



NORGES HØYESTERETT

D O M

avsagt 26. september 2024 av Høyesterett i avdeling med

dommer Hilde Indreberg
dommer Wilhelm Matheson
dommer Ragnhild Noer
dommer Ingvald Falch
dommer Eyvin Sivertsen

HR-2024-1718-A, (sak nr. 24-050061STR-HRET)
Anke over Borgarting lagmannsretts dom 31. januar 2024

A (advokat John Christian Elden)

mot

Påtalemyndigheten (konstituert statsadvokat Silje Holten)

S T E M M E G I V N I N G

(1) Dommer **Falch:**

Sakens spørsmål og bakgrunn

- (2) Saken gjelder anke over domfellelse for uaktsomt å ha forvoldt en annens død i trafikken, jf. straffeloven § 281. Hovedspørsmålet er om føreren av et vogntog var uaktsom.
- (3) A er i tiltalebeslutningen *post I* tiltalt for brudd på straffeloven § 281. Grunnlaget er:
- «Torsdag 21. april 2022 ca. kl. 16.00 i krysset Ullevålsveien og Waldemar Thranes gate i Oslo kjørte han trekkvogn med kjennemerke RL 00000 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 B svært omfattende skader og ble erklært død på stedet.»
- (4) I *post II og III* er han, for den samme handlingen, tiltalt for brudd på henholdsvis vegtrafikkloven § 31 første ledd jf. § 3 – plikten til å ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom – og vegtrafikkloven § 31 første ledd jf. § 4 jf. trafikreglene § 7 nr. 3 – vikeplikten.
- (5) Oslo tingrett avsa dom 5. mai 2023, hvor A ble frifunnet for post I, men dømt for post II og III. Straffen ble satt til betinget fengsel i 36 dager. Han ble også dømt til tap av føreretten i 18 måneder.
- (6) Etter anke fra påtalemyndigheten over frifinnelsen avsa Borgarting lagmannsrett dom 31. januar 2024, med denne domsslutningen for straffekravet:
- «1. A, født 00.00.1984, 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. A 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 gjennerverv av førerett, jf. tapsforskriften § 8-3 sjettede ledd.»
- (7) Domfellelsen for brudd på straffeloven § 281 er avsagt under dissens. To meddommere ville frifinne.
- (8) A har anket til Høyesterett over lovanvendelsen under skyldspørsmålet, saksbehandlingen og reaksjonsfastsettelsen. Han har prinsipielt krevd frifinnelse for post I, subsidiært opphevelse av lagmannsrettens dom og atter subsidiært at straffen nedsettes. Påtalemyndigheten har påstått at anken forkastes.

Mitt syn på saken

Hendelsesforløpet

- (9) A var torsdag 21. april 2022 omkring klokken 1600 på vei fra Oslo sentrum til Hamar. Han er yrkessjåfør og kjørte et vogntog, en fireakslet trekkvogn med henger, som til sammen veide ca. 35 tonn og var ca. 17 meter langt.
- (10) A kjørte oppover Ullevålsveien og stanset som bil nr. 2 på rødt lys der Waldemar Thranes gate krysser Ullevålsveien. Han markerte med blinklysene at han skulle svinge til høyre, inn i Waldemar Thranes gate.
- (11) Da det etter om lag 25 sekunder ble grønt lys for A, kjørte han frem og svingte til høyre. Han og bilen foran måtte først avvente et sykkelbud, som i god fart passerte gangfeltet rett foran dem. Ved oppstart la A vogntoget litt over i kjørebanelen til venstre, som er beregnet for biler som skal svinge til venstre, slik at vogntoget kunne komme gjennom høyresvingen uten å treffe fortauet på høyre side.
- (12) Den forulykkede, B, kom syklende på sin elektriske sykkel (el-sykkel) i det rødmerkede sykkelfeltet opp langs vogntogets høyre side. Hun var på vei rett frem, tvers gjennom lyskrysset. Det grønne lyset kom før hun nådde frem til krysset, slik at hun ikke trengte å stanse for rødt lys. Hennes fart er beregnet til 16–17 km/time.
- (13) Sammenstøtet skjedde like til høyre for det stedet kjøreretningene krysset hverandre, etter at B hadde forsøkt en unna-manøver. Hun kom under vogntogets høyre forhjul og døde momentant. Vogntogets hastighet ved sammenstøtet var ca. 15 km/time.
- (14) Det er på det rene at A ikke hadde observert B og el-sykkelen hennes før sammenstøtet skjedde. Et sentralt bevissspørsmål for lagmannsretten var derfor hvilke muligheter A hadde til å se henne.
- (15) Trekkvognen var utstyrt med mange speil og et kamera som til sammen gir sjåføren god mulighet til å ha oversikt over situasjonen rett foran bilen, ut til sidene og bakover langs begge sidene av vogntoget. Som illustrert i en skisse tatt inn i lagmannsrettens dom, var det likevel en blindsoner litt bak og ut til siden på trekkvognens høyre side, som verken noen av speilene eller kameraet dekket.
- (16) Lagmannsretten la til grunn som bevist at det hadde vært mulig for A å se el-syklisten i speilene i om lag 3–4 sekunder *før* han fikk grønt lys. *Etter* at det ble grønt lys, hadde det vært mulig å se henne i om lag 6–7 sekunder. Derimot var det i de siste omtrent 2,5 sekundene før sammenstøtet skjedde, ikke mulig for ham å se henne. Da var hun i blindsonen.

Lovanvendelsen

Uaktsomhetskravet

- (17) Etter straffeloven § 281 straffes «den som uaktsomt forvolder en annens død», med fengsel i inntil 6 år. Den som handler i strid med kravet til «forsvarlig opptreden» på et område, er

uaktsom dersom han ut fra sine personlige forutsetninger kan bebreides, jf. § 23. I denne saken står kravet til forsvarlige opptreden sentralt.

- (18) Høyesterett har i en rekke avgjørelser avklart at det kreves en noe høyere grad av uaktsomhet for å kunne dømmes for brudd på straffeloven § 281 enn for brudd på vegtrafikkloven § 3. Denne forskjellen går tilbake til en lovendring i 2001.
- (19) Det fremgår av forarbeidene til den endringen, som senere rettspraksis har bygget på, at enkelte situasjoner i trafikken krever *særlig aktsomhet*. Det gjelder blant annet i tilfeller der den tiltalte har vikeplikt, jf. HR-2018-2189-A avsnitt 14; der den tiltalte er yrkessjåfør som kjører tung lastebil, jf. HR-2018-389-A avsnitt 20; og der trafikkbildet er komplisert, jf. Rt-2009-299 avsnitt 29. Bedømmelsen er med andre ord situasjonsbetinget, hvor risikobildet står sentralt for de krav som stilles til forsvarlig opptreden.
- (20) Samtidig er det klart at det skal skje en konkret bedømmelse av tiltaltes handlemåte, også i de tilfellene særlig aktsomhet kreves. Momenter som kan tilsi at tiltalte da likevel skal frifinnes for brudd på straffeloven § 281, er at den *forulykketes adferd* var ulovlig, ekstraordinær eller upåregnelig, og at den tiltalte i et komplisert trafikkbilde bare *kortvarig feilfordelte oppmerksomheten* om trafikkrelevant, men ikke den mest sentrale informasjonen. Her viser jeg til den nevnte dommen i Rt-2009-299 avsnitt 30–33 og de lovforarbeidene den viser til.

Særlig om vikeplikten

- (21) A ble i tingretten dømt for å ha brutt vikeplikten, og domfellelsen er ikke anket. Men fordi vikepliktbruddet inngår i titalen for bruddet på straffeloven § 281, har forsvareren reist spørsmål om A hadde vikeplikt for el-syklisten i veikrysset. Foranledningen er særlig at det oppmerkete sykkelfeltet den forulykkete kom syklende i, stanset ved lysreguleringen og ikke var markert gjennom veikrysset.
- (22) Det følger av trafikkreglene – forskrift 21. mars 1986 nr. 747 – § 7 nr. 3, slik den lød på handlingstiden, at kjørende «som vil svinge, har vikeplikt for gående eller syklende som skal rett frem på kjørebanelen eller vegens skulder». Etter kjøretøyforskriften – forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 – § 2-5 nr. 12 er el-sykler av den typen som her var involvert, å regne som sykkel.
- (23) Kjørebanelen er i trafikkreglene § 1 nr. 1 bokstav c definert som den delen av veien «som er bestemt for vanlig kjøring». Det er ikke tvilsomt at veistrekningen gjennom et kryss er en del av kjørebanelen. Vikeplikten krever at trafikanten det skal vikes for – her el-syklisten – «ikke [må] hindres eller forstyrres», jf. § 7 nr. 1.
- (24) Forsvareren har fremholdt at forbikjøring til høyre – også forbikjøring i et annet kjørefelt – i utgangspunktet er forbudt, jf. trafikkreglene § 12. Syklende i kjørefelt forbeholdt dem, har imidlertid rett til å kjøre forbi til høyre for biler i annet kjørefelt, jf. § 12 nr. 1 bokstav d. Men denne retten opphører når sykkelfeltet opphører.
- (25) Når bil og sykkel ligger ved siden av hverandre på vei inn i et veikryss, slik situasjonen var her, må trafikkreglene etter min mening samlet sett forstås slik at *vikeplikten får*

gjennomslag. Det innebærer at den bilen som skal svinge og krysse syklistens kjøreretning i krysset, har vikeplikt.

Den konkrete vurderingen

- (26) Det er ikke tvilsomt at situasjonen krevde *særlig aktsomhet* fra As side. Han kjørte som yrkessjåfør et stort vogntog inn i et trafikkert og komplisert veikryss i et byområde. Det var vanlig ettermiddagstrafikk, med mange gående, kjørende og syklende på vei i ulike retninger. A hadde dessuten et godt merket sykkelfelt til høyre for seg. Dette krevde særlig oppmerksomhet, siden han skulle svinge til høyre. I lys av det jeg har sagt, hadde A vikeplikt for el-syklisten i veikrysset.
- (27) Jeg forstår lagmannsretten slik at den har funnet det bevist at A, fra han stanset på rødt lys og frem til sammenstøtet skjedde, hadde hele sin oppmerksomhet rettet mot trafikken. Dette gjelder selv om han snakket i sin håndfrie mobiltelefon, som retten kom til ikke hadde «nevneverdig betydning» i vurderingen. Et sentralt spørsmål er derfor om påkjørselen skyldtes at han bare kortvarig *feilfordelte* oppmerksomheten sin.
- (28) I perioden *før* det ble grønt lys, gjorde A i alle fall én observasjon i speilet på høyre side, da han så en motorsykel svinge av litt lenger nede i Ullevålsveien. Dette var en stund før syklisten ble synlig i speilet. Lagmannsretten utelukker ikke at han kan ha kikket raskt i speilet også senere, men da ikke tilstrekkelig til at han så syklisten de 3–4 sekundene hun var synlig. Isolert sett har jeg vanskelig for å kritisere A for at han ikke så henne i den perioden. Mens bilen sto stille, var risikoen for skade ikke til stede, og tidsrommet hun var synlig, var kort.
- (29) Da det ble *grønt lys*, var trafikkbildet utvilsomt komplisert. Et bud syklet på rødt lys over fotgjengerfeltet foran ham. Det kom en lastebil i motsatt retning nedover Ullevålsveien. A hadde også en bil foran seg, som han måtte observere bevegelsen på. Han måtte dessuten følge med bakover på venstre side, fordi han kjørte inn i veibanen til venstre for å klare svingen. I tillegg måtte han følge med på mulige fotgjengere i Waldemar Thranes gate, som fikk grønt lys samtidig som ham. Dertil kom sykkelfeltet til høyre og bakover, hvor han visste det var en blindsoner.
- (30) A måtte med andre ord ha oversikt både foran seg – rett frem, til høyre og til venstre – og bakover langs vogntoget til høyre og venstre.
- (31) Jeg er enig med lagmannsretten i at sykkelfeltet til høyre var en *sentral del* av det relevante trafikkbildet, siden han skulle svinge til høyre. Sannsynligheten for at det skulle komme en el-syklist opp langs høyresiden, kunne ikke anses som liten, og følgene av et sammenstøt kunne bli store.
- (32) Det kan derfor etter min mening ikke være tvilsomt at A *feilfordelte* sin oppmerksomhet. Lagmannsretten har ikke kunnet utelukke at han ved en anledning, etter at han hadde påbegynt kjøringen, gjorde en observasjon i høyre speil uten å se syklisten. Det fremgår ikke om dette i tilfelle skjedde før eller etter at syklisten kom i blindsonen. Men det er etter min mening uansett kritikkverdig at A i denne perioden bare gjorde én slik observasjon, også fordi det var en blindsoner der.

- (33) Mitt syn er at denne feilfordelingen av oppmerksomheten ikke kan anses som *kortvarig*. A hadde god mulighet til å se syklisten over en periode på om lag 9–11 sekunder, det meste av perioden etter at han fikk grønt lys.
- (34) Det skal også legges vekt på el-syklistens adferd. Jeg er enig i at hun holdt relativt høy fart – 16–17 km/time – i en slak oppoverbakke inn i et trafikkert kryss. Syklisten må også ha oversett at A hadde blinklysene på. Mitt syn er likevel at syklistens adferd ikke kan anses som så ekstraordinær at den får vesentlig vekt i bedømmelsen av As aktsomhet. Her har det betydning at syklisten hadde forkjøringsrett.
- (35) Samlet sett mener jeg at A opptrådte med en uaktsomhet som rammes av straffeloven § 281 da han, etter å ha kjørt inn i krysset, krysset fartsretningen til syklistene som skulle rett frem, uten å ha gjort mer for å forsikre seg om at det ikke kom syklistene i den retningen. Gitt den særlige aktsomhet som krevdes av ham i situasjonen, dreier det seg ikke bare om en kortvarig feilfordeling av oppmerksomheten.
- (36) Jeg nevner også at jeg mener at As adferd er mer kritikkverdig enn den som – under sterk tvil – ledet til frifinnelse i Rt-2009-299. Der gikk en mann ut i fotgjengerfeltet på rødt lys i et stort og trafikkert veikryss. Fotgjengeren kom brått på, slik at bussjåførens feilfordelte oppmerksomhet bare var kortvarig.
- (37) Anken over lovanvendelsen må derfor forkastes.

Saksbehandlingen

Sakens opplysning

- (38) A har gjort gjeldende at lagmannsretten har brutt plikten i straffeprosessloven § 294 til å sørge for at «saken blir fullstendig opplyst».
- (39) Lagmannsretten skulle, hevdes det, sørget for at det ble ført *vitner* fra Statens vegvesens ulykkesanalysegruppe (UAG), som i januar 2024 hadde utarbeidet en rapport om ulykken (UAG-rapporten). Anførselen er at det der fremkommer opplysninger og vurderinger i frifinnende retning som lagmannsretten ikke tar hensyn til. Særlig er det pekt på at det i rapportens sammendrag står at syklisten trolig var i blindsoner og i kantsoner av hva speilene dekket «i store deler av tiden» vogntoget kjørte gjennom krysset. Lagmannsretten har som nevnt tidfestet tiden i blindsonen til 2,5 sekunder. Det er også pekt på at rapportens beskrivelse av lysforholdene avviker fra lagmannsrettens.
- (40) Rekkevidden av plikten i § 294 beror på sakens omstendigheter, med det generelle bevisbildet som utgangspunkt for vurderingen, jf. Rt-2008-605 avsnitt 14. I dommen er det også pekt på sentrale momenter av betydning for vurderingen.
- (41) I den konkrete vurderingen peker jeg først på at UAG-rapporten ble fremlagt og delvis lest fra for lagmannsretten. Formålet med den er forebyggende, ikke å fordele skyld eller å avdekke straffeansvar. Dernest peker jeg på at det var omfattende bevisføring om de spørsmålene rapporten omhandler: Det ble spilt av en videofilm – tatt opp av et dashbordkamera på en bil som kjørte bak vogntoget – som viser hele ulykkeshendelsen. Videre ble det avspilt en datasimulering av hendelsen utarbeidet av Statens vegvesen. Det

var også befaring både av vogntoget og av veikrysset. Endelig ble det ført flere vitner, hvorav fire sakkyndige vitner – av dem to fra Statens vegvesen. Det bevismessige grunnlaget for å ta stilling til de sentrale bevissspørsmålene, blant dem spørsmålene knyttet til blindsonen og lysforholdene, var derfor svært godt.

- (42) Jeg kan på denne bakgrunn ikke se at lagmannsretten har brutt plikten til å sørge for at saken ble fullstendig opplyst.

Domsgrunnene

- (43) A har gjort gjeldende at lagmannsrettens domsgrunner er mangelfulle, jf. straffeprosessloven § 40. Det anføres at lagmannsretten har unnlatt å forklare nærmere hvordan den tolket og forsto UAG-rapporten, og hvorfor den ikke fikk avgjørende betydning i favør av tiltalte.
- (44) Lagmannsretten har i dommen drøftet rapportens betydning og forklart at den ikke «rokker» ved rettens bevisbedømmelse. Jeg kan ikke se at det er noen mangler ved domsgrunnene.
- (45) Anken over saksbehandlingen må derfor forkastes.

Reaksjonsfastsettelsen

Fengselsstraffen

- (46) Det skal fastsettes samlet straff for tre lovbrudd. Bærende for utmålingen er bruddet på straffeloven § 281.
- (47) Straffenivået ved uaktsomt drap i trafikken er behandlet i en rekke avgjørelser fra Høyesterett. Det sentrale momentet er hvor grov uaktsomheten var. Den konkrete straffen vil derfor kunne variere en god del.
- (48) I lys av det jeg har sagt, mener jeg As uaktsomhet ligger i det nedre sjiktet av det som rammes av § 281. Jeg finner derfor best veiledning i Rt-2012-1453, hvor uaktsomheten lå i dette sjiktet, se avsnitt 14. Straffen ble der satt til fengsel i 60 dager, som jeg i likhet med lagmannsretten mener er riktig straff også i saken her.

Tap av førerett

- (49) Når den som har førerett blir ilagt straff, kan det i samme dom fastsettes tap av retten til å føre førerkortpliktig motorvogn for en bestemt tid eller for alltid, jf. vegtrafikkloven § 33 første ledd. Nærmere regler er gitt i tapsforskriften – forskrift 19. desember 2003 nr. 1660 – hvor det i § 2-4 andre ledd står at ved brudd på straffeloven § 281 «bør» det fastsettes en tapsperiode fra 3 år til for alltid, hvis det ikke foreligger spesielle omstendigheter.

- (50) I lys av det jeg har sagt, finner jeg ikke grunn til å endre den tapstiden på 3 år som lagmannsretten fastsatte. Kravet om ny full førerprøve følger av tapsforskriften § 8-3 sjette ledd.
- (51) Også anken over reaksjonsfastsettelsen må derfor forkastes.

Konklusjon

- (52) Etter dette stemmer jeg for denne

D O M :

Anken forkastes.

- (53) Dommer **Matheson:** Jeg er i det vesentlige og i resultatet enig med førstvoterende.
- (54) Dommer **Noer:** Likeså.
- (55) Dommer **Sivertsen:** Likeså.
- (56) Dommer **Indreberg:** Likeså.
- (57) Etter stemmegivningen avsa Høyesterett denne

D O M :

Anken forkastes.