påkaller større aktsomhet i trafikken enn hva gjelder førere av vanlig personbil. At det gjelder særlige krav til «yrkessjåfører i tunge biler» er uttalt i HR-2018-389-A avsnitt 20 med henvisning til Rt-2002-709 på s. 713.

Tiltalte var yrkessjåfør med over ti års erfaring med tungtransport, og var godt kjent på stedet i det han kjørte der daglig. Tiltalte var kjent med at det gikk gang- og sykkelsti langs

veien, og han hadde etter egen forklaring observert trafikken på gang- og sykkelstien da han kjørte opp bakken før stans ved det aktuelle trafikkmøtepunktet samme dag. Tiltalte var kjent med at syklister kunne mene at de ikke hadde vikeplikt for kjøretøy i avkjørselen, fordi han etter egen forklaring en tid før hendelsen hadde møtt en reaksjon fra en syklist, som hadde slått i karosseriet til tiltalte da han ville svinge ut fra Tennebekk næringsområde uten å vike for sykkelen. Den erfaringen tiltalte hadde og de personlige kunnskaper han hadde om stedet og trafikken, er relevante «personlige forutsetninger», jf. straffeloven § 23.

Lagmannsretten mener at tiltalte ikke var tilstrekkelig oppmerksom da han svingte ut av sin kjørebane og krysset den andre kjørebane med retning mot Tennebekk næringsområde. Tiltalte har gjort hele denne manøveren uten å oppdage fornærmede. Han har ikke sett fornærmede i speilet før han besluttet å kjøre og han har heller ikke sett fornærmede under gjennomføringen av svingingen og kryssingen av motgående kjørebane. Som vist ovenfor, var fornærmede observerbar i minst 12 sekunder, selv om man legger det for tiltalte gunstigste alternativ til grunn.

Tiltalte har besluttet å kjøre, og gjennomført dette i relativt høy hastighet etter aksellerasjonstid uten å observere mot venstre i gang- og sykkelstien idet han var ute i kjørebane som går fra Bergen sentrum mot Loddefjord. En slik observasjon av om det kommer myke trafikanter på en gang- og sykkelsti er helt elementært for en erfaren sjåfør, og innebærer et absolutt minstekrav til aktsomhet ved passering av et så vanskelig trafikkpunkt som det her er tale om. At trafikkpunktet var krevende, var tiltalte fullt bevisst om. Det risikofylte i manøveren tilsa at tiltalte måtte utvise en tilsvarende høy aktpågivenhet idet han svingte over veien.

På spørsmål om det var mulig for tiltalte å observere fornærmede komme syklende idet tiltalte svingte inn mot Tennebekk og var i ferd med å krysse kjørebane, forklarte tiltalte at han ikke har sett syklisten på grunn av syklistens fart. Lagmannsretten bemerker til dette at selv om tiltalte skulle ha holdt en fart på 27 km/t eller mer, som hevdet av tiltalte, ville en aktsom sjåfør i tilsvarende situasjon i det minste ha oppdaget at syklisten var i trafikkbildet, og derfor prøvd å bremse.

Lagmannsretten legger som nevnt ovenfor til grunn at fornærmede hadde et upåfallende tempo, maksimalt 20 km/t, og lagmannsretten mener at tiltalte helt klart burde ha sett fornærmede, slik trafikksituasjonen er beskrevet ovenfor. At syklisten i det hele ikke er observert før sammenstøtet, peker etter lagmannsrettens oppfatning klart mot uaktsomhet fra tiltaltes side.

At tiltalte ikke ble oppmerksom på at syklisten var i trafikkbildet før han hørte lyden av at sykkelen ble klemt under lastebilens hjul, vitner om at en helt grunnleggende observasjonsplikt er forsømt. Med den aktsomhet som må kreves av førere av tunge kjøretøy idet man krysser en gang- og sykkelsti, påregnelig trafikkert av myke trafikanter, syklister som gående, barn som voksne, må kjøringen karakteriseres som uaktsom i relasjon til risikoen for betydelig skade, jf. straffeloven § 280 jf. § 11. Kjøretøyets tyngde innebærer at et sammenstøt med en myk trafikant med stor sannsynlighet, grensende til

sikkerhet, vil medføre betydelig kroppsskade, jf. straffeloven § 11. Det er etter lagmannsrettens oppfatning ikke tvilsomt at uaktsomheten dekker skadefølgen.

Lagmannsretten har vurdert forsvarers og tiltaltes anførsler om at fornærmedes sykkel kom i blindsonen på kritiske tidspunkt, og at tiltalte kan ha vært uheldig med sine observasjoner i speilet ved at disse skjedde på tidspunkter da fornærmede befant seg i speilets blindsoner. Lagmannsretten har også vurdert muligheten for at fornærmede kom i speilenes blindsoner fordi tiltalte stilte lastebilen noe på skrå i veibanen før venstresvingen, fordi han ville sperre for trafikk som kunne tenkes å kjøre forbi på hans høyre side ved bruk av vegskulderen. Lagmannsretten har endelig vurdert effekten av at tiltalte etter eget utsagn stilte sitt venstre speil inn slik at han kunne se drivverket bak på bilen, og derfor reduserte vidvinkelvirkningen av speilet.

Uavhengig av disse tilpasningene fra tiltaltes side, vil det gjelde et strengt krav til at det som ikke kan ses i blindsoner må etterkontrolleres på annen måte, ved å vri på hodet, og om nødvendig å åpne vinduet for å se bedre. Dersom speilene og bilens stilling medførte at gang- og sykkelstien kom i blindsonen før oppstart, hadde tiltalte plikt til på annen måte å forsikre seg om at gang- og sykkelstien ikke var trafikkert, slik at det kunne bli sammenstøt. Den samme plikten hadde føreren ved gjennomføringen av svingen og kryssingen av motgående kjørefelt. Lagmannsretten viser til vitneforklaring fra [REDACTED], ansvarlig for førerprøve for klasse 2-kjøretøy ved Statens vegvesen, som påpekte viktigheten av stadig å innhente ny observasjon i et dynamisk trafikkbilde. En yrkessjåfør må kompensere for det han ikke ser i speilene gjennom strategier for å observere på annen måte. Det objektive hendelsesforløpet beskrevet ovenfor gir ingen holdepunkter for at tiltalte har foretatt slik informasjonsinnhenting.

Lagmannsretten har ved denne vurderingen tatt i betraktning at det er krevende å kjøre lastebil på grunn av de mange blindsoner som oppstår. Lagmannsretten har også tatt hensyn til at det aktuelle krysningsstedet er ansett som farlig og at det foreligger planer om å omregulere det. I denne forbindelse har lagmannsretten hørt vitneforklaring fra [REDACTED], senioringeniør ved Statens vegvesen, som har vist til at trafikkmengden per døgn på stedet sammenholdt med trafikkmengden på vei tilsier at trafikkpunktet omreguleres fra avkjørsel til kryss. Forsvarer har også lagt frem Bergen kommunes plan- og bygningsetat sitt «Fagnotat» av 9. april 2021 med forslag om oppstart av arealplanlegging vedrørende «kryssutforming ved Tennebekk næringspark». Det er i notatet blant annet vist til at «adkomsten er utfordrende for trafikksikkerheten, spesielt i forhold til kryssende gang- og sykkelveg». Lagmannsretten mener likevel at den omstendighet at trafikkmøtepunktet er ansett risikabelt og er gjenstand for omregulering, ikke kan fritta tiltalte for det ansvaret han hadde i trafikksituasjonen. I alle fall en yrkessjåfør med hans erfaring og kjennskap til stedet, pliktet å møte det utfordrende ved krysset gjennom aktiv og nøyaktig løpende informasjonsinnhenting gjennom krysset. Etter bevisførselen finner lagmannsretten det hevet over rimelig tvil at tiltalte ikke i tilstrekkelig grad har innhentet slik informasjon.

Lagmannsretten tilføyer for helhetens skyld at tiltalte i sin forklaring ikke kunne huske at det kom en moped i motkjørende felt, til tross for at han hindret mopeden i en slik grad at denne måtte både bremse og foreta en unnamanøver etter å ha holdt en fart av 40 km/t. Denne hendelsen indikerer at luken reelt var for kort for å komme seg over uten å hindre motgående trafikk, at tiltalte derfor kjørte fort over veien, og alt i alt ikke hadde tilstrekkelig oppmerksomhet på flere av sine medtrafikanter. I vurderingen av tiltaltes aktsomhet, kan det heller ikke være irrelevant at tiltalte hadde en mengde THC i blodet som oversteg straffbarhetsgrensen i vegtrafikkloven § 31 første ledd jf. 22 første ledd bokstav a.

Lagmannsretten mener etter dette at den samlede handlemåten til tiltalte må tilregnes ham som uaktsom. Hvorvidt tiltaltes uaktsomhet er grov, kommer lagmannsretten tilbake til i forbindelse med straffutmåling og oppreisning.

Hadde lastebilen vikeplikt for syklist på gang- og sykkelsti?

En del av sakens bevisførsel og prosedyre har gjeldt spørsmålet om det var lastebil eller syklist som hadde vikeplikt i den aktuelle situasjonen.

Forsvarer har anført at dersom sykkelen hadde vikeplikt og overholdt denne, så ville ikke ulykken ha skjedd. Lagmannsretten anerkjenner det logiske i dette resonnementet, men minner om at sakens spørsmål er om det er årsakssammenheng mellom tiltaltes uaktsomme handlemåte og den skade som faktisk har skjedd. Lagmannsretten har funnet bevist at det foreligger slik årsakssammenheng, og det spiller da strafferettslig ingen rolle om ulykken ville ha vært forhindre av et hypotetisk hendelsesforløp. Fornærmede har krav på vern av vegtrafikklovens og straffelovens straffesanksjonerte handleregler, selv om han skulle ha handlet i strid med trafikkreglene.

Lagmannsretten vil særskilt bemerke at med det tyngdepunkt aktsomhetsvurderingen ovenfor har, vil spørsmålet om vikeplikt ha underordnet betydning. Det vises til at aktsomhetsnormen i så vel vegtrafikkloven § 3 som i straffeloven § 280 må tilpasses det faktum at medtrafikanter ikke kan forventes alltid å følge reglene. En yrkessjåfør som kjører en tung lastebil må i enhver situasjon ta høyde for at det kan være barn på veien, eller at noen ikke er kjent med eventuelle vikepliktregler, og tilpasse farten etter slike muligheter. Når dette ikke er gjort, og ulykke er skjedd, har det etter lagmannsrettens syn underordnet betydning om sykkelen hadde vikeplikt.

Under alle omstendigheter har lagmannsretten kommet til at det var tiltalte som hadde vikeplikt, noe som ytterligere bidrar til at konklusjonen ovenfor er utvilsom.

Lagmannsretten mener at spørsmålet om vikeplikt reguleres av Forskrift om kjørende og gående trafikk, FOR 1986-03-21-747 (trafikkreglene) § 7 nr. 4 andre ledd andre punktum jf. første ledd. I bestemmelsens første ledd første punktum regnes det opp en rekke avgrensede områder av ulike typer. De avgrensede områdene spenner vidt, fra «torg» til «eiendom» og «bensinstasjon». Tennebekk næringsområde passer ikke direkte til noen av de oppregnede alternativene, men kan ut fra en språklig, naturlig fortolkning falle inn

under alternativet «og lignende». Området består av en rekke næringsbygg og boliger og ligger ved veien med en egen avkjørsel. Det fremgår av en lovkommentar til vegtrafikkreglene som følger:

Etter definisjonen av veg i nevnte bestemmelse omfatter det også en rekke områder som etter vanlig språkbruk ikke kan kalles veg. Det gjelder områder som parkeringsplasser, bensinstasjoner mv. Disse har ikke alltid klare avgrensninger i området til ordinær veg. Det er derfor i § 7 nr. 4 gjort et unntak fra høyreregelen når en kommer fra områder som ikke er trafikkåre i vanlig forstand. Det er områder som visuelt avviker fra vanlig veg eller trafikkåre. De kommer overraskende inn på vegen og representerer et uregelmessig moment. I foredraget for statsråd til trafikkreglene av 1986 (s. 24) pekes det nettopp på at nr. 4 omhandler områder som «avviker i karakter» sett i forhold til vanlige veger og gater. Dette gjelder alle de områder som er nevnt. Når det gjelder spesielt «eiendom» må det ses på samme måten. Det kan være snakk om forretninger, lager el. som har en plass eller et område ved vegen og hvor det ikke er noen helt avgrenset veg til og fra. Det menes ikke normalt utformede veger til større boligområder eller serviceanlegg, jf. Bjørn Engstrøm (red.), Vegtrafikkloven og trafikkreglene. Kommentartutgave 5. utgave s.641-642.

Lagmannsretten mener at det aktuelle området i sin utforming ikke visuelt fremstår som en «normalt utformet veg». Det er tale om en avkjørsel til et næringsområde som ligger like ved vegen, og tydelig fremtrer som et næringsområde. Områdets bygninger ligger noe høyere enn veien. Avkjørselen går inn til en mur, slik at vegen like etter avkjørselen deler seg i en veg som går til høyre eller venstre. Det er likevel tale om en avkjørsel til et område som i noen grad kommer overraskende på trafikanten. Det visuelle inntrykket trafikanten møter, av et avgrenset næringsområde peker klart mot at trafikanten står overfor noe annet enn en normalt utformet veg. Lagmannsretten mener etter dette at Tennebekk næringsområde må karakteriseres som et «lignende område» i vegtrafikklovens § 7 nr. 4 sin forstand. For ordens skyld bemerkes at det klart nok er tale om et område som er åpent for alminnelig ferdsel, slik at § 7 nr. 4 første ledd andre punktum ikke er aktuell.

Regelen i første ledd gjelder uttrykkelig bare den som kommer «fra» slikt område, uten at det i bestemmelsen sies noe om den som kjører inn på et slikt område. Denne uklarheten elimineres likevel langt på vei av bestemmelsen i § 7 nr. 4 andre ledd andre punktum. Av denne bestemmelse sammenholdt med andre ledd første punktum kan det utledes at syklist, som er «kjørende» i bestemmelsens forstand ikke har vikeplikt for den som kommer «til eller fra» område som nevnt i § 7 nr. 4 første ledd første punktum.

Lagmannsretten kan ikke følge forsvarers argumentasjon om at fornærmede, fordi han anses som en «kjørende» hadde vikeplikt for lastebilen i medhold av § 7 nr. 4 andre ledd første punktum. Lagmannsretten viser til at gang- og sykkelstien fortsetter på begge sider av vegen og er merket med skilt på begge sider. Det er derfor ikke slik at syklist på gang- og sykkelstien vil krysse veg «fra sykkelveg», som nevnt i § 7 nr. 4 andre ledd første punktum. Under alle omstendigheter har syklist ikke vikeplikt for kjørende «til områder som nevnt i første ledd», jf. § 7 nr. 4 andre ledd andre punktum. Når det legges til grunn at avkjørselen leder inn til et «lignende område», jf. § 7 nr. 4, har motorvogn på avkjørselen, og dermed tiltalte i den aktuelle situasjonen, vikeplikt for syklist.

Konklusjonene ovenfor står i godt samsvar med det som har vært anført om trafikk møtepunktets status i relasjon til veglovens regulering. Partene har vært uenige om hvorvidt trafikk møtepunktet er en «avkjørsel» eller et «kryss». Forsvarer har hevdet at dersom møtepunktet anses som et vegkryss, vil sykkelen ha vikeplikt.

En oppfatning om at møtepunktet er et kryss har en viss støtte i at vegvesenets kart og annen informasjon har rubrisert trafikk møtepunktet som et «T-kryss». Det bemerkes imidlertid at disse dokumentene ikke er tillagt rettsvirkning.

Lagmannsretten finner at vegmerkingen på stedet og totalinntrykket for øvrig klart peker i retning av at trafikk møtepunktet er en «avkjørsel» i veglovens forstand. Det vises for så vidt til vegloven § 40 og § 43 og det bevisste valg om gi vegmyndighetene kompetanse til å etablere «avkjørsel», jf. Ot.prp. nr 53 (1962-1962) Om ny veglov s. 28. Det fremgår av samme dokument s. 29 at en avkjørsel kan omfatte «flere eiendommer».

Oppfatningen om at trafikk møtepunktet er en avkjørsel har klar støtte i vitneutsagnene fra vitnene [REDACTED] og [REDACTED], som har kompetanse på området i egenskap av henholdsvis seniorrådgiver i vegvesenet og mangeårig praktiserende kjørelærer med egen kjøreskole. Det sistnevnte vitnet påpekte at fraværet av vikepliktlinje i vegen, fravær av vikepliktskilt og fravær av brudd i markering av gul stripe i veien klart peker i retning av avkjørsel, og ikke kryss. Lagmannsretten legger samme resonnement til grunn, og tilføyer at den stiplede formerkingen som var gjort på stedet, jf. faktisk utdrag, illustrasjonsmappe (dok 11,2 bilde 6) står i godt samsvar med at trafikk møtepunktet er en avkjørsel.

Øvrige skilt som er påberopt kan ikke ses å ha trafikkregulerende karakter, i alle fall ikke slik de er plassert, og slik praksis har vært for skiltenes plassering. Med hjemmel i forskrift av 2005 nr. 19 om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikklyssignaler og anvisninger (skiltforskriften) er det fastsatt tekniske normalbestemmelser for vegoppmerking. Det er på det rene at det har stått skilt på hver side av avkjørselen av typen blått skilt av typen nr. 522 «Gang – og sykkelveg» og brunrødt skilt nr. 755 «Sykkelruteskilt». Det førstnevnte skiltet er trafikkregulerende, jf. skiltforskriften § 28 første ledd. Det følger av skiltnormalen N300 Trafikkskilt del 3 Forbud-, påbud- og opplysningsskilt at skiltet kan «gjentas der det er nødvendig for å vise det videre forløp av gang- og sykkelvegen, eller for å forhindre annen kjøring eller parkering på gang- og sykkelvegen». Etter lagmannsrettens mening står dette godt i samsvar med oppfatningen ovenfor om at biler, herunder den aktuelle lastebilen, har vikeplikt for myke trafikanter på gang- og sykkelveg som løper over avkjørsel.

Lagmannsretten vil avslutningsvis vedrørende spørsmålet om vikeplikt bemerke at det under saken har kommet frem at vegvesenets folk har vært i tvil om hvordan krysset skal oppfattes i relasjon til vikepliktreglene. Kjørelærere har også hatt ulike oppfatninger ut fra ulike resonnement. Lagmannsretten mener at det er uheldig at det i det hele tatt kan oppstå tvil om at biler har vikeplikt for gang- og sykkelsti, men finner at det, slik vår sak ligger an, ikke er grunn til å gå nærmere inn på dette.

Etter dette er alle vilkår for straff oppfylt, og tiltalte skal dømmes i samsvar med tiltalepost I.

Tiltalepost II - Overtredelse av vegtrafikkloven § 31 første ledd jf. § 3.

Vilkår for straff for overtredelse av vegtrafikkloven § 31 første ledd jf. § 3 er at «enhver skal være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå far eller voldes skade». Det følger av drøftelsen ovenfor vedrørende tiltalepost I at tiltalte ikke har vært «aktpågivende» og at dette har ført til at det «voldes skade».

Vilkårene for straff etter vegtrafikklovens nevnte bestemmelser er klart oppfylt.

Straffutmåling

Ved straffutmålingen tar lagmannsretten utgangspunkt i at tiltaltes uaktsomhet må karakteriseres som grov, jf. straffeloven § 23 andre ledd. Lagmannsretten viser for så vidt til drøftelsen ovenfor under tiltalepost I og peker særskilt på det faktum at tiltalte i det hele tatt ikke så fornærmede da han passerte motgående kjørebane og gang- og sykkelstien. Det hører videre med i bildet at motgående trafikk ble hindret og at tiltalte hadde en mengde av rusmidler i blodet som oversteg straffbarhetsgrensen. Etter lagmannsrettens syn er tiltaltes handlemåte av disse grunner, sammenholdt med den øvrige beskrivelse av hendelsesforløpet «svært klanderverdig og gir grunnlag for sterk bebreidelse», jf. straffeloven § 23 andre ledd.

Etter Høyesteretts praksis gjelder en hovedregel om ubetinget fengselsstraff ved overtredelse av straffeloven § 280, jf. Rt-2013-1325 avsnitt 14-16, jf. Rt-2009-6 avsnitt 27 og bl. a LB-2019-71755. Det bemerkes at tiltalte har utvist en alvorlig svikt i de krav som stilles til ham som sjåfør, jf. Rt-2004-712.

Etter rettspraksis kan det da tas utgangspunkt i at straffen minst settes til 30 dagers fengsel, jf. Rt-2004-712 og LB-2018-27466, som gjaldt påkjørsel i fotgjengerfelt og hvor skadelidte ble påført alvorlig personskade. Uaktsomheten ble bedømt som grov.

I vår sak må det i skjerpende retning tillegges vekt at det er tale om en yrkessjåfør med ansvar for et tungt kjøretøy, jf. HR-2018-389-A avsnitt 20. Det skal tas hensyn til at straffutmålingen også omfatter forholdene der skyldspørsmålet ble endelig avgjort av tingretten, jf. tiltalepostene III, IV og V, jf. straffeloven § 79 bokstav a). Dette er forhold som isolert sett ville ha resultert i en bot, jf. straffeloven § 53. Det skal videre tas hensyn til at tiltalte har vedtatt et forelegg på kr. 6000, utstedt 8. oktober 2018, jf. straffeloven § 82 første ledd jf. andre ledd jf. § 79 bokstav a).

Lagmannsretten bemerker at de skjerpende omstendigheter relatert til tiltalepost I og II, sammenholdt med domfellelsen for de øvrige tiltalepostene, nok kunne ha gitt grunnlag for en noe høyere straff enn den aktor har påstått, 36 dagers fengsel. Lagmannsretten har likevel etter en konkret vurdering funnet at det ikke er grunn til å utmåle høyere straff enn aktors påstand, og legger til grunn at 36 dagers fengsel er utgangspunkt for straffutmålingen.

Påtalemyndigheten har opplyst at saken har hatt en samlet liggetid på ett år. Saken var ferdig etterforsket i februar 2019, mens det forelå tiltalebeslutning først 15. juni 2020. Etter retningslinjene i HR-2016-225-S avsnitt 46 kan det ved korte fengselsstraffer være aktuelt å gjøre straffen betinget, dersom saksbehandlingstiden har vært lang på grunn av liggetid. Samme løsning ble for øvrig valgt i et lignende tilfelle i LB-2018-27466. Etter dette gjøres straffen betinget med prøvetid på to år, jf. straffeloven § 34.

Tap av førerett

Utgangspunktet for den aktuelle typen trafikklovbrudd er etter tapsforskriften § 2-4 at tapstiden skal være fra ett til tre år, jf. § 2-4 tredje ledd jf. første og andre ledd. Lagmannsretten viker tilbake for å anvende henvisningen fra tredje ledd til andre ledd til tiltaltes ugunst slik at tapstiden settes til tre år, slik tingretten har gjort. Lagmannsretten mener at det ut fra sammenhengen i bestemmelsen ikke er grunnlag for å konkludere med at overtredelsen av vegtrafikklovens § 3 er «særlig grov», jf. § 2-4 andre ledd siste punktum. Ved sammenlignbare tilfeller har Høyesterett også tatt utgangspunkt i at tapstiden skal være to år, med hjemmel i § 2-4 tredje ledd, jf. første ledd. Det vises til HR-2009-674-A. Lagmannsretten legger til grunn samme utgangspunkt.

Av tapsforskriften § 1-4 andre ledd første punktum fremgår at det ved fastsettelse av tapstiden skal legges vekt på om vedkommende har hatt førerkortet i besittelse i lengre tid etter handlingstidspunktet. Det følger av andre ledd andre punktum at «lengre tids besittelse av førerkortet» kan føre til at tapsperioden fastsettes «for et kortere tidsrom enn tilfellet vanligvis skulle tilsi». Tiltalte har beholdt førerkortet i tre år og én måned etter skaden med unntak for en beslagleggelse i 45 dager. Lagmannsretten mener derfor at det er grunnlag for reduksjon av tapstiden.

I tapsforskriften § 1-4 andre ledd siste punktum er det gitt et unntak fra fradragregelen i andre ledd andre punktum hvor det pådømte forhold gir grunnlag for «flere års tap av førerrett». Lagmannsretten bemerker at denne unntaksregelen ikke gjelder hvor det konkrete utgangspunktet for tapstiden er satt til 2 år, jf. uttrykkelig uttalelse i Rt-2009-6 avsnitt 40 og 41 med henvisning til Rt-2007-1503 avsnitt 21.

Etter dette finner lagmannsretten at det bør gjøres et fradrag for den omstendighet at tiltalte har beholdt førerkortet i over tre år etter at skaden skjedde, og at det kun har vært inndratt i 45 dager. I den sist nevnte høyesterettsdommen ble det gjort fradrag på seks måneder etter at tiltalte hadde beholdt førerkortet i 13 måneder. I Rt-2009-6 hadde tiltalte beholdt førerkortet i 2 år og 10 måneder, og fradraget ble satt til seks måneder idet førstvoterende fant det «vanskelig å gjøre fradrag for mer enn seks måneder» fordi saken gjaldt et «alvorlig forhold» og stod i en bevismessig annen stilling enn da beslaget ble gjort. Også vår sak gjelder et «alvorlig forhold». I følge Rt-2009-6 avsnitt 42 har ikke domfelte noe rettskrav på at det skal gjøres fradrag, og størrelsen på fradraget må bero på en samlet vurdering.

Den mest lojale oppfølgingen av signalene fra de nevnte høyesterettsdommene vil være å legge til grunn samme fradrag i vår sak. Lagmannsretten fastsetter etter en konkret

vurdering fradraget til seks måneder. Tapstiden blir etter dette ett år og seks måneder. Tiden for midlertidig inndratt førerett, 45 dager, går til fradrag.

Oppreisningserstatning:

Den skadelidte, [REDACTED], har krevd oppreisningserstatning av tiltalte, som i denne sammenheng er å anse som skadevolder.

Vilkår for oppreisningserstatning fremgår av skadeserstatningsloven § 3-5, hvorefter det kreves at skadevolder har voldt skade ved forsett eller grov uaktsomhet; «grovt aktløst».

I erstatningsrettslig sammenheng er vilkåret om grov uaktsomhet i rettspraksis i alminnelighet presisert til «et markert avvik fra det forsvarlige», og dette er gjort også i relasjon til oppreisning etter skadeserstatningsloven § 3-5 ved trafikkskade, se Rt-2009-6 avsnitt 49-50.

Lagmannsretten viser til drøftelsene av tiltaltes handlemåte ovenfor, og det som er nevnt om grov uaktsomhet under straffutmålingen. Etter lagmannsrettens syn innebærer skadevolders kryssing av motgående kjørefelt og gang- og sykkelsti med en slik mangel på informasjonsinnhenting og etterkontroll at skadelidte ikke en gang ble oppdaget før sammenstøtet, «et markert avvik fra det forsvarlige». Vilkåret «grovt aktløst» i skadeserstatningsloven § 3-5 første ledd er dermed oppfylt.

Utmålingen av erstatning skal fastsettes til en «engangssum som retten finner rimelig» til oppreisning for «den voldte tort og smerte». I henhold til rettspraksis, jf. blant annet Rt-2012-1773 avsnitt 22 og Rt-2011-769 avsnitt 22, legges det ved vurderingen normalt vekt på

handlingens objektive grovhet, skadevolderens skyld, fornærmedes subjektive opplevelse av krenkelsen og arten og omfanget av de påførte skadevirkninger. Det vil ut fra forholdene i den enkelte sak kunne variere hvilke momenter som kommer i forgrunnen

I nyere rettspraksis er det fremhevet at betydningen av å gi skadelidte kompensasjon de senere år har kommet mer i forgrunnen enn tidligere, jf. HR-2020-1345-A avsnitt 28 med henvisninger.

Vedrørende momentet knyttet til den skadelidtes «subjektive opplevelse av krenkelsen» skal særskilt bemerkes at selve skadehendelsen har vært særdeles opprivende for skadelidte. Den skadelidte ble utsatt for en svært skremmende opplevelse da lastebilen plutselig «stod som en vegg» foran ham, jf. skadelidte egen forklaring. At han deretter ble trukket under lastebilen og opplevde at lastebilens tyngde stod opp på foten hans, må ha gjort et meget fryktinngytende og rystende inntrykk, som er vanskelig å beskrive verbalt. Han ble etter at lastebilen hadde rygget bort fra foten hans, liggende på asfalten i påvente av medisinsk hjelp. Det ble utført førstehjelp av kyndige på stedet, som laget en turniké som begrenset blodtapet. Han har i lagmannsretten forklart at han trodde at han skulle dø i minuttene etter ulykken, da han lå og ventet på ambulanspersonell. Overlege [REDACTED] ga i sin

vitneforklaring for lagmannsretten uttrykk for at slik frykt var reell, og at førstehjelpstiltakene på stedet meget vel kan ha reddet livet til skadelidte. Lagmannsretten har blitt forevist en rekke bilder av skadene, som objektivt sett gir sterke inntrykk. Lagmannsretten er ikke i tvil om at skadehendelsens art og hendelsesforløpet har vært en sterkt negativ og uvanlig gruoppvekkende hendelse for skadelidte.

Vedrørende momentet «arten og omfanget av de påførte skadevirkninger» skal lagmannsretten særskilt bemerke:

██████████ var før skaden en aktiv mosjonist i god form med styrke i benmuskulaturen. Han har nå som nevnt fått amputert den ene foten og alle tærne på den andre. Han har måttet avskrive all normal mosjon og fysisk aktivitet.

Lagmannsretten har detaljert fått beskrevet et svært krevende og komplisert behandlingsforløp i årene siden skaden, i første rekke fordi hans ene fot er amputert og trenger protese. Den uvanlig store problematikken har sitt utspring i at protese på en fot krever et støttepunkt med muskelvev og hud, mens sammenstøtet med lastebilen etterlot ████████ uten et godt slikt støttepunkt. Dette har ført til at belastningen ble stor på den andre foten, som også var skadet.

Skadene i kombinasjon med at det blir tyngdeoverføring til den stumpen som protesen skal støttes på, har ført til ulidelige smerter for ████████. Han har i tillegg til ordinære smerter ved å belaste det skadete stedet opplevd sterke «fantomsmerter». Overlege ████████ har forklart at smertene er så store at ████████ har måttet ta større mengder av smertestillende medisiner enn vanlig. Smertene har vært så markante og vedvarende at det ikke har vært tilstrekkelig å bruke legemiddelet «Lyrica», slik at også morfinpreparater har blitt brukt. Smertene har gått kraftig ut over livskvalitet, og det har blitt unormalt lite søvn i tiden etter skaden, ofte og jevnlig kun 3-5 timer per natt. Lyrica har bieffekter i form av at pasienten blir søvngig og uopplagt, samtidig som det kan gå utover hukommelsen. ████████ har blitt rammet av disse effektene, og har opplevd vansker med å huske prosedyrer og annet i profesjonell sammenheng, i tillegg til alminnelig tap av hukommelse. ████████ har vært til en rekke undersøkelser for å forsøke å tilpasse protesen.

██████████ har som følge av smerteproblemene, opptrening og behandling i forbindelse med tilpasning av protese, vært sykmeldt hele tiden etter skaden frem til forsommeren 2021, da han forsøkte å arbeide i 20 % stilling i sin gamle jobb.

Som følge av smertene og bivirkningene av de smertestillende preparatene har han foreløpig måttet oppgi forsøket på å arbeide. Han mottar arbeidsavklaringspenger og har i siste stønadsvedtak fått innvilget arbeidsavklaringspenger frem til sommeren 2022. Arbeidsgiver har så langt gitt ham permisjon, men han kan ikke påregne å opprettholde stillingen. Utsiktene til bedring er usikre, og overlege ████████ var forbeholden med tanke på prognose om bedring. Han uttalte i retten at ████████ har «minst like store smerter nå som i 2019». ████████ anslo i retten skadelidtes medisinske invaliditet til å være ca. 60 %.

Lagmannsretten tar hensyn til de nevnte momentene under utmålingen av oppreisningserstatning. Samtidig vil lagmannsretten peke på at langvarige medisinske virkninger av en skade skal dekkes under en annen erstatningspost, ménerstatning, jf. skadeserstatningsloven § 3-2. Oppreisningserstatningen må derfor avgrenses ut fra likhetsbetraktninger og hensynet til at det ikke skal betales erstatning to ganger for samme skade. Selv om lagmannsretten har empati for de meget uheldige virkningene og den livssituasjon skadelidte har kommet i, må oppreisningserstatningen utmåles i tråd med sammenlignbare saker i rettspraksis.

I Rt-2009-6 ble det gitt oppreisningserstatning på 75 000 kroner for trafikkskade som ledet til 58 % medisinsk invaliditet, mens det i LF-2021-37614 ble utmålt 95 000 kroner ved alvorlig personskade. Dommene i LF-2019-111110, LA 2018-7393 og LA-2014-151944 gir støtte for at det er etablert et nivå på 75 000 kroner for sammenlignbare skader. For de eldste dommene var kroneverdien noe høyere enn den er nå.

Lagmannsretten mener at momentene som er gjennomgått ovenfor, det skremmende hendelsesforløpet i forbindelse med skaden og de uvanlig store smertene den skadelidte er påført, gir grunn til å gå noe høyere enn det etablerte nivået, men ikke så høyt som tingretten la til grunn.

Lagmannsretten finner at det korrekte nivået i lys av rettspraksis, er 90 000 kroner og oppreisningserstatningen fastsettes i samsvar med dette.

Etter dette har lagmannsretten kommet til samme resultat som tingretten vedrørende tiltalepost I og II, mens det er gjort endringer mht. tap av førerrett og i oppreisningserstatningen.

Dommen er enstemmig.

DOMSSLUTNING

1. ██████████, født ██████████ 1975, dømmes for overtredelse av straffeloven § 280, vegtrafikkloven § 31 første ledd jf. § 3, sammenholdt med de forhold der skyldspørsmålet ble endelig avgjort ved tingrettens dom, til fengsel i 36 – trettiseks – dager, jf. straffeloven § 79 bokstav a) og b), jf. straffeloven § 82 første ledd til fengsel i 36 – trettiseks – dager.

Fullbyrding av straffen utsettes med en prøvetid på to – år – jf. straffeloven § 34.

2. ██████████, født ██████████ 1975 fradømmes retten til å føre førerkortpliktig motorvogn for en periode på 1 – ett – år og 6 – seks – måneder, jf. vegtrafikkloven § 33 nr 1, jf. forskrift om tap av retten til å føre motorvogn § 2-4 tredje ledd. Utholdt beslagstid på 45 – førtifem – dager kommer til fradrag.

██████████, født ██████████ 1975 pålegges å ta full ny førerprøve dersom han vil erverve førerkort på ny, jf. forskrift om tap av retten til å føre motorvogn § 8-3.

3. ██████████ født ██████████ 1975, dømmes til å betale 90 000 – nitti tusen – kroner i oppreisningserstatning, jf. skadeserstatningsloven § 3-5, til ██████████ innen 2 – to – uker fra dommens forkynnelse med tillegg av lovens forsinkelsesrente til betaling skjer.

Bjarte Askeland

Rune Voll

Tori Jensen Gjerde

Elin Kristin Breivik

Lars Stender Tveita

Tore Eugen Hansen

Lillian Mjelde Østervold

Tiltalte ble pålagt å være tilgjengelig for elektronisk forkynnelse fra 01.10.2021 til 08.10.2021.

Dokument i samsvar med undertegnet original.

Tonje Olsnes

Veiledning til domfelte i lagmannsretten

Du kan anke dommen i lagmannsretten

Du har rett til å anke over en dom i lagmannsretten. Du må i så fall anke innen to uker fra den dagen dommen er avsagt eller forkynt (gjort kjent) for deg. Det vil si senest [dato]. Det er Høyesterett som behandler anker over avgjørelser i lagmannsretten.

Hva kan du anke over?

Du kan anke over

- lovanvendelsen under skyldspørsmålet, hvis du mener loven er tolket feil
- utmålingen av straffen
- inndragning, erstatning, tap av førerrett eller lignende
- feil ved saksbehandlingen

Du kan ikke anke over feil ved bevisvurderingen under skyldspørsmålet.

Høyesterett kan nekte å behandle anken

For å bli behandlet i Høyesterett må anken gjelde spørsmål som har betydning utover din sak, eller det må foreligge andre særlige grunner. Høyesteretts ankeutvalg avgjør om anken blir behandlet.

Hvordan anker du?

Du kan anke skriftlig eller muntlig for den lagmannsretten som har avsagt dommen, eller for påtalemyndigheten (for eksempel statsadvokaten eller politiet). Hvis du er varetektsfengslet, kan du også anke overfor ansatte i fengselet.

Forsvareren eller en annen advokat kan gi råd om du bør anke dommen, og eventuelt hjelpe deg med å skrive anken. Du kan også få hjelp til å skrive anken hos lagmannsretten, påtalemyndigheten eller hos ansatte i fengselet. Du må i alle tilfelle selv skrive under på anken.

Hvis Høyesterett vil behandle anken, får du oppnevnt en forsvarer som betales av det offentlige. Dersom du ønsker en bestemt forsvarer, bør du opplyse om det samtidig med anken eller så snart som mulig senere.

Hva må anken inneholde?

I anken må du spesifisere

- hvilken dom du anker
- om anken gjelder saksbehandlingen, lovanvendelsen under skyldspørsmålet, eller avgjørelsen om straff, inndragning eller andre reaksjoner
- hvilke feil du mener har skjedd – når anken gjelder saksbehandlingen

Videre bør du nevne

- nye bevis som du vil legge fram
 - endringen du ønsker
 - hvilke feil anken gjelder, ved anke over lovanvendelsen
-

Var du ikke til stede under ankeforhandlingen?

Hvis du er domfelt uten å ha vært til stede under ankeforhandlingen, kan du be om at saken blir behandlet på nytt. For å kunne få ny behandling på grunn av møtetrykavær må du gjøre det sannsynlig at du hadde gyldig fravær, og at du ikke kan bebreides for at du ikke meldte fra i tide. Du må sette fram kravet for lagmannsretten eller påtalemyndigheten innen to uker fra dommen er forkynt (gjort kjent) for deg.

Tidspunktet for soning

Dersom du er dømt til ubetinget fengselsstraff, kontakter Kriminalomsorgen deg om tid og sted for soningen. Dersom du har særlige ønsker om når du skal sone, må du kontakte Kriminalomsorgen.

Soning i eget hjem

Dersom du har fått en dom på under fire måneder ubetinget fengselsstraff, kan du allerede nå søke Kriminalomsorgen om å få sone den i eget hjem med elektronisk kontroll (fotlenke) (straffgjennomføringsloven § 16 andre ledd). Kriminalomsorgen vurderer om du oppfyller kravene for en slik soningsform.

Soning i institusjon

Dersom du har fått en dom på under ett år ubetinget fengselsstraff, kan du allerede nå søke Kriminalomsorgen om å få sone den i en institusjon for behandling av avhengighet eller psykiske lidelser, spesielle former for omsorg eller attføring (straffgjennomføringsloven § 12). Kriminalomsorgen vurderer om du oppfyller kravene for en slik soningsform.

Betinget fengselsstraff

Dersom du er dømt til betinget fengselsstraff, betyr det at soningen er utsatt i en prøvetid. Grunnvilkåret ved betinget dom er at du ikke begår noen ny straffbar handling i prøvetiden. Det kan også være fastsatt andre vilkår i dommen. Hvis du begår en straffbar handling i prøvetiden, kan retten gi en samlet dom for begge handlingene eller særskilt dom for den nye handlingen. Hvis du bryter fastsatte vilkår, kan retten bestemme at fengselsstraffen helt eller delvis skal sones.

Samfunnsstraff

Dersom du er dømt til samfunnsstraff, vil det si at du er pålagt å utføre samfunnsnyttig tjeneste, delta i program eller andre tiltak utarbeidet av Kriminalomsorgen i så mange timer som retten har bestemt. Samfunnsstraffen kan også inneholde forbud mot kontakt med bestemte personer. Kriminalomsorgen bestemmer når og hvordan straffen skal gjennomføres. Hvis du begår en ny straffbar handling før samfunnsstraffen er gjennomført, eller hvis du ikke utfører samfunnsstraffen, kan retten bestemme at du må sone i fengsel i stedet.

Ungdomsstraff

Dersom du er dømt til ungdomsstraff, sendes saken til Konfliktrådet. Konfliktrådet vil innkalle til et stormøte der det skal utarbeides en ungdomsplan. Bli man ikke enige om en ungdomsplan, sendes saken tilbake til domstolen som avgjør om hele eller deler av den betingede straffen skal sones. Hvis du begår en ny straffbar handling før ungdomsstraffen er gjennomført, eller hvis du bryter vilkårene satt i ungdomsplanen, kan retten bestemme at du må sone i fengsel i stedet.

Bot

Dersom du er dømt til å betale en bot og ikke betaler innen betalingsfristen, vil den bli forsøkt innkrevet ved lønnsstrekk eller annen tvangsinnkreving. Lykkes ikke dette, må du sone i fengsel.
