



BORGARTING LAGMANNSRETT

DOM

Avsagt: 31.01.2024

Saksnr.: 23-095989AST-BORG/03

Dommere:

Lagdommer	Karl Otto Thorheim
Konstituert lagdommer	Tomasz Edsberg

Meddommere:

Rådgiver	Ida Olsen Rognstad
Løsningsarkitekt	Bjørn Roar Martinussen
Seniorrådgiver	Kåre Rudsar
Kommunikasjonsrådgiver	Sivert Sverre Almvik
Seniorrådgiver	Nina Kristin Henriksen

Påtalemyndighet	Oslo Statsadvokatembeter	Statsadvokat Erik Førde
-----------------	--------------------------	-------------------------

Tiltalt		Advokat Thomas Randby
---------	---	-----------------------

Oslo statsadvokatembeter har ved tiltalebeslutning 13. februar 2023 satt [REDAKTERT], født [REDAKTERT] 1984, under tiltale 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 [REDAKTERT] med tilhenge. 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 [REDAKTERT] 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.

Oslo tingrett avsa 5. mai 2023 dom med slik slutning:

1. [REDAKTERT], født [REDAKTERT] 1984, frifinnes for post I.
2. [REDAKTERT], født [REDAKTERT] 1984, dømmes for overtredelse av vegtrafikkloven § 31, jf. § 3 og vegtrafikkloven § 31, jf. § 4, jf. trafikkreglens § 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. [REDAKTERT] født [REDAKTERT] 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. [REDAKTERT], født [REDAKTERT] 1984, frifinnes for kravet om oppreisning.

Oslo statsadvokatembeter har anket dommen til Borgarting lagmannsrett. Anken gjelder bevisbedømmelsen under skyldspørsmålet for tiltalen post I. Den er henvist til ankeforhandling ved Borgarting lagmannsretts beslutning 7. juli 2023. Tingrettens domfellelse knyttet til tiltalen post II og III er ikke anket og er derfor endelig avgjort.

Det er også inngitt særskilt anke over de sivile kravene. Idet anken over bevisbedømmelsen under skyldspørsmålet for tiltalen post I ble henvist til ankeforhandling, blir de sivile kravene å behandle sammen med straffesaken, jf. straffeprosessloven § 434.

Ankeforhandling er holdt 16.–18. januar 2024 i Borgarting lagmannsretts hus. [REDACTED] og 10 vitner, herunder 4 sakkyndige vitner, har gitt forklaring. Det ble også gjennomført befaring. Øvrig bevisførsel fremgår av rettsboken.

Aktor la ned slik **påstand**:

1. [REDACTED] født [REDACTED] 1984 dømmes for overtredelse av straffeloven § 281, samt de forhold som er rettskraftig avgjort ved Oslo tingretts dom av 5. mai 2023, alt sammenholdt med straffeloven § 79 bokstav a til en straff av fengsel 60 – seksti – dager.
2. [REDACTED] født 15.12.1984 dømmes til tap av førerrett i 3 – tre – år, jf. vegtrafikkloven § 33 nr. 1, jf. tapsforskriften § 2-4 annet ledd. For gjenerverv av førerretten må det avlegges full ny førerprøve, jf. tapsforskriften § 8-1, jf. § 8-4, jf. § 4-2.

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.
5. [REDACTED] betaler oppreisningserstatning til [REDACTED] fastsatt etter rettens skjønn.
6. [REDACTED] betaler oppreisningserstatning til [REDACTED] fastsatt etter rettens skjønn.

Forsvareren la ned slik **påstand**:

1. Tiltalte frifinnes for tiltalens post I.
2. Tiltalte frifinnes for krav om erstatning.
3. Under enhver omstendighet anses han på mildeste måte.

Lagmannsretten bemerker:

1. Oppsummering

Ved vurderingen av om tiltalte har utvist den nødvendige uaktsomhet etter straffeloven § 281, har lagmannsretten delt seg i et flertall og et mindretall.

Lagmannsrettens flertall – lagdommer Thorheim og konstituert lagdommer Edsberg samt meddommerne Rognstad, Almvik og Henriksen – har kommet til at anken over bevisbedømmelsen under skyldspørsmålet for tiltalen post I fører frem, og at ██████████ skal domfelles for overtredelse av straffeloven § 281.

Lagmannsrettens mindretall – meddommerne Martinussen og Rudsar – har kommet til at ██████████ skal frifinnes for anklagen om overtredelse av straffeloven § 281, jf. tiltalens post I.

Lagmannsretten har fastsatt en straff på fengsel i 60 dager.

En samlet lagmannsrett har kommet til at de etterlattes krav på oppreisingserstatning ikke fører frem og at ██████████ skal frifinnes for disse.

2. Skyldspørsmålet

2.1 Om sakens bakgrunn – hovedtrekkene i hendelsesforløpet 21. april 2022

██████████ er født ██████████ 1984. Han har vært yrkessjåfør i om lag 10 år.

Torsdag 21. april 2022 hadde ██████████ hatt et kjøreoppdrag i Moss. Han var i utgangspunktet på vei hjem til ██████████. Han fikk imidlertid beskjed fra sin sjef om å hente en gravemaskinskuffe i Oslo sentrum, i nærheten av regjeringskvartalet. Denne skulle transporteres til Hamar.

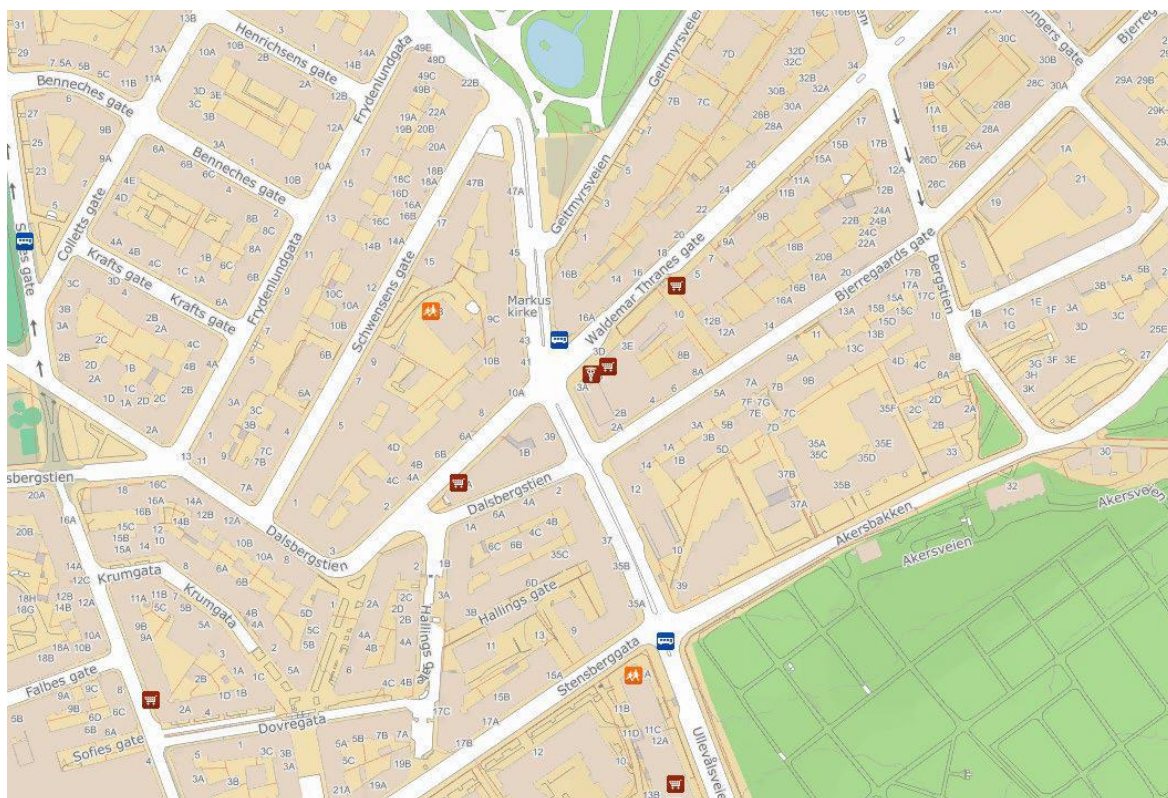
Denne dagen kjørte ██████████ en fireakslet trekkvogn med henger. Vogntoget er til sammen cirka 17 meter langt og veier anslagsvis 35 tonn. Det var ingen tekniske feil på lastebilen eller hengeren.

Etter opplastningen kjørte ██████████ oppover Ullevålsveien på vei ut av sentrum. Han satte på GPS for veidireksjon. ██████████ pratet også i mobil med en kamerat på dette tidspunktet. Det var vanlig ettermiddagstrafikk. Ulykken skjedde i krysset Ullevålsveien/Waldemar Thranes gate om lag kl. 16:00. I krysset kjørte ██████████ på og over ██████████ med trekkvognens høyre forhjul. Vogntoget var i en høyresving, mens ██████████ kom syklende rett frem i Ullevålsveien og inn i krysset på vei oppover Ullevålsveien.

Det aktuelle krysset ser slik ut (bildet er ikke tatt ulykkesdagen):



Dette oversiktskartet viser kollisjonsstedet:

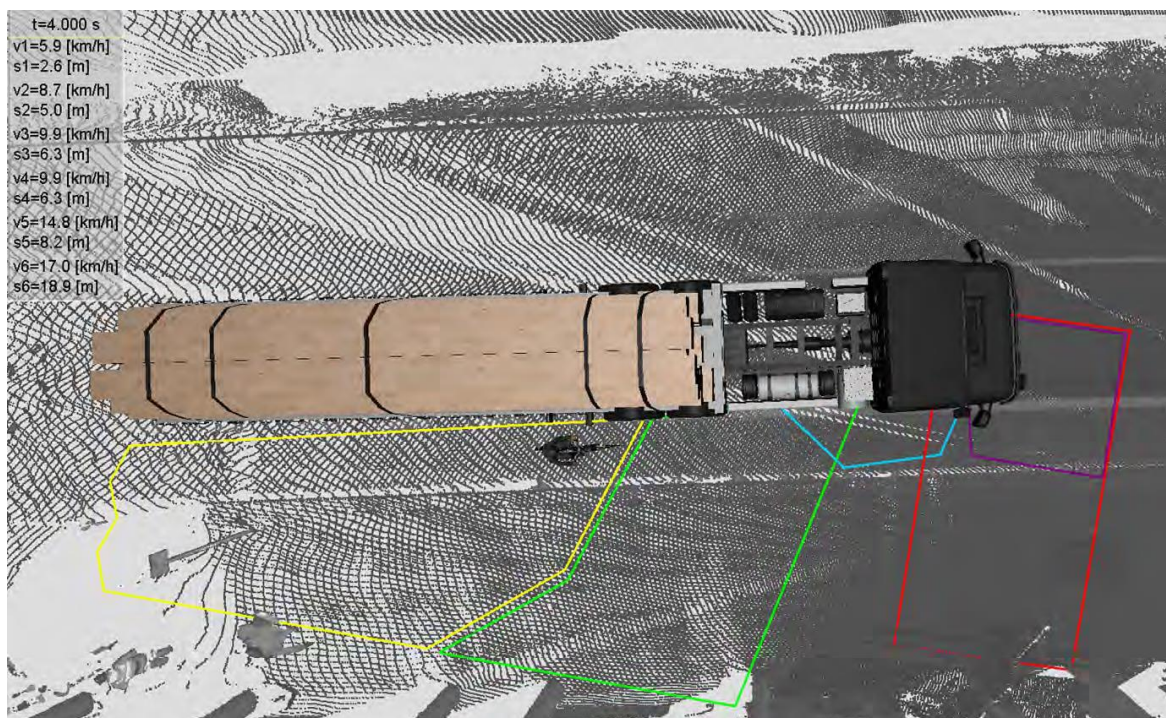


Krysset er et firearmet lyskryss. Som bildet ovenfor viser, har Ullevålsveien tre felt i krysset – ett felt for sydgående trafikk ned mot sentrum. Dette feltet er adskilt med midtrabatt for nordgående trafikk, som har to felt - ett felt for trafikk som skal til venstre og ett felt for trafikk som skal rett frem eller til høyre. I tillegg er det et markert sykkel felt i høyre del av veibanen, samt en rødmerket «syklistboks» fremme ved krysset.

Ulykken ble festet på film av et dashbordkamera i en bakenforkjørende bil. Denne bilen hadde en taxi mellom seg og [REDACTED] lastebil og hengeren. Filmen står sentralt i bevisvurderingen.

Basert på filmen er det utført en datasimulering av hendelsesforløpet ved hjelp av dataverktøyet PC-crash. I denne simuleringen – hvor hendelsesforløpet ses fra en rekke ulike posisjoner – er også lastebilens sikt- og blindsoner lagt inn.

Sentralt for bevisvurderingen er hvilken mulighet [REDACTED] hadde til å observere syklisten i speilene på vogntoget. Vogntoget har på hver side et hovedspeil og et toppspeil. De er konvekse, hvilket gir bredere synsvidde, men forminsker objekter og gjør at objektene ser ut som de er lengre borte. Toppspeilet er mer konvekst og forminsker objektene relativt mer enn hovedspeilet. Det er også et speil over høyre dør for å kunne se objekter nokså tett inntil trekkvognens høyre side. Videre er det et speil i frontrutens øvre høyre hjørne. Dette speilet 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 trekkvognen. Følgende skisse er fremlagt for å vise synsfeltene:



Etter det opplyste, under henvisning til bevisførselen, herunder befaring av et lignende vogntog og sakkyndige rapporter og sakkyndige vitneforklaringer, markerer det gule feltet synsvidden for hovedspeilet. Lagmannsretten legger til grunn at det er mulig å se objekter lenger bakover enn det som er markert på skissen – altså at hovedspeilet også vil vise trafikanter mv. lengre bak enn hengerens bakre del. Dette kan illustreres av tiltaltes observasjon av en motorsyklist som tok inn til høyre ved Bjerregaards gate, jf. også nedenfor. Det grønne feltet markerer synsfeltet for toppspeilet. De blå, lilla og røde feltene markerer synsfeltet til henholdsvis dørspeilet, frontrutespeilet og kameraet. Mellom det grønne, rød og blå feltet er trekkvognens blindsoner. I denne sonen var det ikke mulig for tiltalte å se eventuelle trafikanter. Synsfeltene vil kunne endres ut fra trekkvognens plassering – herunder om den er i sving mv. Her vil også hengeren kunne utgjøre en hindring for synsfeltet bakover.

Lagmannsretten legger videre på bakgrunn av bevisførselen følgende bevist ut over enhver rimelig tvil:

■■■■ kjørte lastebilen med henger inn mot krysset. Han måtte stoppe for rødt lys. Da han stoppet, hadde han en personbil og ‘syklistboksen’ mellom seg og gangfeltet som krysset Ullevålsveien. Nede ved avkjørselen til Bjerregaards gate tok en motorsyklist av til høyre. Om lag ti sekunder senere krysset ■■■■, som kom syklende oppover Ullevålsveien, Bjerregaards gate på vei inn mot krysset – og var på dette tidspunktet nesten på høyde med bakre del av ■■■■s henger. Hennes hastighet er beregnet til cirka 16–17 km/t. Hun var kledd i mørk bukse, mørk jakke og brukte sort hjelm. Det fremkommer av filmen at det var sol og fine kjøreforhold. Lagmannsretten legger til grunn at det ikke var sjenerende lysforhold for ■■■■.

Foran ■■■■s lastebil sto som nevnt en personbil, og det var en ‘syklistboks’ mellom denne og gangfeltet. På et tidspunkt krysset et sykkelbud over Ullevålsveien foran personbilen. Sykkelbudet hadde rødt lys.

■■■■s lastebil var ifølge ■■■■ lagt noe over i venstre kjørefelt da han sto på rødt lys. I filmen vises det at ■■■■s lastebil og henger har blinklys på – i retning høyre.

Da ■■■■ – og bilen foran ham – fikk grønt lys, kjørte ■■■■ lastebilen inn i krysset. Av filmen fremgår det at ■■■■ la lastebilen litt mot venstre i krysset, slik at han kunne greie den planlagte høyresvingen. Idet ■■■■ påbegynte sin sving til høyre, var ■■■■ nærmest på høyde med lastebilen i krysset – på vei rett frem. Vogntoget – dets trekkvogn – kolliderte med ■■■■. Hun døde momentant. Hastigheten til vogntoget var lav på kollisjonstidspunktet, om lag 15 km/t.

■■■■ var på tidspunktet for hendelsen ikke påvirket av medisiner, alkohol eller andre midler.

■■■■ har nektet straffskyld etter straffeloven § 281. Han nektet også straffskyld for tiltalen post II og III, som han ved tingrettens dom er endelig domfelt for. Lagmannsretten kommer straks tilbake til hovedtrekkene i ■■■■s forklaring.

2.2 Om de rettslige utgangspunkter – uaktsomhetsnormen i straffeloven § 281

Det gjelder et strengt beviskrav i straffesaker. All rimelig og fornuftig tvil om faktum skal komme tiltalte til gode. Beviskravet gjelder bevisresultatet for hvert straffbarhetsvilkår (handlingen og skyldkravet), ikke det enkelte element i bevisbedømmelsen. I Rt-2005-1353 avsnitt 14 uttrykker Høyesterett det slik:

Prinsippet om at enhver rimelig og fornuftig tvil skal komme den tiltalte til gode er en bærebjelke i straffeprosessen. Kravet gjelder for bevisresultatet som sådan – i vår sak om A hadde utvist forsett med hensyn til den omstendighet at det dreide seg om narkotika. Bevisbedømmelsen beror ofte på en vurdering av flere momenter som hver for seg kan ha ulik bevisstyrke. Det kreves ikke at hvert enkelt moment skal være bevist utover enhver rimelig tvil, så lenge det etter en samlet vurdering av momentene ikke er rimelig tvil om konklusjonen.

Det springende punkt i bevisvurderingen under skyldspørsmålet for tiltalen post I, er om tiltalte har utvist tilstrekkelig uaktsomhet med hensyn til forvoldelsen av ■■■■ sin død.

Straffeloven § 281 lyder slik:

Med fengsel inntil 6 år straffes den som uaktsomt forvolder en annens død.

Det er ingen tvil om at årsakskravet etter straffeloven § 281 er oppfylt og at ■■■■ objektivt sett forvoldte ■■■■ sin død ved å føre vogntoget slik at det traff ■■■■ og kjørte over henne.

Det er imidlertid et krav om at tiltalte må ha opptrådt uaktsomt og at uaktsomheten omfatter dødsfølgen. Det må følgelig kunne konstateres at tiltalte burde forstått at dødsfølgen kunne inntre, og at han kan bebreides for at han handlet som han gjorde, se blant annet HR-2009-556-A avsnitt 22.

Straffeloven § 281 krever at det er utvist såkalt ‘vanlig’ eller ‘simpel’ uaktsomhet, i motsetning til grov uaktsomhet. Hva som skal til for å konstatere vanlig uaktsomhet, er definert i straffeloven § 23, hvor første ledd lyder:

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

Ordlyden knesetter to vilkår for at det skal foreligge straffbar uaktsomhet. For det første må handlingen objektivt sett fravike det som er «forsvarlig opptreden» på det aktuelle livsområdet – i vår sak er det en yrkessjåførs kjøring av et tungt kjøretøy i et trafikkert veikryss. Forarbeidene til straffeloven angir at ved vurderingen av hvilke krav som må stilles til en forsvarlig opptreden, vil alvoret i situasjonen, skadepotensialet, interessene som er truet og handlingsalternativene være av betydning, jf. Ot.prp. nr. 90 (2003–2004) side 426. Videre kan visse situasjoner påkalle en særlig aktpågivenhet. For det annet må det ut fra gjerningspersonens egne forutsetninger være grunnlag for bebreidelse. I Ot.prp. nr. 90 (2003–2004) side 229–230 gis det uttrykk for at normen i straffeloven § 281 viderefører tidligere ulovfestet rett, og dette uttrykkes slik:

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 fastleggelsen av normen for hva som er forsvarlig opptreden i forbindelse med en yrkessjåførs kjøring av et tungt kjøretøy i et trafikkert veikryss, er det av særlig interesse å se hen til om det foreligger lovgivning, forskrifter, sedvane eller rettspraksis på området, jf. Ot.prp. nr. 90 (2003–2004) side 426. Etter vegtrafikkloven § 31 første ledd, som tiltalens post II gjelder, kan den som forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelsen i vegtrafikkloven § 3 om å «ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade», straffes med bot eller fengsel inntil ett år. Både straffeloven § 281 og vegtrafikkloven § 31, jf. § 3, rammer altså uaktsom kjøring av motorvogn. Til domfellelse etter straffeloven § 281 kreves det imidlertid, som nevnt, at uaktsomheten omfatter dødsfølgen. I tillegg – og det er det sentrale for vurderingen av saken her – er det noe ulikhet i aktsomhetsnormen etter de to bestemmelsene. Frem til lovendring 15. juni 2002 nr. 64 var aktsomhetsnormen den samme i daværende straffelov 1902 § 239 og vegtrafikkloven § 3. Ved lovendringen ble imidlertid aktsomhetskravet i straffeloven noe lempet. Litt forenklet sagt kan det fastslås at aktsomhetsnormen i vegtrafikkloven § 3 fortsatt er meget streng, mens den er noe mildere etter straffeloven § 281. Det tilføyes at straffeloven § 281 er en ren videreføring av straffeloven 1902 § 239.

I forarbeidene til den nevnte lovendringen (Ot.prp. nr.46 (2000–2001) side 58) er det gjengitt en redegjørelse fra riksadvokaten om påtalepraksis, som departementet sluttet seg til. De saker hvor det reageres med tiltale både etter straffeloven 1902 § 239 – nå straffeloven § 281 – og vegtrafikkloven § 3, vil regelmessig inneholde ett eller flere av følgende karakteristika:

- Fører har vært alkoholpåvirket eller sovnet ved rattet.
- Fører har holdt en markant for høy hastighet ut fra de rådende kjøreforhold.
- Fører 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 m.v.

- Det gis ingen forklaring på hvorfor fører ikke i tide er blitt oppmerksom på eller har innrettet seg på åpenbare faremomenter (markant ubevisst uaktsomhet).
- Fører har bevisst tatt en sjanse.
- Fører har konsentrert sin oppmerksomhet om forhold som er føringen uvedkommende.

Ulykker som kun blir iretteført med tiltale etter vegtrafikkloven § 3 vil på den annen side oftest høre hjemme i en av følgende grupper:

- Det kan gis en forstandig forklaring på hvorfor fører ikke i tide er blitt oppmerksom på faremomenter, for eksempel at det er særlig glatt på den aktuelle strekning, jfr. Høyesteretts avgjørelse av 22. desember 1999.
- Ekstraordinær eller ulovlig trafikkatferd fra forulykkede utgjør et sentralt ledd i årsaksrekken.
- Fører har i et komplisert trafikkbilde kortvarig feilfordelt sin oppmerksomhet om trafikkrelevant, men ikke den mest sentrale informasjon.

Man kan vel si det slik – som en oppsummering – at påtalemyndigheten i dag finner det vanskelig å belaste en hverdagsbilist med tiltale for uaktsomt drap, dersom uaktsomheten er av en karakter som alle førere må erkjenne at en gjør seg skyldig i fra tid til annen.

Departementet ga sin tilslutning til denne praktiseringen av aktsomhetsnormen, se proposisjonen side 31.

I Rt-2002-1556 uttaler Høyesterett på side 1558 at lovendringen var ment å omfatte det som betegnes som «den lave uaktsomhetskategori», og at denne er karakterisert ved «et øyeblikks uoppmerksomhet eller feilfordeling av oppmerksomheten». Om forholdet mellom aktsomhetsnormen i straffeloven 1902 § 239 og vegtrafikkloven § 3, uttales det følgende i Rt-2005-893 avsnitt 9:

Før straffeloven § 239 ble endret ved lov 15. juni 2001 nr. 64, var aktsomhetsnormen i vegtrafikkloven § 3 og straffeloven § 239 den samme, men slik at det for domfellelse for overtredelse av § 239 også krevdes uaktsomhet i forhold til dødsfølgen. I kjennelsen i Rt-2002-190 er det gjort utførlig rede for bakgrunnen for lovendringen i 2001 og for det som sies om rekkevidden av lovendringen i forarbeidene. Meningen med lovendringen var å lempe noe på bindingen mellom vegtrafikkloven § 3 og straffeloven § 239. Selv om dette formålet ikke hadde fått noe adekvat uttrykk i den nye lovteksten, fant Høyesterett at 'de forutsetninger som er lagt til grunn i forarbeidene må bli retningsgivende for rettspraksis'. Det ble imidlertid bemerket at det fremstår som 'uklart hvor langt lovendringen har ment å lempe på aktsomhetskravet i § 239, ut over henvisningen til riksadvokatens påtalepraksis og en mer generell avgrensning mot uaktsomhet 'av en slik karakter som alle førere må erkjenne at en gjør seg skyldig i fra tid til annen', og det ble tilføyd at meningen 'må særlig antas å være å avgrense mot saksforhold av den type som er omtalt i Rt-1990-1021 og Rt-1991-216.

I forarbeidene til straffeloven 2005 (Ot.prp. nr. 22 (2008–2009) side 197) oppsummeres aktsomhetsnormen i straffeloven 1902 § 239 i trafikksaker slik:

Slik departementet oppfatter utviklingen i rettspraksis, og etablert påtalepraksis, må det sondres mellom situasjoner som krever særlig aktpågivenhet, som for eksempel ved rygging eller kryssing av fotgjengerfelt eller gang- og sykkelsti, og situasjoner hvor det ikke kan stilles krav utover alminnelig aktsomhet. For de førstnevnte tilfeller gjelder det fortsatt et strengt krav til aktsomhet. Men når det gjelder de sistnevnte tilfellene, synes aktsomhetsnormen å være lempet i tråd med målsetningen for lovendringen i 2001. Departementet oppfatter rettspraksis dithen at aktsomhetsnormen er lempet noe ved at det må kreves en mer kritikkverdig atferd enn det enhver bilist gjør seg skyldig i fra tid til annen ved et øyeblikks uoppmerksomhet eller feilfordeling av oppmerksomheten.

Ved fastleggningen av det nærmere innhold i aktsomhetsnormen i straffeloven § 281, er det først og fremst høyesterettspraksis som er sentral og retningsgivende. Høyesterett har avsagt flere saker om vurderingen av denne normen, jf. blant annet HR-2009-556-A, HR-2018-389-A, HR-2018-1658-A, HR-2018-2189-A og HR-2018-1050-U. Kjernen i normen har ligget fast: Dersom uaktsomheten er «av en slik karakter som alle førere må erkjenne at en gjør seg skyldig i fra tid til annen», er det ikke tilstrekkelig for å kunne domfelle for uaktsomt drap ved dødsulykker med motorvogn. Dette er ofte karakterisert ved «et øyeblikks uoppmerksomhet eller feilfordeling av oppmerksomheten», som departementet uttalte i Ot.prp. nr. 46 (2000–2001) side 66 og som senere er gjentatt i en rekke høyesterettsavgjørelser.

For yrkessjåfører av tungtransport er det lagt til grunn at det gjelder en skjerpet aktsomhetsnorm. Det vises her blant annet til HR-2018-389-A avsnitt 20 hvor følgende uttales:

Kjøringen foregikk med en tung lastebil. Feil manøvrering kan gjøre stor skade. Å føre slike doninger krever særlig forsiktighet. I tillegg var A yrkessjåfør. Aktsomhetskravet er skjerpet for yrkessjåfører i tunge biler, jf. Rt-2002-709 på side 712.

Et tema i saken er hvilken betydning *avdødes atferd* har ved aktsomhetsbedømmelsen. Lagmannsretten kommer tilbake til spørsmålet om vikeplikt. Her påpekes kort at det i rettspraksis er lagt til grunn at en bilfører ikke kan gå ut fra at andre aktører i trafikkbildet vil opptre normalt, men på den annen side plikter han heller ikke å innrette seg etter det ekstraordinære og upåregnelige. Uansett kan fornærmedes atferd være et moment i helhetsvurderingen av sjåførens skyld. Det vises til HR-2009-556-A avsnitt 31 og 32 med videre henvisninger.

Lagmannsretten legger disse rettslige utgangspunkter til grunn for vurderingen av om det foreligger uaktsomhet etter straffeloven § 281.

2.3 Skyldspørsmålet for tiltalen post I – straffeloven § 281

2.3.1 Tiltaltes forklaring

Om hendelsesforløpet har tiltalte i hovedtrekk forklart:

Han kjørte rolig oppover Ullevålsveien. Det var mye trafikk. Han kom opp til krysset og stoppet for rødt lys. Han hadde en bil foran seg som også ventet på grønt lys. Tiltalte har forklart at han satte på blinklys til høyre. Han hadde også lagt seg litt til venstre for å «bruke plass» slik at han ikke fikk biler mv. opp på venstre side.

Tiltalte har videre forklart at han observerte en motorsyklist bak seg til høyre. Motorsyklisten tok av til høyre inn i Bjerregaards gate.

Hans rutine i et slikt veikryss er å få oversikt over det som skjer rundt og som er relevant for hans kjøring. Han begynte på høyre side, og observerte at det var klart. Det «verste er syklistene i blindsoner på høyre side». På spørsmål om han igjen kontrollerte høyre side – etter observasjonen av motorsyklisten – svarte tiltalte at «i mitt hode svarer jeg ja, det er det normale jeg gjør». Han har forklart at han ikke vet hvor langt bakover han kunne observere i speilene. Syklisten må ha vært så langt bak at han ikke så henne.

På grønt lys begynte han å rulle fremover – etter bilen som sto foran. På dette tidspunkt kom det et sykkelbud syklende over Ullevålsveien – vedkommende syklet på rødt. Denne syklisten tok noe av tiltaltes oppmerksomhet. I tillegg sjekket han trafikken motgående fordi han trengte plass i krysset mot venstre for å greie høyresvingen. Det kom en lastebil inn i krysset nedover. Videre har tiltalte forklart at han sjekket fotgjengerfeltet på høyre side. Her var det samtidig grønt lys for eventuelle fotgjengere. Han måtte også sjekke at han fikk hengeren med seg rundt hjørnet av svingen. Tiltalte har forklart at han fordelte blikket «over det hele» og fulgte med på «alt». Dette var en form for «glidende bevegelser» fra hans side, og ingen særskilt sjekklister som han foretok.

Da han skulle svinge til høyre «så han nok i hovedspeilet», men da var trolig syklisten kommet for langt frem. Han merket at noe skjedde og stanset.

Tiltalte har forklart at han på intet tidspunkt så syklisten. Verken da han ventet på rødt lys, eller da han fikk grønt lys og begynte å kjøre inn i krysset. Det skjedde «veldig mye» i krysset – sykkelbudet som krysset rett foran, lastebilen imot og at han måtte sjekke fotgjengerfeltet på høyre side. På tidspunktet da han fikk grønt lys, var «det ingen der» på vogntogets høyre side. Syklisten kom «i skyggen».

Tiltalte har først forklart at han hadde vikeplikt for syklisten. Det var et sykkelfelt. Han hadde vikeplikt for syklende der da han skulle svinge til høyre. Det var imidlertid misvisende i krysset idet det ikke var en stiplet linje gjennom krysset for syklistene. Senere endret tiltalte forklaring og mente at han likevel ikke hadde hatt vikeplikt i krysset på grunn av at det ikke var noen markering av sykkelfeltet. Videre forklarte tiltalte at det er normalt at trafikanter – her syklisten – viker for en som har blinklys på, som han hadde.

Tiltalte har også forklart at han satt i telefonen med en kamerat. Denne samtalen var ikke forstyrrende for tiltalte. Han er som yrkessjåfør vant med å snakke i telefonen under kjøring.

Tiltalte var ikke godt kjent i dette krysset. Han brukte GPS for å kjøre ut av Oslo. Han har kjørt en del i Oslo, men ikke ofte i dette krysset.

2.3.2 Flertallets vurdering av skyldspørsmålet

Utgangspunkter for bevisvurderingen

Flertallet har etter en samlet vurdering funnet det bevist ut over enhver rimelig tvil at ■■■■■, da han ventet på rødt lys i krysset og da han kjørte ut i krysset og svingte til høyre, ikke var tilstrekkelig oppmerksom på om det var en myk trafikant på vogntogets høyre side. Dette hadde som konsekvens at han overså ■■■■■ som kom syklende inn i krysset og inn i hans svingretning til høyre. Ved dette mener flertallet at ■■■■■ har utvist en slik uoppmerksomhet og manglende aktpågivenhet at det samlet sett er snakk om uaktsom forvoldelse av ■■■■■ sin død, som utgjør en overtredelse av straffeloven § 281. Flertallet finner at det er tale om et tilfelle som ligger i det lavere opp mot det midtre sjikt av uaktsomhet som rammes etter straffeloven § 281.

Flertallet tar utgangspunkt i den skjerpede aktsomhetsnormen som gjelder for yrkessjåfører som fører tunge vogntog. Til dette kommer at det aktuelle veikrysset – som må anses som et komplisert og trafikkert veikryss – krevde særlig aktpågivenhet fra tiltaltes side, ikke minst siden han skulle svinge inn til høyre og det var et sykkelfelt på hans høyre side på vei inn i krysset. Det var vanlig ettermiddagstrafikk i krysset, hvilket vil si at det var en del aktivitet med både kjørende, syklende og gående trafikanter i ulike retninger.

Videre må utgangspunktet for vurderingen tas i at kjøringen ble utført med en trekkvogn og henger med totalt cirka 17 meters lengde og 35 tonns egenvekt. Til dette kommer at vogntoget har til dels betydelige blindsoner – men til gjengjeld er utstyrt med en rekke speil og kamera for å oppnå best mulig synsfelter. Det er ingen tvil om at vogntoget hadde en særlig stor skadeevne og at dette alene tilsa at tiltalte måtte utvise særlig forsiktighet ved kjøringen i dette krysset. Også det at tiltalte hadde plassert trekkvognen litt til venstre

inn i det venstre kjørefeltet, tilsa særlig aktpågivenhet fra tiltaltes side med hensyn til hva som befant seg på hans høyre side.

Sykkelfeltet er meget godt avmerket inn mot krysset. Det var fra krysset ved Bjerregaards gate oppmerket med rød farge og kantlinje, og før dette med tydelige hvite markeringslinjer. Det var også en rødmerket boks ved krysset, 'syklistboks', slik at syklistene kan stille seg opp der. Flertallet legger til grunn at sykkelfeltet var svært godt synlig for tiltalte i god tid før han kjørte inn mot krysset, og ikke minst det siste strekket inn mot krysset. Dette måtte samlet sett danne et klart varsel til tiltalte om å være særlig oppmerksom på syklistene – især idet han skulle foreta en høyresving i veikrysset. Flertallet legger videre til grunn – ut fra den samlede bevisførselen, herunder ikke minst de sakkyndige vitnenes forklaringer – at den som skal svinge til høyre med et slikt vogntog må være særlig påpasselig. For å foreta høyresvingen i krysset – og for å sikre at hengeren fulgte med rundt hjørnet av veiskulderen – måtte [REDACTED] kjøre en del frem og til venstre i krysset før han påbegynte svingen. Ved en slik manøvrering mener flertallet at [REDACTED] aktivt måtte anvende alle de speil han hadde til disposisjon for å forsikre seg om at han ikke hadde noen myke trafikanter opp sin høyre side før høyresvingen ble påbegynt.

Flertallet legger til grunn at [REDACTED] er en rutinert og dyktig lastebilsjåfør. Dette er også bekreftet av en kursleder som hadde [REDACTED] på kurs kort tid før ulykken inntraff, samt [REDACTED]s arbeidsgiver. Hva gjelder tiltaltes generelle kjøreatferd inn mot krysset, og hans plassering av trekkvognen noe inn over det venstre kjørefeltet, legger flertallet til grunn at det er intet å utsette på denne. Flertallet finner det også bevist at [REDACTED] anvendte blinklys til høyre og at disse var synlige for [REDACTED] da hun kom syklende opp langs vogntogets høyre side. Det vises her til filmen og til vitnet Bjerkes forklaring. Kjøringen inn i krysset er det heller intet å utsette på – [REDACTED] måtte legge seg noe ut til venstre i krysset for å kunne foreta høyresvingen slik at hengeren gikk klar. Hastigheten på kollisjonstidspunktet var 15 km/t og må isolert sett anses helt forsvarlig i krysset.

Det springende punktet i vurderingen, er om tiltalte utviste uaktsomhet da han ikke oppdaget syklisten – verken da han sto og ventet på grønt lys, eller da han begynte kjøringen etter å ha fått grønt lys. De sentrale bevis for denne vurderingen er nevnte videofilm og datasimuleringsfilm – holdt opp mot [REDACTED]s og de sakkyndige vitnenes forklaringer.

Innledningsvis bemerkes at [REDACTED] i tingretten ble dømt for brudd på vikeplikt, jf. tiltalen post III. Denne tiltaleposten er endelig avgjort. Imidlertid er en del av grunnlagsbeskrivelsen for post I at [REDACTED] hadde vikeplikt. Flertallet legger til grunn at det ikke er bundet av tingrettens vurdering av vikepliktspørsmålet opp mot tiltalen post I, noe både aktor og forsvarer var enige i. Flertallet finner imidlertid – i likhet med tingretten – at [REDACTED] hadde vikeplikt for syklisten da han foretok sin høyresving i krysset. Flertallet finner det tilstrekkelig å vise til forskrift om kjørende og gående trafikk – trafikkreglene –

(FOR-1986-03-21-747) § 7 nr. 3, jf. nr. 1. Forsvarerens henvisning til vikeplikt ved kryssing av separat gang- og sykkelvei, er ikke treffende, idet det her er tale om et sykkelfelt frem til krysset, jf. trafikkreglene § 1 bokstav f og g. Flertallet kan heller ikke se at det er avgjørende at sykkelfeltet ikke er stiptet over selve krysset, da trafikkreglene § 7 nr. 3 slår fast at kjørende som vil svinge, uansett har vikeplikt for syklende som skal rett frem «på kjørebane eller vegens skulder». Uansett påpeker flertallet at det ikke er avgjørende om [REDACTED] hadde vikeplikt eller ikke. [REDACTED]s plikt til særlig aktpågivenhet overfor myke trafikanter gjaldt like fullt.

Flertallet bemerker videre at den særlige årvåkenhet som [REDACTED] måtte utøve, kan deles inn i to tidsfaser – først fasen hvor [REDACTED] sto og ventet på rødt lys, og dernest fasen etter at han fikk grønt lys og kjørte inn i krysset. I det følgende vil flertallet vurdere disse tidsperiodene enkeltvis. Flertallet understreker imidlertid at det må foretas en samlet vurdering av den uaktsomhet som [REDACTED] har utvist – om kjøreatferden samlet sett overskrider terskelen for uaktsomhet etter straffeloven § 281.

Om tidsperioden da [REDACTED] ventet på grønt lys

Ut fra filmen kan det fastslås at [REDACTED] sto og ventet på grønt lys i om lag 25 sekunder. [REDACTED] har forklart at han på et tidspunkt i speilet så en motorsyklist bak seg på høyre side. Denne motorsyklisten svingte imidlertid inn til høyre lengre nede i Ullevålsveien. [REDACTED]s forklaring på dette punktet stemmer med det som fremgår av filmen: I denne ses en motorsyklist kjørende opp Ullevålsveien mens [REDACTED] stadig sto på rødt lys. Motorsyklisten svingte, om lag 20 sekunder ut i opptaket, av til høyre inn i Bjerregaards gate.

Ut fra dette kan det konkluderes med at [REDACTED] – mens han sto og ventet på grønt lys – i hvert fall foretok en observasjon i sine speil på høyre side. Flertallet legger til grunn – ut fra filmen og den øvrige bevisførselen, og at rimelig tvil om fakta skal komme tiltalte til gode – at syklisten på dette tidspunkt ikke var synlig for [REDACTED]. Syklisten kommer først til syne i filmen cirka 10 sekunder etter at motorsyklisten har svingt av til høyre. Som nevnt, syklet hun med en hastighet på om lag 16–17 km/t på sin el-sykkel. Hun må dermed ha vært nærmere 50 meter lengre nede i Ullevålsveien enn motorsyklisten da [REDACTED] observerte motorsyklisten, og hun var derfor uansett ute av det som kan vurderes å være det relevante trafikkbildet for [REDACTED] på dette tidspunktet.

Når syklisten kommer inn i filmen, er hun nesten på høyde med Bjerregaards gate. Flertallet legger til grunn at syklisten i hvert fall ble synlig for [REDACTED] på dette tidspunktet. Flertallet viser her til datasimuleringen og angivelsen der av synsfelt for [REDACTED]s speil, samt de sakkyndige vitnene som alle har forklart at syklisten var synlig for [REDACTED] på dette tidspunktet. Dette er også samme sted som [REDACTED] selv har forklart at han foretok observasjonen av den nevnte motorsyklisten.

Det sentrale tidsrommet i fasen før [REDACTED] fikk grønt lys, er dermed fra syklisten kommer inn i filmen og til [REDACTED] begynte å kjøre sakte fremover. Flertallet er kommet til at [REDACTED]s opptreden var klanderverdig i denne fasen. Ut fra filmen er det et tidsrom på flere sekunder – anslagsvis minst 3–4 sekunder – hvor [REDACTED] klart kunne ha observert syklisten før han begynte å kjøre. Flertallet minner om at det sentrale for en tungtransportsjåfør i et slikt tilfelle, er å ha kontroll på sin høyre side. Flertallet legger til grunn at normen her må være at lastebilsjåføren ikke setter kjøretøyet i bevegelse før han har forvissnet seg om at ingen trafikanter befinner seg i blindsonene – og ikke minst på den høyre side idet [REDACTED] skulle foreta en høyresving i krysset. [REDACTED] hadde derfor en sterk oppfordring til å aktivt sjekke sonen på sin høyre side. Det at han hadde sjekket denne sonen om lag 10 sekunder tidligere, da han så motorsyklisten, kan åpenbart ikke oppfylle aktsomhetsnormen.

Tiltalte har, som nevnt, forklart at han normalt sett ville kontrollert sin høyre side igjen i tidsrommet etter observasjonen av motorsyklisten. Hans forklaring er at syklisten må ha vært så langt bak at hun ikke var synlig for ham da han så i speilene. Flertallet kan ikke utelukke at [REDACTED] – i tillegg til å foreta observasjoner til venstre, frem i krysset og mot fotgjengerfeltet til høyre – også kikket raskt i speilene på høyre side rett før han begynte å kjøre. Flertallet finner det imidlertid klart at denne observeringen i så fall ikke kan ha vært av tilstrekkelig aktiv og forsvarlig karakter – nettopp for å forsikre seg om at det ikke kom noen syklist oppover i sykkelfeltet inn mot krysset. Etter flertallets vurdering må det forventes av en yrkessjåfør i et slikt tilfelle – når lysforhold og trafikkbildet er slik det var på ulykkestidspunktet – tar seg tid til en forsvarlig kontroll i speilene av om det kom noen syklist i hans sone på høyre side. Flertallet peker på at dette er et travelt kryss, og det var derfor nærliggende at det kunne komme syklist opp mot og inn mot krysset i den tiden [REDACTED] sto og ventet på grønt lys. [REDACTED] hadde etter flertallets vurdering tilstrekkelig tid til å kunne observere syklisten i dette tidsrommet, og han burde ha observert syklisten i dette tidsrommet.

Syklisten var etter flertallets vurdering godt synlig i trafikkbildet bakover i [REDACTED] sine speil, jf. datasimuleringen og de observasjoner som ble foretatt under befaringen. Dette gjelder selv om hun var kledd i mørke klær – det var stadig godt dagslys på dette tidspunktet. Tiltalte har vist til at hun var «i skyggen», men flertallet kan ikke se at dette medførte at hun ikke var godt synlig. Lastebilen sto også selv i skyggen, og det var ikke noe skarpt motlys.

Tiltalte har forklart at det skjedde «veldig mye» i krysset som tok hans oppmerksomhet før han fikk grønt lys.

Han har særlig pekt på sykkelbudet som syklet over fotgjengerfeltet foran ham på rødt lys, og lastebilen som kom i motgående retning, nedover i krysset. Flertallet finner at selv om [REDACTED] nødvendigvis måtte fordele sin oppmerksomhet på flere trafikkrelevante forhold, så kan ikke det unnskyldes at han ikke tok seg tid til å foreta en aktiv og forsvarlig kontroll av

om det kom syklister på hans høyre side i perioden før han satte vogntoget i bevegelse. Flertallet finner ikke at sykkelbudet som krysset fotgjengerfeltet, var en så relevant faktor for ■■■■■ på dette tidspunktet at det var forsvarlig av ■■■■■ å fordele oppmerksomheten vekk fra høyresiden i den utstrekning han må ha gjort. ■■■■■ hadde uansett en bil foran seg som måtte vente til sykkelbudet hadde passert. Det tok om lag 4–5 sekunder for sykkelbudet å passere veibanen, og ■■■■■ kunne og burde orientert seg forsvarlig til høyre også i løpet av denne perioden.

Flertallet finner etter dette at ■■■■■ – i den tiden han sto og ventet på grønt lys – ved sin unnlattelse av å sjekke sin høyre side og bakover på en aktiv og forsvarlig måte, har utvist uaktsomhet. Dette gjelder ikke minst når denne unnlattelsen på dette tidspunkt ses i sammenheng med ■■■■■s unnlattelse av forsvarlig kontrollsjekk for sin høyre side etter at han fikk grønt lys, se nedenfor.

Om tidsperioden etter at ■■■■■ fikk grønt lys

Ut fra filmen og datasimuleringen, legger flertallet til grunn at syklisten var synlig for ■■■■■ – i speilene på trekkvognens høyre side – i om lag 6–7 sekunder etter at ■■■■■ fikk grønt lys. Flertallet legger til grunn at syklisten kom i blindsonene omtrent da hun passerte fotgjengerfeltet.

Fra tidspunktet syklisten kjørte inn i vogntogets blindsoner, gikk det omtrent 2,5 sekunder til sammenstøtet skjedde. Denne perioden er etter flertallets syn uten større betydning for vurderingen av ■■■■■s uaktsomhet. I dette tidsrommet ville det nemlig uansett vært for sent å unngå sammenstøtet.

På denne bakgrunn blir det springende punktet i denne fasen om ■■■■■ i løpet av de om lag 6–7 sekundene syklisten var synlig for ham etter at han fikk grønt lys, kunne og burde handlet annerledes holdt opp mot aktsomhetsnormen beskrevet ovenfor.

Flertallet finner at ■■■■■ også under kjøringen etter at han fikk grønt lys og satte vogntoget i bevegelse, ikke i tilstrekkelig grad hadde den nødvendige oppmerksomheten rettet mot vogntogets høyre side – og at det etter den samlede bevisførselen er bevist at han ikke brukte sine høyre sidespeil tilstrekkelig aktivt og forsvarlig for å forsikre seg om at det ikke kom syklister opp på vogntogets høyre side før han skulle foreta høyresvingen. Flertallet viser til at det er tale om et visst tidsrom hvor ■■■■■ ikke kan ha sjekket sin høyre side bakover i tilstrekkelig grad. Det er dermed ikke tale om kun et øyeblikks uoppmerksomhet eller en helt kortvarig feilfordeling av oppmerksomheten.

Dersom ■■■■■ på forsvarlig måte hadde sjekket speilene på høyre side, ville syklisten vært godt synlig for ham innenfor et tidsrom på minst 5 sekunder. Flertallet legger som nevnt til grunn at trafikkbildet for ■■■■■ var noe komplisert. Han hadde en motgående lastebil som

avkrevde noe oppmerksomhet. Sykkelbudet var på vei over den siste delen av fotgjengerfeltet. Han måtte også sikre seg for mulig trafikk på sin venstre side. Endelig måtte han også ha et øye med om det kom fotgjengere i fotgjengerfeltet på høyre side der han skulle svinge inn. Disse fikk grønt lys samtidig med [REDACTED]. Når flertallet finner at [REDACTED], mens han påbegynte kjøringen inn i krysset og idet han la seg litt ut til venstre i krysset, feilfordelte sin oppmerksomhet, er det fordi flertallet mener en sentral del av det relevante trafikkbildet for [REDACTED] var om det kom syklist opp langs hans høyre side. Den som skal gjennomføre en slik sving som [REDACTED] skulle, til høyre i et slikt kryss, må nettopp være ekstra påpasselig mot denne sonen. Det var ikke [REDACTED]. Dersom [REDACTED] måtte konsentrere sin oppmerksomhet i slik grad mot det øvrige trafikkbildet som han har forklart, måtte han, etter flertallets syn, ha avvartet høyresvingen til han var sikker på at syklist eller andre trafikanter på vogntogets høyre side hadde kommet seg ut av blindsonene.

[REDACTED] har, som nevnt, forklart at sykkelbudet som syklet på rødt tok noe av hans oppmerksomhet. Flertallet kan, som omtalt ovenfor, ikke se at dette sykkelbudet var særlig relevant for gjennomføringen av [REDACTED]s kjøring inn i og gjennom krysset. Flertallet kan, i tråd med de sakkyndige vitnenes forklaringer, heller ikke se at den motgående lastebilen avkrevde betydelig oppmerksomhet fra [REDACTED]s side. Det var relativt god plass i krysset for den planlagte venstredreiningen [REDACTED] ville gjennomføre før han svingte til høyre. Ut fra filmen ses også at det er godt med plass mellom [REDACTED] og lastebilen på det tidspunkt [REDACTED] er ute i krysset mot venstre. Dersom [REDACTED] måtte rette all oppmerksomhet fremover og til venstre mot den motgående lastebilen over et lengre tidsrom, måtte han, etter flertallets syn, ha avvartet høyresvingen i noen sekunder for å foreta en forsvarlig kontroll av sin høyre side før han gjennomførte svingen. Selv om [REDACTED] også måtte følge med at hengeren «kom seg rundt hjørnet», kan ikke flertallet se at det kan unnskyldes [REDACTED]s unnlattelse av å sjekke sin høyresone bakover forsvarlig.

[REDACTED] har forklart at han fordelte sin oppmerksomhet og sitt blikk «over det hele», og at han fulgte med på «alt» med «glidende bevegelser». Flertallet finner at det ikke kan utelukke at [REDACTED] også i tidsrommet mens han kjørte inn i og gjennom krysset, foretok observasjoner inn mot sin høyre side. Flertallet finner det imidlertid bevist at [REDACTED] ikke kan ha brukt speilene på sin høyre side tilstrekkelig aktivt og forsvarlig for å forsikre seg om at det ikke kom en syklist inn i hans svingradius mot høyre. Dersom [REDACTED] hadde gjort dette, i tråd med det som etter flertallets syn må kreves av en tungtransportsjåfør i en slik situasjon, ville han ha oppdaget syklisten – hun var som nevnt godt synlig i minst 5 sekunder i denne tidsperioden. Flertallet minner også om at [REDACTED] etter flertallets syn hadde vikeplikt for syklisten, og at han uavhengig av dette måtte forsikre seg særskilt om at det ikke var trafikanter opp hans høyre side da han skulle svinge til høyre.

Tiltalte har forklart at han «nok så i hovedspeilet» da han svingte til høyre. Flertallet finner at denne sjekken enten må ha skjedd for sent, da syklisten allerede var inne i hans

blindsoner og sammenstøtet ikke lenger kunne unngås, eller at den ikke var forsvarlig utført. Flertallet konstaterer at det er på det rene at [REDACTED] ikke så syklisten før han traff henne med vogntoget.

For lagmannsretten er det fremlagt en «Ulykkesanalyserapport» (UAG-rapport) fra Statens vegvesens ulykkesanalysegruppe. Rapporten var ferdigstilt kort tid før ankeforhandlingen. Om formålet med rapporten heter det innledningsvis at:

Formål med å analysere ulykker er økt kunnskap som kan bidra til læring om hvordan og hvorfor ulykker skjer, og hva vi kan gjøre for å hindre fremtidige ulykker. Analysen har ikke som mål å fordele skyld eller avdekke juridisk straffeansvar. Det er viktig at ulykkesanalyserapporten leses med denne forståelsen.

Under oppsummeringspunkter fremheves blant annet følgende:

Syklisten var trolig i blindsoner og i kantsoner av hva speilene dekket i store deler av tiden vogntoget kjørte gjennom krysset.

Senere under læringspunkter heter det at:

I denne ulykken var syklisten trolig i blindsonen på vogntoget sin høyre side i deler av tiden.

Flertallet kan ikke se at vurderingene i UAG-rapporten rokker ved den bevisvurderingen som det er gjort rede for ovenfor. At syklisten var i blindsoner da [REDACTED] svingte til høyre inne i krysset er på det rene – dette var tilfelle i de siste 2,5 sekundene før sammenstøtet. Hva som menes eksakt med «tiden vogntoget kjørte gjennom krysset», er ikke uten videre klart. Frem til [REDACTED] dreide vogntoget noe mot venstre inne i krysset, mener flertallet at det er bevist at syklisten var godt synlig for ham. At syklisten ble synlig kun i kantsoner av speilene rett før han påbegynte svingen, endrer ikke flertallets vurdering av at [REDACTED] unnlot å anvende sine speil på høyre side tilstrekkelig aktivt og forsvarlig etter at han fikk grønt lys. Det tok også noen sekunder fra han startet opp på grønt lys til lastebilen var inne i krysset. Endelig viser flertallet til at det i UAG-rapporten særlig fremheves at den ikke har som formål å avdekke juridisk straffeansvar.

Flertallet har ikke funnet det av vesentlig betydning for aktsomhetsvurderingen at [REDACTED] snakket i telefon under hendelsen. Telefonen var håndfri. Selv om det kan antas at dette tok noe konsentrasjon fra [REDACTED], kan det ikke ses at dette har nevneverdig betydning i aktsomhetsvurderingen.

Etter dette finner flertallet at [REDACTED] også i tidsfasen etter at han fikk grønt lys, har utvist mangel på aktsomhet i en situasjon som påkalte en særlig aktpågivenhet – han unnlot å

foreta en forsvarlig kontrollsjekk av om det kom noen syklist opp langs hans høyre side bakfra i et tidsrom hvor han både kunne og burde gjort dette.

Flertallets samlede bevisvurdering – sammenfatning

Samlet sett konkluderer flertallet med at [REDACTED] ikke fikk med seg en helt sentral trafikant i trafikkbildet som han hadde vikeplikt for. Årsaken til dette var at [REDACTED] både mens han ventet på grønt lys og etter at han satte vogntoget i bevegelse inn i krysset, unnlot å foreta en forsvarlig kontrollsjekk av sin høyre side bakover. Selv om unnlatelsen eller feilfordelingen av oppmerksomhet i hver av disse to fasene var relativt kortvarig, mener flertallet at den i begge faser er av en slik karakter – i en situasjon som krevde særlig aktpågivenhet – at den var uaktsom. Når unnlatelsene eller feilfordelingen av oppmerksomhet i de to fasene ses i sammenheng, mener flertallet at det ikke er tvilsomt at [REDACTED] har utvist slik uaktsomhet at det foreligger en overtredelse av straffeloven § 281. [REDACTED] har over noe tid enten feilfordelt sin oppmerksomhet eller ikke vært oppmerksom nok. Uaktsomheten er samlet sett ikke i den lave uaktsomhetskategori som karakteriseres ved et øyeblikks uoppmerksomhet, eller bare en helt kortvarig feilfordeling av oppmerksomheten. Flertallet mener, som nevnt, at [REDACTED]s handlemåte ligger i nedre sjikt av det som rammes etter straffeloven § 281, men samtidig trygt innenfor det bestemmelsen rammer.

Flertallet kan ikke se at aktsomhetsvurderingen endres når syklistens handlemåte tas i betraktning. [REDACTED] hadde vikeplikt for henne. Flertallet bemerker at det må kunne legges til grunn at syklisten misforsto hvilken vei [REDACTED]s lastebil skulle svinge i krysset, trolig fordi lastebilen la seg godt til venstre i krysset før den påbegynte en sving til høyre. Syklisten kan ikke ha sett, eller valgte å overse, blinklysene som lastebilen hadde på – og som viste at den skulle til høyre. Dersom hun hadde oppfattet at vogntoget skulle til høyre, er det nærliggende å legge til grunn at hun ville stoppet opp – selv om hun hadde forkjørersrett. Syklistens unnlatelse av å stoppe opp, uavhengig av om [REDACTED] hadde vikeplikt for henne eller ikke, rokker uansett ikke ved kravene til [REDACTED]s aktsomhet i situasjonen. I alle tilfelle var syklistens kjøring verken upåregnelig eller ekstraordinær. Hun syklet lovlig inn i krysset på grønt lys. At en el-syklist vil kunne ha en hastighet på 16-17 km/t på en slik strekning, er klart påregnelig. Dette selv om en ordinær syklist nok vil ha en lavere hastighet. El-syklister er nå et hyppig innslag i trafikkbildet, og det kreves at en yrkessjåfør er bevisst på og tar høyde for den hastighet slike sykklister har.

Flertallet mener at en konklusjon om overtredelse av straffeloven § 281 i denne saken er forenlig med tidligere praksis. Både aktor og forsvarer har vist til flere avgjørelser til støtte for sin argumentasjon. Ingen av de sakene som Høyesterett har vurdert, er tett opp til det faktum vår sak har. Flertallet finner imidlertid at tilfellet som var til vurdering i LB-2022-108859, ligger ganske nært opp til vår sak. Her ble en syklist påført betydelig skade da en lastebil svingte til høyre i et kryss og traff syklisten. Lagmannsretten kom der til at den

utviste uaktsomhet lå i nedre sjikt av straffeloven § 280. Saksforholdet i LB-2017-7747 er ikke helt ulikt, men her ble syklisten påkjørt bakfra da det ble grønt lys. Også her ble sjåføren dømt for overtredelse av straffeloven 1902 § 238. Typetilfellet i LB-2021-62941 (sivil sak) ligner også. Saken skiller seg imidlertid fra vår sak særlig ved at sjåføren hadde mulighet til å observere syklisten i langt lengre tid, 40 sekunder mens sjåføren ventet på grønt lys og også ved oppstart av kjøringen på grønt lys. I saken ble det – under tvil – konkludert med *grov* uaktsomhet.

Flertallet konkluderer etter dette med at [REDACTED] har utvist slik uaktsomhet som rammes av straffeloven § 281.

Etter straffeloven § 281 må uaktsomheten også omfatte dødsfølgen. Det kreves dermed at [REDACTED] burde ha forstått at dødsfølge kunne oppstå, og at han derfor kan bebreides for at han handlet som han gjorde. Vilkåret er klart oppfylt. Den som ved uaktsomhet kjører på en myk trafikant med tung lastebil, må være forberedt på at syklisten kan dø, selv om farten er lav.

2.4 Mindretallets vurdering

Mindretallet har kommet til at [REDACTED] ikke har utvist tilstrekkelig uaktsomhet til at det foreligger overtredelse av straffeloven § 281.

Mindretallet bemerker at [REDACTED]s telefonbruk kan ha tatt noe av hans oppmerksomhet bort fra trafikkbildet. Det er også mulig seteinnstillingen ikke var helt heldig.

Avgjørende for mindretallet, er imidlertid at det var relativt kortvarig at [REDACTED] faktisk kunne ha observert syklisten. Dette gjelder både den tidsperioden da han ventet på rødt lys, og tidsperioden etter at han fikk grønt lys. Mindretallet mener at [REDACTED] hadde rettet sin oppmerksomhet mot det mest relevante trafikkbildet. Han feilfordelte sin oppmerksomhet i noen korte øyeblikk, slik at han ikke ble observant på syklisten på sin høyre side. Sykkelbudet som krysset gangfeltet foran ham på rødt lys, tok utvilsomt noe av hans oppmerksomhet.

Mindretallet mener også at de tegnlinjer som er fastsatt i datasimuleringen ikke nødvendigvis er riktige. Dersom kanten på hengeren hadde en litt annen vinkel, ville det være et mindre synsfelt hvor syklisten var synlig. Det er heller ikke bevist hvor langt nedover i Ullevålsveien [REDACTED] faktisk kunne observere syklisten. Datasimuleringen gir også en kontrastklarhet som ikke er reell, herunder viser mindretallet til at syklisten var kledd i mørke klær. Syklisten hadde også god hastighet og utviste ikke det som kan betegnes som forsiktig kjøring. Mindretallet legger til grunn at [REDACTED] sjekket til venstre, foran og til høyre.

Mindretallets konklusjon er – i likhet med tingrettens – at den kortvarige feilfordelingen [REDACTED] utviste, ikke overstiger terskelen for uaktsomhet etter straffeloven § 281.

2.5 Konklusjon

Etter dette skal [REDACTED] i tråd med flertallets syn dømmes for overtredelse av straffeloven § 281, jf. tiltalens post I.

3. Straffutmåling

[REDACTED] er tidligere ustraffet.

Lagmannsretten skal idømme straff for overtredelse av straffeloven § 281, vegtrafikkloven § 31 første ledd, jf. § 3, og vegtrafikkloven § 31 første ledd, jf. § 4 og trafikkreglene § 7 nr. 3. Straffeloven § 79 bokstav a kommer til anvendelse. Det bærende ved straffutmålingen er overtredelsen av straffeloven § 281.

Ved overtredelse av straffeloven § 281 skal det etter rettspraksis knyttet til trafikkulykker som utgangspunkt reageres med ubetinget fengselsstraff dersom det foreligger en alvorlig svikt i de krav som må stilles til tiltalte som sjåfør, og det ikke foreligger formildende omstendigheter, jf. Rt-2013-1325 avsnitt 16. I HR-2018-389-A er straffenivået i en sak som omfattes av § 281 satt til fengsel «oppunder» åtte måneder (avsnitt 31). En yrkessjåfør hadde her rygget en stor lastebil på en gang- og sykkelvei i nærheten av en barneskole et kvarter før skolestart med den følge at en 11 år gammel syklist ble påkjørt og drept. Sjåføren hadde ikke kontrollert bilens ryggekamera eller sett i sidespeilene. Det var utvist grov uaktsomhet. I vår sak er det klart nok ikke utvist tilsvarende uaktsomhet. I HR-2018-1050-U var det enkelte formildende omstendigheter, som det ble tatt høyde for ved at 30 av 90 dagers fengsel ble gjort betinget. Også i denne saken var den utviste uaktsomhet mer alvorlig enn i vår sak. I Rt-2009-299 ble straffen satt til betinget fengsel i 30 dager, men har var ikke terskelen for uaktsomhet etter straffeloven 1902 § 239 overskredet. I Rt-2012-1453 ble straffen satt til fengsel i 60 dager. Tiltalte hadde kjørt en lang og tung semitrailer med omfattende blindsoner over et fotgjengerfelt i et stort og svært trafikkert veikryss. Han hadde kjørt på en kvinne som krysset fotgjengerfeltet. Hun omkom av skadene. Det ble funnet at uaktsomheten lå i det nedre sjikt av anvendelsesområdet for straffeloven 1902 § 239. Denne saken har en klar overføringsverdi til vår sak hva gjelder den utviste uaktsomheten. I underrettspraksis er det ofte tale om ubetinget fengsel i sjiktet 45 til 75 dager fengsel, men straffen varierer noe alt etter som hvilken uaktsomhet som er utvist.

Lagmannsretten er kommet til at straffen passende i utgangspunktet bør settes til rundt 60 dager fengsel. Selv om tiltaltes uaktsomhet ikke har vært grov, mener lagmannsretten at hovedregelen om ubetinget fengsel ikke kan fravikes. Den mangel på oppmerksomhet om en mulig syklist i sin høyresone som tiltalte har utvist, er en alvorlig svikt i de krav som må

stilles til tiltalte som yrkessjåfør. Allmennpreventive hensyn gjør seg sterkt gjeldende. Det foreligger ikke særlige grunner til å fravike utgangspunktet om ubetinget fengsel. I skjerpene retning vektlegges domfellelsen for forholdene i tiltalens post II og III. Saksbehandlingstiden på noe under to år finner ikke lagmannsretten at bør tilsi fradrag, jf. nevnte Rt-2012-1453 avsnitt 25.

■■■■ dømmes etter dette til fengsel i 60 dager.

4. Tap av førerett

Det følger av vegtrafikkloven § 33 nr. 1 og tapsforskriften (forskrift om tap av retten til å føre motorvogn mv 19. desember 2003 nr. 1660) § 2-4 annet ledd at dersom en motorvognfører dømmes for overtredelse av straffeloven § 281, «bør det samtidig fastsettes en tapsperiode fra 3 år til for alltid, så fremt det ikke foreligger spesielle formildende omstendigheter».

■■■■ er funnet skyldig i overtredelse av straffeloven § 281, og en samlet lagmannsrett har kommet til at han bør idømmes tap av føreretten for tre år. Dette er i tråd med påstanden fra aktor. Lagmannsretten kan ikke se at det foreligger spesielle formildende omstendigheter i den foreliggende saken som taler for at tapsperioden bør fastsettes kortere. Lagmannsretten påpeker at det i slike tilfeller er viktig med likebehandling, jf. tapsforskriften § 1-1.

■■■■ har i en kortere periode – fra 2. november 2023 – fått førerkortet tilbake. Tingretten fastsatte en tapstid på ett år og seks måneder, men dette var ut fra at tiltalte ikke ble dømt for overtredelse av straffeloven § 281. Lagmannsretten har vurdert tapsforskriften § 1-4 annet ledd, men kan ikke se at denne gir grunnlag for å redusere tapstiden. Det vises særlig til tapsforskriften § 1-4 annet ledd siste punktum.

Til fradrag i tapstiden kommer den tid førerkortet har vært beslaglagt, jf. tapsforskriften § 1-4 første ledd siste punktum.

Tiltalte pålegges å avlegge full ny førerprøve som vilkår for gjennerverv av føreretten, jf. tapsforskriften § 8-3 sjette ledd. Det bemerkes at tiltalte ved en feil, i strid med tingrettens dom, fikk førerkortet tilbake uten å avlegge ny førerprøve.

5. Oppreisningserstatning

De etterlatte har anket over tingrettens frifinnelse for kravene om oppreisningserstatning. For lagmannsretten er det gjort gjeldende at tiltalte har opptrådt grovt uaktsomt.

Etter skadeserstatningsloven § 3-5 kan den som forsettlig eller grovt uaktsomt har voldt skade på person, pålegges å betale den fornærmede en slik engangssum som retten finner rimelig til erstatning (oppreisning) for den voldte tort og smerte og for annen krenking eller skade av ikke-økonomisk art. Loven forstås slik at selv om ordlyden sier «kan», har skadelidte krav på oppreisningserstatning hvis vilkårene er oppfylt, jf. Rt-2005-104. Utmålingen skjer etter et rimelighetskriterium.

Grov uaktsomhet karakteriseres ved at det kreves et «markert avvik fra forsvarlig handlemåte», jf. Rt-2004-499 avsnitt 32. Det kreves altså at det er grunnlag for sterk bebreidelse.

Utgangspunktet i erstatningsretten er overvektprinsippet, der det mest sannsynlige faktum skal legges til grunn. I rettspraksis er det imidlertid anvendt et skjerpet beviskrav for omstendigheter som er særlig belastende for en part, jf. Rt-2005-1322 avsnitt 28. Det er i slike tilfeller stilt krav om kvalifisert, klar eller sterk sannsynlighetsovervekt, jf. Rt-2014-1161 avsnitt 22. Bistandsadvokaten har anført at det kun er overvektprinsippet som kommer til anvendelse i vår sak.

Lagmannsretten finner ikke grunn til å ta stilling til dette. Uansett hvilket beviskrav som legges til grunn, finner en enstemmig lagmannsrett det klart at ■■■■■ ikke har opptrådt grovt uaktsomt. ■■■■■s samlede handlemåte – unnlatelsen av å ikke aktivt og forsvarlig skaffe seg kontroll over myke trafikanter på hans høyre side – utgjør ikke et markert avvik fra det som er forsvarlig. Lagmannsretten viser her til at flertallet ovenfor har lagt til grunn at ■■■■■s uaktsomhet befinner seg i nedre sjikt, opp mot det midtre sjikt, av straffeloven § 281, mens mindretallet kom til at terskelen etter § 281 ikke var overskredet.

Grunnvilkåret for oppreisningserstatning er ikke oppfylt, og ■■■■■ skal frifinnes for kravene om oppreisningserstatning.

6. Sakskostnader

Lagmannsretten har kommet til at det ikke bør idømmes saksomkostninger for lagmannsretten, jf. straffeprosessloven § 436 andre ledd. Dette er heller ikke påstått av aktor.

Dommen er avsagt med slik dissens som fremgår ovenfor.

DOMSSLUTNING

1. ██████████, født ██████████ 1984, dømmes for overtredelse av straffeloven § 281, samt de forhold som er rettskraftig avgjort ved Oslo tingretts dom av 5. mai 2023, alt sammenholdt med straffeloven § 79 bokstav a, til en straff av fengsel i 60 – seksti – dager.
2. ██████████ taper retten til å føre motorvogn i 3 – tre – år, jf. vegtrafikkloven § 33 nr. 1, jf. tapsforskriften § 2-4. Til fradrag i tapstiden kommer den tiden førerkortet har vært i beslag, jf. tapsforskriften § 1-4. Han må avlegge full ny førerprøve ved gjenerverv av førerett, jf. tapsforskriften § 8-3 sjette ledd.
3. ██████████ frifinnes for kravet om oppreisningserstatning.
4. Sakskostnader ilegges ikke.

Karl Otto Thorheim

Tomasz Edsberg

Ida Olsen Rognstad

Sivert Sverre Almvik

Knut Håkon Brox

Bjørn Roar Martinussen

Kåre Rudsar

Dokument i samsvar med undertegnet original
Marie Strømme (signert elektronisk)

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 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 møtefravær 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) (straffegjennomføringsloven § 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 (straffegjennomføringsloven § 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. Blir 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 lønnstrekk eller annen tvangsinnkreving. Lykkes ikke dette, må du sone i fengsel.
