



## OSLO TINGRETT

### DOM

---

**Avsagt:** 05.05.2023

**Saksnr:** 23-026243MED-TOSL/07

**Rettsens leder:** Tingrettsdommer Ina Strømstad

**Meddommere:**

Anna Margareta Nygren  
Jan Ole Røvik

---

Påtalemyndigheten

Statsadvokat Erik Førde

**mot**

██████████

Advokat Halldis Winje

## DOM

██████████ er født ██████████ 1984 og bor i ██████████.

Ved tiltalebeslutning utferdiget av statsadvokatene i Oslo den 13. februar 2023 er han satt under tiltale ved Oslo tingrett for overtredelse av

### **I Straffeloven § 281**

for uaktsomt å ha forvoldt en annens død.

#### **Grunnlag:**

Torsdag 21. april 2022 ca. kl. 16.00 i krysset Ullevålsveien og Waldemar Thranes gate i Oslo kjørte han trekkvogn med kjennemerke ██████████ med tilhenger. Idet han skulle svinge til høyre inn Waldemar Thranes gate oppdaget han ikke en syklist som lå til høyre for han og som han hadde vikeplikt for, med den følge at det oppstod et sammenstøt. Som en følge av sammenstøtet fikk ██████████ svært omfattende skader og ble erklært død på stedet.

### **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 nevnt under post I forholdt han seg som der beskrevet.

### **III Vegtrafikkloven § 31 første ledd, jf. § 4, jf. Trafikkreglene § 7 nr 3**

hvoretter kjørende som vil svinge har vikeplikt for gående eller syklende der det skal kjøres inn.

#### **Grunnlag:**

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

Hovedforhandling ble holdt 25.-27. april 2023. Tiltalte møtte og erkjente seg ikke skyldig.

Retten mottok forklaring fra 10 vitner, og det ble foretatt slik dokumentasjon som framgår av rettsboken.

#### **Aktor la ned slik påstand:**

1. ██████████ født ██████████ 1984 dømmes for overtredelse av straffeloven § 281, vegtrafikkloven § 31 første ledd, jf. § 3 og vegtrafikkloven § 31 første ledd, jf. § 4, jf.

trafikkreglene § 7 nr 3, alt sammenholdt med straffeloven § 79 bokstav a til en straff av fengsel 75 – syttifem – dager.

2. [REDACTED] født [REDACTED] 1984 dømmes til tap av førerrett i 3 – tre – år, jf. vegtrafikkloven § 33 nr 1, jf. tapsforskriften § 2-4 annet ledd. For gjennerverv av førerretten må det avlegges full ny førerprøve, jf. tapsforskriften § 8-1, jf. § 8-4, jf. § 4-2.

Forsvarer la ned slik påstand:

Straffekravet:

[REDACTED] frifinnes, subsidiært anses på mildeste måte

Oppreisningskravet:

[REDACTED] frifinnes

Tap av førerrett:

Påstanden om tap av førerretten tas ikke til følge

Bistandsadvokaten la ned slik påstand:

1. [REDACTED] betaler oppreisningserstatning til [REDACTED] fastsatt etter rettens skjønn.
2. [REDACTED] betaler oppreisningserstatning til [REDACTED] fastsatt etter rettens skjønn.
3. [REDACTED] betaler oppreisningserstatning til [REDACTED] fastsatt etter rettens skjønn.
4. [REDACTED] betaler oppreisningserstatning til [REDACTED] fastsatt etter rettens skjønn.

**Retten vurdering:**

Retten har kommet til at [REDACTED] frifinnes for tiltalens post I. Han dømmes for tiltalens post II og III til betinget fengsel i 36 dager. Han må tåle tap av førerretten i 1 ½ år. Han frifinnes for kravet om oppreisning.

**1. Skyldspørsmålet**

*1.1 Sakens faktum*

Saken gjelder en trafikkulykke med dødsfølge.

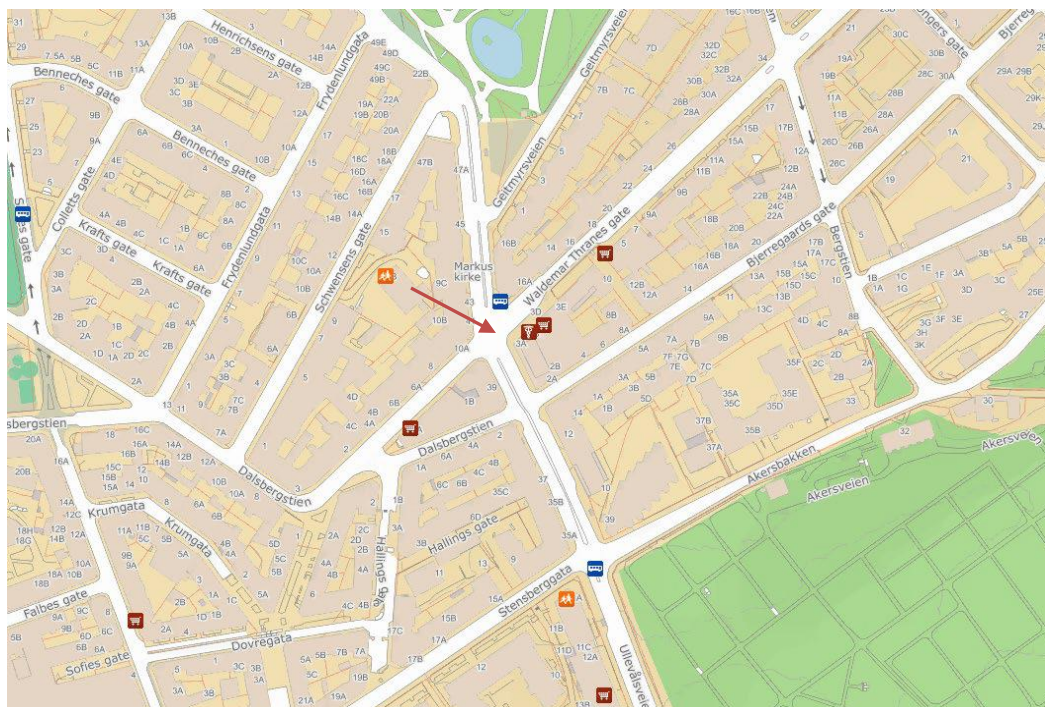
[REDACTED] er yrkessjåfør. Den aktuelle dagen hadde han hatt et kjøreoppdrag i Moss og var på vei hjem til [REDACTED]. På veien fikk han et nytt oppdrag om å hente en gravemaskinskuffe i Oslo sentrum som skulle kjøres til Hamar. Etter opplastingen kjørte [REDACTED] opp Ullevålsveien ut av sentrum. Ulykken skjedde i krysset Ullevålsveien/Waldemar Thranes gate.

Krysset er et firearmet lyskryss. Som bildet nedenfor viser, har Ullevålsveien tre felt i krysset – ett felt for sydgående trafikk ned mot sentrum. Dette feltet er adskilt med midtrabatt for nordgående trafikk, som har to felt - ett felt for trafikk som skal til venstre og ett felt for trafikk som skal rett frem eller til høyre. I tillegg er det et markert sykkelfelt i høyre del av veibanen, som trafikk som skal svinge til høyre, har vikeplikt for.



Bildet er ikke tatt på ulykkesdagen.

Pilen på kartet nedenfor viser kollisjonsstedet.



En bakenforkjørende bil med dashbordkamera filmet ulykken. Basert på opptaket er det også gjort en datasimulering av hendelsesforløpet ved hjelp av dataverktøyet PC-crash, der kjøretøyets blindsoner er lagt inn. De faktiske forholdene er følgelig godt belyst og ikke omstridte:

I krysset skulle [REDACTED] svinge til høyre, men måtte stoppe på rødt lys. På grønt lys svingte han til høyre inn i Waldemar Thranesgate. Idet han svingte til høyre, kolliderte han med [REDACTED], som kom syklene bakfra i sykkelfeltet til høyre for [REDACTED]s bil. [REDACTED] ble påført omfattende skader og døde på stedet.

Ulykken skjedde i rushtiden med mye trafikk inn og ut av krysset. Det var sol fra vest mot øst og fine kjøreforhold. Det er ikke anført og heller ingenting som tyder på at forholdene var sjenerende for [REDACTED]. Det var ingen tekniske feil på verken bilen eller sykkelen.

[REDACTED] kjørte en fireakslet trekkvogn med henger. Den er til sammen ca. 17 meter lang og veier 35 tonn. Han holdt lav hastighet i kollisjonsøyeblikket, omkring 15 km/t. [REDACTED] var ikke påvirket av medisiner, alkohol eller andre midler. [REDACTED] syklet på en el-sykel. Hennes hastighet er beregnet til ca. 16-17 km/t. Hun var kledd i mørk bukse, mørk jakke og sort hjelm.

[REDACTED] har nektet straffeskyld for å ha opptrådt uaktsomt. Han har forklart at han stoppet i god avstand til stopplinjen og det oppmerkede feltet for syklister forrest i krysset for å ha fri sikt foran trekkvognen. Han plasserte seg noe til venstre i det høyre kjørefeltet. Dette for å få tilstrekkelig svingradius for hengeren. Han satte på blinklyset mens han sto på rødt. Idet han fikk grønt lys svingte han en bue til venstre for å få med hengeren rundt svingen. Samtidig syklet et Foodora-bud rett foran trekkvognen. [REDACTED] var derfor nødt til å rette fokus på budet. Instinktivt kontrollerte han også at han hadde fått grønt lys.

Da han så at han hadde grønt lys, og budet var passert, fortsatte han å svinge til høyre. Han forklarte at han alltid bruker speilene aktivt for å forsikre seg om at det var klart. Det var ikke annerledes denne dagen. Han husket at han kikket i speilene på høyre side da han sto på rødt, og la merke til en motorsyklist som svingte til høyre inn Bjerregaardsgate. Han så også i speilene på høyre side da han senere svingte til høyre, for å sikre seg at han «fikk med seg hengeren» rundt svingen. Han så ikke syklisten på noe tidspunkt.

[REDACTED]s forklaring er i det alt vesentlige ubestridt. Det er noe uklart om det sto en bil foran [REDACTED]s bil i krysset eller om han selv stoppet i god avstand til stopplinjen. Det er uten betydning. Retten tar derfor ikke stilling til det, men legger hans forklaring til grunn for aktsomhetsvurderingen.

## *1.2 Rettslige utgangspunkter*

For å dømme tiltalte for forholdet i tiltalens post I-III må han ha vært uaktsomt da han ikke oppdaget syklisten. Overtredelse av straffeloven § 281 i post I rammer uaktsomt drap, dvs. at uaktsomheten omfatter dødsfølgen. Overtredelse av vegtrafikkloven § 31 første ledd i post II og III rammer henholdsvis uaktsom kjøring og uaktsomt brudd på vikeplikten.

Selv om det faktiske grunnlaget for tiltalepost I og II er sammenfallende, er det på det rene at det er adgang til å benytte disse to bestemmelsene ved siden av hverandre, jf. Rt-2011-172 (avsnitt 18 og 19).

Det sentrale ved uaktsomhetsvurderingen er at tiltalte må kunne bebreides for at han handlet som han gjorde, sml. definisjonen i straffeloven § 23 første ledd:

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

Vurderingen av om handlingen fraviker normen for forsvarlig opptreden, skal være objektiv. Det tas utgangspunkt i hva en alminnelig fornuftig og samvittighetsfull person på det aktuelle området – i dette yrkessjåførs kjøring av lastebil i et trafikkert lyskryss. I den sammenheng kan det bl.a. ses hen til om atferden på det aktuelle området er regulert ved lovgivning, forskrifter eller på annen måte.

Etter bestemmelsens andre ledd er uaktsomheten grov dersom handlingen er svært klanderverdig og det er grunnlag for sterk bebreidelse. Ved grov uaktsomhet utgjør handlemåten et «markert avvik fra vanlig forsvarlig handlemåte», jf. f.eks. HR-2018-1658-A. Det må dreie seg om en opptreden «som er sterkt klanderverdig, og vedkommende må være vesentlig mer å klandre enn hvor det er tale om vanlig uaktsomhet», jf. HR-2017-1977-A, avsnitt 15.

Bestemmelsen i straffeloven § 281 viderefører den tidligere straffeloven 1902 § 239 uten realitetsendringer. Aktsomhetsnormen i § 239 ble endret ved lov 15. juni 2001 nr. 64. Før endringen var normen den samme i vegtrafikkloven § 3 og straffeloven 1902 § 239, men slik at overtredelse av § 239 også krevde uaktsomhet for dødsfølgen.

Formålet med lovendringen var å heve terskelen for uaktsomhet i § 239. I forarbeidene (Ot.prp.nr.46 (2000-2001) side 65-66) uttaler departementet om dette:

Departementet antar at saken i Rt-1990-1021 om feilfordeling av oppmerksomhet, neppe ville ha ført til domfellelse i dag. I avgjørelsen i Rt-2000-1785 tilføyde førstvoterende at det ikke var «noen opplysninger om at det var andre forhold ved trafikkbildet som i særlig grad krevde tiltaltes oppmerksomhet». Departementet viser også til uttalelsen fra riksadvokaten om at det vanligvis ikke blir tatt ut tiltale etter §

239, når føreren i et komplisert trafikkbilde kortvarig har feilfordelt sin oppmerksomhet om trafikkrelevant, men ikke den mest sentrale informasjon.

[..]

Den som kjører på fotgjengere i fotgjengerfelt eller på trafikanter som har forkjørsrett (Rt-1997-1764), vil lett ha opptrådt uaktsomt. I slike situasjoner må man utvise en særlig aktsomhet, jf. høyesterettsavgjørelsene i Rt-2000-1785 og 1788. Det samme gjelder i andre situasjoner hvor det lett kan inntre en ulykke, for eksempel når det er barn langs veien, når en buss har stoppet ved holdeplassen, og når man rygger, jf Rt-1992-920 og Rt-1995-1781. De konkrete omstendigheter kan likevel ligge slik an at bilføreren ikke bør regnes som uaktsom i slike situasjoner. Avgjørelsen om mannen som feilaktig trodde at den forulykkede hadde oppgitt sin forkjørsrett (Rt-1997-1764), er et eksempel på dette. Det samme kan gjelde hvis bilføreren ikke hadde noen praktisk mulighet til å se en fotgjenger eller en syklist, for eksempel fordi det var meget mørkt og trafikanten var mørkt kledd. Men forutsetningen må være at bilføreren ikke på annen måte hadde foranledning til å tro at det var «myke» trafikanter i nærheten

Departementet er enig med riksadvokaten i at man ikke bør «belaste en hverdagsbilist med tiltale for uaktsomt drap, dersom uaktsomheten er av en slik karakter som alle førere må erkjenne at en gjør seg skyldig i fra tid til annen». Ikke enhver uaktsomhet bør være straffbar. Departementet vil for sin del fremheve at en uaktsomhet kan være straffbar etter vegtrafikkloven § 3 i forhold til faren for skade i sin alminnelighet uten at den trenger å omfatte dødsfølgen og gi grunnlag for straff etter straffeloven § 239. Ikke en hvilken som helst overtredelse av trafikkreglene kan derfor gi grunnlag for straff etter § 239, selv om den har medført et annet menneskes død. Men bilførere må være seg bevisst at bilen er et farlig fremkomstmiddel. Det skal ofte lite til før det skjer en ulykke, og ulykker ender ikke sjelden med død eller alvorlig skade.

Et øyeblikks uoppmerksomhet bør etter departementets mening ikke uten videre føre til domfellelse for uaktsomt drap. En bilfører må f.eks. kunne skru på bilens varmeapparat uten at det i seg selv regnes som uaktsomt. Men en søkning - f.eks. ved bruk av bilradio, musikkanlegg eller mobiltelefon - som går ut over et enkelt håndgrep, vil lett komme i en annen stilling [..].

På side 58 i proposisjonen gjengir Justisdepartementet et brev av 29. mars 2000 fra riksadvokaten til departementet hvor det gjøres rede for påtalepraksis. Der går det frem at det i saker hvor påtalemyndigheten hadde reagert med tiltale også etter straffeloven § 239, var der bilføreren «har vist mangel på aktsomhet i situasjoner som påkaller en særlig aktpågivenhet som for eksempel passering av fotgjengerfelt, buss som har stanset på holdeplass, små barn i vegbanen». Der den kun var tiltale etter vegtrafikkloven § 3 er av riksadvokaten beskrevet slik: «Fører har i et komplisert trafikkbilde kortvarig feilfordelt sin oppmerksomhet om trafikkrelevant, men ikke den mest sentrale informasjonen».

Som det fremgår i forarbeidene på side 66, mente departementet at påtalemyndighetens praksis var hensiktsmessig. Den er fulgt opp i rettspraksis, se f.eks. Rt-2005-893, også etter den nye straffeloven § 281, jf. for eksempel LB-2016-116799.

### *1.3 Den konkrete aktsomhetsvurderingen*

Utgangspunktet for vurderingen er at [REDACTED] kjørte et stort og tungt kjøretøy med potensielt svært stor skadeevne. Kjøretøyet har relativt store blindsoner på hver side. Manøvrering av et slikt kjøretøy krever derfor særlig forsiktighet. Føreren må være aktivt søkende med blikket for å forvise seg om at det ikke er kommet noen inn i blindsonene. Det er lagt til grunn et skjerpet aktsomhetskrav for yrkessjåfører av tunge kjøretøy, jf. bl.a. Rt-2012-1453.

Ulykken skjedde i komplisert og nokså uoversiktlig kryss, der bilister, kollektivtransport, syklist og fotgjengere ferdes og krysser hverandre. Det var dessuten rushtid og mye trafikk. Det var dermed åpenbare faremomenter og en trafikksituasjon som krevde særlig årvåkenhet og stor forsiktighet fra [REDACTED]s side.

[REDACTED] er beskrevet som en meget dyktig lastebilsjåfør. Det legger også retten til grunn. Det er da heller ikke noe som tyder på at det var noe å utsette på hans generelle kjøreadferd. Som de sakkyndige har beskrevet, plasserte han seg riktig inn i krysset - litt til venstre i kjørefeltet for å få tilstrekkelig svingradius når han skulle svinge til høyre. Han brukte blinklys og kjørte med svært lav hastighet ut av krysset. Aktsomhetsvurderingen knytter seg derfor ikke til den generelle kjøreadferden. Aktors hovedanførsel er derimot at [REDACTED] var grovt uaktsom mens han ventet på grønt lys, idet han hadde alle muligheter til å oppdage syklisten, men allikevel ikke gjorde det.

Hendelsesforløpet er som nevnt godt dokumentert gjennom videoopptaket fra en bakenforkjørende bil. Opptaket er 59 sekunder langt. Det starter idet den bakenforkjørende bilen svingte fra Stensberggata til venstre inn i Ullevålsveien og stopper rett etter ulykken. Ved aktsomhetsvurderingen har retten tatt utgangspunkt i opptaket og datasimuleringen, sammenholdt med [REDACTED]s forklaring.

#### *1.3.1 Fase 1 – [REDACTED]s aktsomhet mens han ventet på grønt lys*

Opptaket viser at [REDACTED] ventet på grønt lys i ca. 25 sekunder. Omkring 20 sekunder ut i opptaket, mens [REDACTED] fortsatt sto på rødt lys, ses en motorsyklist som kom kjørende opp bak [REDACTED]s bil. Den svinger til høyre inn Bjerregaardsgate. Avstanden mellom [REDACTED] og motorsyklisten var da om lag 20-25 meter.

Allerede i politiavhør, før [REDACTED] var kjent med opptaket, forklarte han at han så motorsyklisten og at han svingte til høyre. Det er derfor ikke tvil om at [REDACTED] så i speilene på høyre side mens han sto på rødt lys. Han har forklart at han ikke så syklisten.



Syklisten var på dette tidspunktet lengre ned i Ullevålsveien. Hun passerte nemlig samme punkt som motorsyklisten først omlag 10 sekunder senere. Med en hastighet på 16-17 km/t betyr det at hun var ca. 44- 47 meter lengre ned i Ullevålsveien enn motorsyklisten. Slik retten vurderer det, var det ikke enkelt for ■■■■■ å få øye på syklisten – dels fordi motorsyklisten kan ha skjermet for henne og dels fordi hun var langt unna. Uansett var syklisten på dette tidspunktet ikke del av et trafikkbilde som var relevant for ■■■■■.

Da syklisten passerte det samme punktet 10 sekunder senere, var hun imidlertid blitt en relevant del av ■■■■■s trafikkbilde. Samtidig med dette viser opptaket at et Foodora-bud på sykkel var i ferd med å krysse fotgjengerfeltet i Ullevålsveien – like foran ■■■■■ på hans venstre side. Da ■■■■■ fikk grønt lys øyeblikket etter, var budet ved midtrabatten - mindre enn halvveis over krysset og på vei videre over.

Budet var et åpenbart faremoment. ■■■■■ var derfor nødt til, slik han selv har forklart, å rette fokus på budet. Instinktivt kontrollerte han også at han hadde fått grønt lys. Deretter kontrollerte han at det var klart på venstre side av trekkvognen, slik at han kunne svinge en bue til venstre for å få tilstrekkelig svingradius.

I denne delen av hendelsesforløpet mener retten at det mest sentrale trafikkbildet lå foran og til venstre for ■■■■■. Det er derfor riktig å fordele det meste av oppmerksomheten dit. På den annen side tok det 4-5 sekunder før budet var kommet over på den andre siden av veien. Tidsmomentet var så vidt langt at ■■■■■ også burde ha orientert seg til høyre for å fange opp eventuelle farer der. Han er imidlertid lite å bebreide for denne kortvarige feilfordelingen av oppmerksomhet mot det som ikke var den mest trafikkrelevante informasjonen.

### *1.3.2. Fase 2 – ■■■■■s aktsomhet idet han svingte til høyre*

Etter at faresituasjonen med sykkelbudet var over, gikk det ca. 7 sekunder før ulykken inntraff. Når opptaket sammenholdes med datasimuleringen av hendelsesforløpet med innlagte blindsoner, fremgår det at syklisten var synlig i ca. 4-5 sekunder av de 7 sekundene. De siste ca. 2-3 sekunder var hun i blindsonen, og kollisjonen var da ikke til å unngå.

■■■■■ har forklart at han aldri så syklisten, men at han så i speilene på høyre side mens han svingte til høyre, for å forsikre seg om at tilhengeren «ble med» rundt svingen.

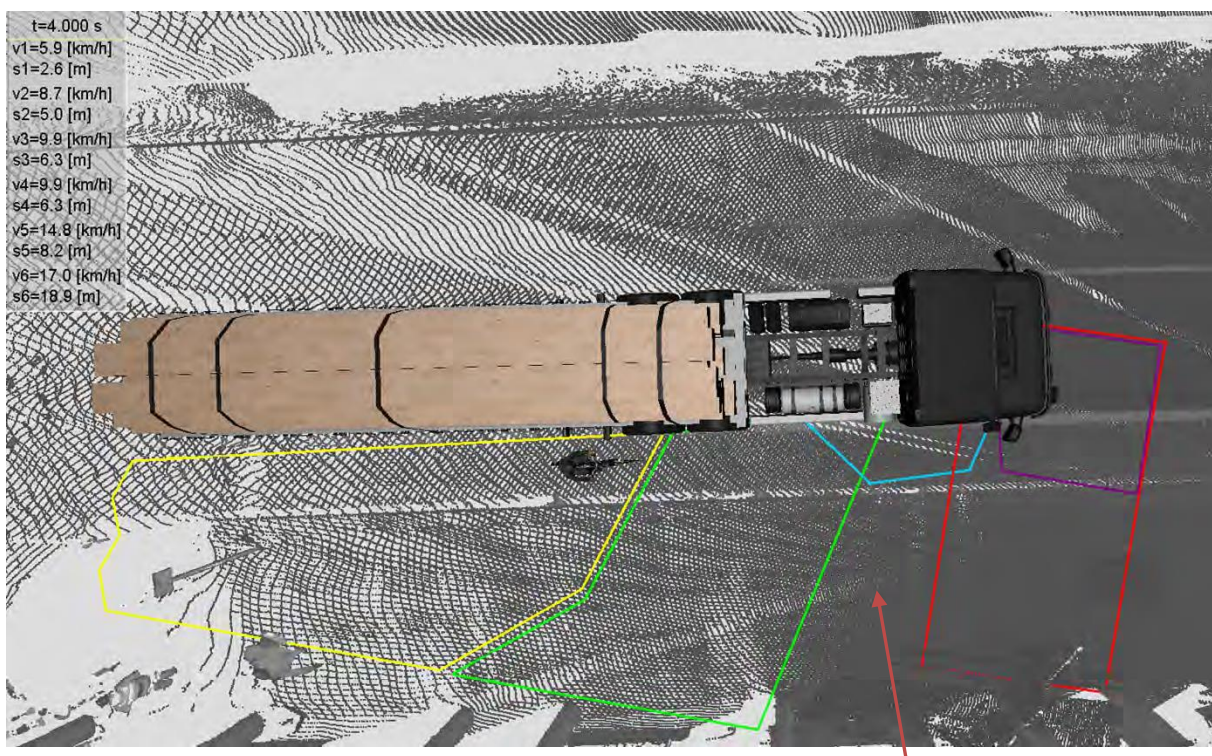
Retten ser bare to mulige årsaker til at ■■■■■ ikke så syklisten – enten at han så i høyre speil da syklisten var i blindsonen, eller at ■■■■■ var så fokusert på hengeren at han overså syklisten i speilene.

Retten medlemmer har sittet i kjøretøyet og fått oppleve hva man ser i speilene under kjøring. Selv om situasjonen ikke var sammenlignbar, fordi kjøringen foregikk på lukket område uten trafikk, ga det relevant informasjon.

Rettenns inntrykk er at speilene gir relativt god oversikt bakover. På hver side er det et toppspeil og et hovedspeil. De er konvekse, hvilket gir bredere synsvidde, men forminsker objekter og gjør at objektene ser ut som de er lengre borte. Toppspeilet er mer konvekse og forminsker objektene relativt mer enn hovedspeilet.

I tillegg er det et speil over høyre dør for å kunne se objekter nokså tett inntil trekkvognen. Det er også et speil i frontrutes øvre høyre hjørne, som viser objekter foran og noe til høyre for bilen. Det er også et kamera i frontruten som aktiveres av blinklyset og som viser objekter foran og dels på høyre side av bilen.

Synsfeltene for de ulike speilene er markert på skissen nedenfor:



Det gule feltet markerer synsvidden for hovedspeilet. Det er imidlertid mulig å se objekter lenger bakover enn det som er markert på skissen. Det grønne feltet markerer synsfeltet for toppspeilet, mens de blå, lilla og røde feltene markerer synsfeltet til henholdsvis dørspeilet, frontrutespeilet og kameraet. Mellom det grønne, rød og blå feltet er kjøretøyets blindsoner (markert med rød pil). I denne sonen er det ikke mulig for sjåføren å se eventuelle objekter.

Retten mener det var fullt mulig å se syklisten i de 4-5 sekundene før hun kjørte inn i blindsonen. Da var hun på høyde med den bakre delen av hengeren, litt til høyre for trekkvognen. Hun var godt innenfor speilenes synsvidde. Riktignok var hun mørkt kledd, og syklet for det meste i skyggen, men hun sto i kontrast til omgivelsene, det var høylys dag og god sikt.

Det virker usannsynlig at [REDACTED] kan ha oversett syklisten da han så i speilet etter hengeren. Retten mener derfor at syklisten befant seg i blindsonen på dette tidspunktet. Dette betyr at [REDACTED] ikke så i høyre speil i de 4-5 sekundene fra faren med sykkelbudet som passerte foran trekkvognen, var over og til syklisten kom i blindsonen. I dette momentet lå helt sentral trafikkinformasjon på høyre side, fordi [REDACTED] måtte være forberedt på at det kunne komme syklist i sykkelfeltet, som han hadde vikeplikt for. Hans unnlattelse av å se til høyre var dermed uaktsom.

#### 1.4 Rettsanvendelsen

Oppsummeringsvis skal [REDACTED] vurderes ut fra et skjerpet aktsomhetskrav, der han var uaktsom i to faser. Først da han i en trafikkfarlig situasjon foran seg ikke hadde noen oppmerksomhet til høyre for trekkvognen. Deretter da han i 4-5 sekunder unnlot å se i høyre sidespeil og dermed overså syklisten.

Spørsmålet er om [REDACTED]s uaktsomhet rammes av straffeloven § 281 (post I), vegtrafikkloven § 31, jf. § 3 (post II) og vegtrafikkloven § 31, jf. § 4 (post III).

Som redegjort for over, rammer ikke straffeloven § 281 tilfeller der «uaktsomheten er av en slik karakter som alle førere må erkjenne at en gjør seg skyldig i fra tid til annen. [...]En bilfører må f.eks. kunne skru på bilens varmeapparat uten at det i seg selv regnes som uaktsomt. Men en søkning – f.eks. ved bruk av bilradio, musikkanlegg eller mobiltelefon – som går ut over et enkelt håndgrep, vil lett komme i en annen stilling...», jf. Ot.prp.nr.46 (2000–2001), side 65-66.

[REDACTED]s unnlattelser i begge faser var kortvarige. Det er dessuten ingenting som tilsier at de skyldtes at [REDACTED] hadde fokus på annet enn trafikksituasjonen, som f.eks. å skru på radioen eller varmeapparatet. Han har riktignok forklart at han snakket i telefonen, mens telefonen var håndfri. Han mener at dette ikke tok noe av oppmerksomheten hans, fordi han var godt vant med å snakke i telefonen under kjøring. Dessuten var ikke innholdet i samtalen noe som krevde konsentrasjon.

Retten bemerker at det er ulovlig å bruke mobiltelefon under kjøring, jf. mobiltelefonforskriften (FOR-1999-12-17-1309) § 2 første ledd. Det er allikevel ikke forbudt å bruke mobiltelefonen til å starte opp, gjennomføre og avslutte en samtale når mobiltelefonen under kjøringen er håndfri eller er plassert i en holder, jf. annet ledd. Det er følgelig ikke ulovlig å snakke i mobiltelefon så lenge telefonen er håndfri.

[REDACTED]s samtale kan sammenlignes med å ha passasjer i bilen. Det kan naturligvis ta fokus vekk fra kjøringen, men retten har ikke holdepunkter for at det gjorde det i dette tilfellet. I den forbindelse viser retten til vitne Bjørn Hansens forklaring. Han hadde [REDACTED] på praktisk kjørekurs for yrkessjåfører i mars 2022, et kurs som må tas hvert 5. år. Han beskrev [REDACTED] som en usedvanlig god og oppmerksom sjåfør. Retten merket seg hans forklaring om en

«test» han utsatte ■■■■■ for: Mens ■■■■■ manøvrerte i et komplisert kryss, pratet Hansen og stilte ■■■■■ flere spørsmål. ■■■■■ stoppet ham, og sa han måtte konsentrere seg om kjøringen. Han gjenopptok samtalen når han var gjennom krysset. Hansen uttalte at han sjelden opplever sjåfører som opptrer like aktsomt i denne testen.

Retten oppfattet Hansen slik at ■■■■■ var bevisst på hva situasjonen krevde av ham og tilpasset seg til den. Overført til vår sak, mener retten at ■■■■■ ville ha stoppet samtalen, dersom det var nødvendig for å holde fokus. Når han ikke gjorde det, legger retten til grunn at samtalen ikke tok oppmerksomheten bort fra trafikken.

Vår sak skiller seg fra saker om overtredelse av straffeloven § 281 ved at ■■■■■ hadde fullt fokus på trafikksituasjonen. I fase 1 fokuserte han på den mest relevante trafikksituasjonen, men burde også hatt et blikk på annen relevant trafikkinformasjon. I fase 2 feilfordelte han oppmerksomheten ved ikke å ha fokus på den mest relevante informasjonen til høyre for bilen. Retten mener denne feilfordelingen ikke overstiger terskelen for uaktsomhet etter straffeloven § 281. Etter dette frifinnes ■■■■■ for overtredelsen i post I.

Vegtrafikkloven § 3 rammer derimot også den kortvarige feilfordelingen av oppmerksomheten om trafikkrelevant, men ikke den mest sentrale informasjonen. ■■■■■s uaktsomhet i fase 1 mener retten ligger i nedre sjikt av bestemmelsen, mens uaktsomheten i fase 2 ligger i kjernen av den. Han dømmes derfor i samsvar med post II.

Til post III har forsvarer anført at ■■■■■ ikke var i en vikepliktsituasjon. I stedet må det, ifølge forsvarer, anses som et forsøk på en forbikjøring fra syklistens side, jf. trafikkreglene (FOR-1986-03-21-747) § 12 nr. 2, fordi hun tok igjen trekkvognen og forsøkte å komme forbi på høyre side.

Retten er ikke enig. Det er på det rene at ■■■■■ hadde vikeplikt for trafikanter i sykkelfeltet til høyre for seg. Vikeplikten oppstår når trafikanten som det skal vikes for, ellers hindres eller forstyrres, jf. trafikkreglene § 7 første ledd, første punktum. Dette betyr at selv om syklisten kom bakfra, var ■■■■■ i en vikepliktsituasjon fordi han ved ikke å stoppe, hindret henne i å krysse veien.

Det har vært et tema under hovedforhandlingen om syklisten var uaktsom. Det er ikke nødvendig for retten å ta stilling til dette, fordi hennes kjøreadferd uansett ikke påvirket ■■■■■s aktsomhet. Retten legger samtidig til at hun syklet som normalt frem til krysset. Hun hadde grønt lys, og oppfattet antagelig ikke at ■■■■■ skulle svinge til høyre. Hadde hun gjort det, ville hun mest sannsynlig ha stoppet for å unngå påkjørsel, uansett om hun hadde forkjøringsrett eller ikke. Retten er tilbakeholden med å vurdere årsaken til at hun ikke stoppet, og om hun var uaktsom. Uansett påvirket dette som nevnt ikke ■■■■■s kjøring.

██████s uaktsomhet rammes dermed av vegtrafikkloven § 4. Han skal dermed dømmes i samsvar med post III.

Etter dette dømmes ██████ i samsvar med post II og III. Han frifinnes for post I. Vegtrafikkloven § 31, jf. § 3 og vegtrafikkloven § 31, jf. § 4, jf. trafikkreglenes § 7 nr. 3 får anvendelse på forholdet.

## **2. Straffutmåling**

██████ er tidligere ustraffet.

Retten skal utmåle en felles straff for overtredelse av to lovbrudd. Straffeloven § 79 bokstav a om forhøyet strafferamme ved flere lovbrudd kommer til anvendelse. Den forhøyede strafferammen får ikke betydning i vår sak, fordi straffen uansett vil være langt under rammen. Retten må vurdere lovbruddene i sammenheng for å finne frem til riktig samlet straff. I tråd med vanlig utmålingspraksis, se blant annet HR-2017-1282-A avsnitt 75, tar retten utgangspunkt i hva som er riktig straff for det mest alvorlige lovbruddet, dvs. post II. Post III utmåles straffen som et skjerpene tillegg med utgangspunkt i hva straffen for hvert forhold isolert ville ha gitt.

For den nærmere fastsettelse av straffen har retten funnet veiledning i HR-2009-299. Saken gjaldt en bussjåfør som kjørte på og drepte en mann som gikk på rødt lys i et fotgjengerfelt. Høyesterett la vekt på at det dreide seg om et stort og trafikkert veikryss og at føreren av en stor og tung buss måtte være særlig aktsom. Samtidig måtte det vektlegges at sjåføren i et komplisert trafikkbilde kortvarig konsentrerte seg om andre trafikkrelevante forhold og at fotgjengeren gikk på rødt lys. Retten fant ikke at uaktsomheten var så grov at straffeloven § 239 om uaktsomt drap var overtrådt, men kom til at han hadde brutt vegtrafikkloven § 31 første ledd, jf. § 3. Straffen ble satt til betinget fengsel i 30 dager og tap av førerretten for motorvogn i 1 år.

Vår sak er noe mer alvorlig, fordi avdødes adferd ikke har vært et moment i vurderingen av ██████s skyld. Retten mener derfor straffen bør være noe strengere, og setter straffen til 36 dager betinget fengsel.

██████ dømmes etter dette til fengsel i 36 dager, som gjøres betinget med en prøvetid på 2 år.

## **3. Tap av førerrett**

Det følger av vegtrafikkloven § 33 nr. 1 og tapsforskriften (FOR-2003-12-19-1660) § 2-4 første ledd at tapsperioden for førerretten bør fastsettes fra minst ett år til opp mot 3 år i mer graverende tilfelle. Tapsperioden kan likevel settes under ett år dersom motorvognføreren var lite å klandre.

■■■■ har i utgangspunktet behov for førerkort i sitt arbeid som yrkessjåfør, men han tror ikke han vender tilbake til dette. At han bruker bil i arbeid er uansett ikke tilstrekkelig for at tap av førerrett anses uforholdsmessig etter tapsforskriften § 1-3. Retten kan ikke se at det vil være vesentlig mer byrdefullt for ham enn for andre som bruker bil i arbeidet å miste førerretten. Retten viser i denne sammenheng til Rt-2005-641 avsnitt 27 og 28 hvor Høyesterett slutter seg til følgende uttalelse av lagmannsretten:

Til dette bemerker lagmannsretten at det spesielt for yrkessjåfører må stilles særlige krav til aktsomhetsnivået i trafikken. Det vil gjelde generelt at alle yrkessjåfører, på samme måte som andre som er avhengig av bil i sitt yrke, vil rammes hardt dersom de må la bilen stå. Det har ikke vært hensikten bak regelverket at yrkessjåfører skal nyte godt av kortere tapstid enn andre som ikke er avhengig av bilen til daglig, og det kan ikke se at As situasjon er vesentlig annerledes enn andre yrkessjåfører. Virkningen er ikke mer byrdefull en for andre yrkessjåfører som blir utsatt for tap av førerrett, og det kan ikke sees å foreligge slike særdeles formildende omstendigheter som er omtalt i vegtrafikkloven § 33 nr. sjette ledd. Også her må hensynet til trafikksikkerheten og den alminnelige lovlydighet være utslagsgivende.

Retten har i lys av sakens alvor og graden av skyld kommet til at tapstiden settes til 1 ½ år. Til fradrag går den tid hvor førerkortet har vært beslaglagt, jf. tapsforskriften § 1-4 første ledd. Før ■■■■ kan gjenerverve førerretten må han avlegge full ny førerprøve, jf. tapsforskriften § 8-3 sist ledd.

#### **4. Oppreisning**

Oppreisningserstatning forutsetter at siktede har handlet grovt uaktsomt, jf. skadeserstatningsloven § 3-5 første avsnitt. Uaktsomheten er grov dersom handlingen er svært klanderverdig og det er grunnlag for sterk bebreidelse, jf. straffeloven § 23 andre avsnitt

Retten mener ■■■■ ikke opptrådte grovt uaktsomt. Retten viser til vurderingen over, og bemerker at det ikke er grunnlag for å vurdere faktum annerledes pga. bevisreglene ved vurderingen av erstatningssprømalet.

Når det ikke foreligger grov uaktsomhet, kan ikke de etterlatte få medhold i sitt krav om oppreisning. ■■■■ frifinnes derfor for kravet.

#### **5. Sakskostnader**

Aktor har ikke nedlagt påstand om sakskostnader og retten finner ikke grunn til å idømme det av eget tiltak, særlig fordi ■■■■ er frifunnet for det mest alvorlige forholdet.

Dommen er enstemmig.

## DOMSSLUTNING

1. ██████████, født ██████████ 1984, frifinnes for post I.
2. ██████████, født ██████████ 1984, dømmes for overtredelse av vegtrafikkloven § 31, jf. § 3 og vegtrafikkloven § 31, jf. § 4, jf. trafikkreglenes § 7 nr. 3 til fengsel i 36 – trettiseks - dager, jf. straffeloven § 79 bokstav a. Fullbyrding av straffen utsettes med en prøvetid på 2 – to - år jf. straffeloven § 34.
3. ██████████ født ██████████ 1984 dømmes til tap av førerrett i 18 – atten - måneder, jf. vegtrafikkloven § 33 nr. 1, jf. tapsforskriften § 2-4 første ledd. For gjenerverv av førerretten må det avlegges full ny førerprøve, jf. tapsforskriften § 8-1, jf. § 8-4, jf. § 4-2.
4. ██████████, født ██████████ 1984, frifinnes for kravet om oppreisning.

\*\*\*\*\*

### Elektronisk forkynning

Retten har pålagt tiltalte og etterlatte å være tilgjengelig for elektronisk forkynning av avgjørelsen i perioden 8. til 10. mai 2023, jf. domstolloven § 163b tredje ledd.

Forkynning anses skjedd når tiltaltes kvittering for mottak av avgjørelsen er returnert til retten. Om kvittering ikke returneres vil forkynnelse likevel anses for å ha funnet sted, senest ved utløpet av det tidsrommet som er fastsatt i pålegget fra retten, med mindre det er grunn til å tro at tiltalte har gyldig fravær.

Tiltalte og etterlatte ble gjort oppmerksom på at ankefristen utløper to uker etter at dommen anses forkynt.

Retten hevet

Ina Strømstad

Anna Margareta Nygren

Jan Ole Røvik

## Til deg som har fått en dom i tingretten

### Her får du informasjon om:

1. anke til lagmannsretten
2. ny behandling i tingretten
3. straff og soning

### 1. Anke til lagmannsretten

Du har rett til å anke en dom fra tingretten til lagmannsretten. Å anke betyr at en annen domstol behandler hele eller deler av saken din på nytt.

#### Fristen for å anke er to uker

Du må anke dommen innen to uker fra den dagen dommen ble forkynt for deg. Er du pålagt å møte til forkynnelse, starter fristen fra det varslede forkynnestidspunktet, selv om du ikke møter.

#### Hva kan du anke over?

Du kan for eksempel anke hvis du mener at

- det ikke er godt nok bevist at du er skyldig i det du ble dømt for i tingretten
- retten har tolket loven feil
- straffen er for streng
- retten har gjort feil i saksbehandlingen
- andre deler av dommen er feil (erstatning, inndragning, tap av retten til å kjøre bil o.l.)

#### Kan lagmannsretten nekte å behandle anken?

Lagmannsretten vurderer alle anker, men den kan nekte å gi anken din full behandling hvis den mener det er klart at dommen ikke vil bli endret.

Hvis dommen kun gjelder en bot, inndragning eller tap av retten til å kjøre bil, vil lagmannsretten som regel ikke behandle anken, med mindre det er spesielle grunner for det.

På den andre siden vil lagmannsretten nesten alltid behandle en anke hvis saken gjelder en forbrytelse som kan føre til fengsel i mer enn seks år.

#### Innhold i anken

Dette må være med i anken:

- hvilken dom du anker over, og om anken gjelder hele dommen eller bare enkelte deler
- hva du anker over, for eksempel:
  - at det ikke er godt nok bevist at du er skyldig i det du ble dømt for i tingretten (beskriv gjerne hva du er uenig med tingretten om)
  - at retten har tolket loven feil (oppgi gjerne hvilke feil)
  - at straffen er for streng
  - at retten har gjort feil i saksbehandlingen (og i så fall hvilke feil)
- om anken gjelder inndragning
- om du krever ny behandling av erstatningskrav
- om du krever ny behandling av andre sivile krav som nevnt i straffeprosessloven § 3

Dette kan også være med i anken:

- nye bevis som du vil legge fram
- hvilket resultat du ønsker



Hvis du krever ny behandling av erstatningskrav eller andre sivile krav nevnt i [straffeprosessloven § 3](#), må du oppgi:

- om anken gjelder hele avgjørelsen
- hvilket resultat du ønsker
- feilene du mener har skjedd
- hvorfor du mener det er gjort feil (både faktiske feil og rettslige feil)
- bevisene du vil føre

### Slik anker du

En advokat eller forsvarer kan gi deg råd om du bør anke eller ikke, og hjelpe deg med å skrive anken. Du kan også få hjelp til å skrive anken i tingretten, hos påtalemyndigheten eller av noen som jobber i fengselet. Du må selv underskrive på anken.

- Du kan levere anken skriftlig eller muntlig til tingretten der du fikk dommen.
- Du kan også levere anken til påtalemyndigheten, for eksempel politiet eller statsadvokaten.
- Er du i fengsel, kan du få hjelp av noen som jobber der til å sende inn anken.

### Du får oppnevnt forsvarer hvis saken blir behandlet av lagmannsretten

Hvis lagmannsretten bestemmer at den skal behandle anken din, får du oppnevnt en forsvarer. Det er staten som betaler forsvareren, du skal ikke betale. Du kan vanligvis velge hvem du vil ha som forsvarer. Hvis du ønsker en bestemt forsvarer, skriver du det i anken.

## 2. Ny behandling i tingretten

Er du dømt i en straffesak, men var ikke til stede da saken din ble behandlet? Da kan du be om at saken blir behandlet på nytt. Da må du forklare hvorfor du ikke kunne komme til rettssaken, og hvorfor du ikke meldte fra i tide.

Fristen for å kreve ny behandling er to uker fra du har lest eller hørt dommen.

## 3. Straff og soning

### Når skal du sone?

Når dommen er endelig behandlet (rettskraftig), vil politiet sende den til Kriminalomsorgen, som sender deg innkalling til soning. Dette gjelder alle typer straff.

- Er du dømt til fengsel, får du innkalling minst tre uker før du skal møte fram til soning.
- Hvis du har spesielle ønsker om når du skal sone, må du fortrest mulig ta det opp med Kriminalomsorgen.

### Kan du sone hjemme?

Har du fått en ubetinget fengselsstraff på under seks måneder? Da kan du søke om å få sone hjemme med elektronisk kontroll (soning med fotlenke). Hvis du er aktuell for en slik soningsform, vil Kriminalomsorgen sende deg informasjon og søknadsskjema.

### Kan du sone på institusjon?

Har du fått en ubetinget fengselsstraff på under ett år? Da kan du søke Kriminalomsorgen om å få sone straffen i en institusjon, som for eksempel gir deg:

- behandling av rusproblemer
- behandling av psykiske lidelser
- spesielle former for omsorg eller attføring

Mer informasjon og søknadsskjema får du hos Kriminalomsorgen.

### Hva er betinget fengselsstraff?

Betinget fengselsstraff betyr at soningen er utsatt i en prøvetid. Hvis du ikke gjør noe straffbart i denne prøvetiden, slipper du å sone i fengsel. Hvis du gjør noe straffbart i prøvetiden, kan retten bestemme at du likevel skal sone hele eller deler av fengselsstraffen.

Det kan også være andre vilkår i dommen, som å gjennomføre Narkotikaprogram med domstolskontroll (ND) eller et program mot ruspåvirket kjøring (RK). Her gjelder også det samme: Hvis du bryter vilkårene, kan retten bestemme at du må sone hele eller deler av straffen likevel.

### Hva er ungdomsstraff?

Hvis du er dømt til ungdomsstraff, blir saken din sendt til Konfliktrådet. De kaller deg inn til et såkalt stormøte. Her skal dere forsøke å bli enige om hva du må gjøre for å unngå fengselsstraff. Hvis dere ikke blir enige, sendes saken tilbake til domstolen. Da vil retten bestemme om du skal sone hele eller deler av straffen i fengsel.

### Hva er samfunnsstraff?

Samfunnsstraff betyr at du skal gjøre samfunnsnyttig tjeneste, delta i et program eller andre tiltak i et bestemt antall timer. Kriminalomsorgen bestemmer når og hvordan straffen skal gjennomføres. Hvis du gjør noe straffbart før du er ferdig med samfunnsstraffen eller bryter andre regler for samfunnsstraffen, kan retten bestemme at du må sone i fengsel i stedet.

### Bot

Hvis du ikke betaler boten innen fristen, kan du få trekk i lønn. Boten kan også bli krevet inn ved hjelp av tvang. Går ikke det, kan du bli innkalt til å sone straffen i fengsel i stedet. Du kan søke Kriminalomsorgens bøteadministrasjon om å få gjøre bøtetjeneste (samfunnsnyttig tjeneste) i stedet for å betale boten.

## Mer informasjon

- Mer informasjon om soning, straff og alternativer til fengselsstraff finner du på [www.kriminalomsorgen.no](http://www.kriminalomsorgen.no).
- Se også straffegjennomføringsloven om de ulike formene for soning. Den finner du på [www.lovdatab.no](http://www.lovdatab.no).
- Har du andre spørsmål, kan du kontakte fengselet, friomsorgskontoret eller ND-senteret du innkalles til.