



NORGES HØYESTERETT

Den 29. april 2005 avsa Høyesterett dom i

HR-2005-00682-A, (sak nr. 2005/193), straffesak, anke,

A (advokat Harald Stabell)

mot

Den offentlige påtalemyndighet (førstestatsadvokat Jørn S. Maurud)

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

- (1) Dommer **Coward**: Saken gjelder straffutmålingen for et uaktsomt drap i trafikken.
- (2) Oslo tingrett avsa 21. april 2004 dom med slik domsslutning:
 - ”1. A, født 0.0.1957, dømmes for en overtredelse av straffeloven § 239 første straffalternativ og en overtredelse av vegtrafikkloven § 31 første ledd jf § 3, til en straff av fengsel i 60 – seksti – dager, jf straffeloven § 62.
 2. Saksomkostninger idømmes ikke.”
- (3) Den domfelte anket til Borgarting lagmannsrett over straffutmålingen, men anken ble forkastet ved lagmannsrettens kjennelse 7. januar 2005. En av de tre lagdommerne dissenterte og mente at straffen burde settes ned til fengsel i 30 dager.
- (4) Den domfelte har påanket lagmannsrettens kjennelse til Høyesterett. I anken ble det prinsipalt anført at det bør anvendes samfunnsstraff, subsidiært at fengselsstraffen settes lavere. Forsvareren for Høyesterett har prinsipalt anført at fengselsstraffen bør gjøres betinget.
- (5) *Jeg er kommet til at det ikke er grunnlag for betinget dom eller samfunnsstraff, men at anken kan tas til følge ved at den ubetingete fengselsstraffen settes kortere.*
- (6) Den domfelte er en 48 år gammel kvinne som er ansatt i Oslo Sporveier. Det straffbare forholdet hun er dømt for, fant sted ved halvfiretiden om dagen den 4. august 2003 ved Rikshospitalet i Oslo. Som trikkefører kjørte hun en trikk ut fra holdeplassen der, og da

hun etter omtrent 100 meter kjørte gjennom en rundkjøring, traff fronten av trikken en syklist som kom fra venstre. Syklisten døde øyeblikkelig av skadene hun fikk. Trikken hadde en hastighet på vel 30 km/t da trikkeføreren oppdaget syklisten og begynte å bremse. Sporveiens interne fartsgrense på stedet var satt til 15 km/t på grunn av et vanskelig trafikkbilde. Lagmannsretten sier nærmere om hastigheten og fartsgrensene:

”Sporvognens hastighet da A begynte å bremse, dvs umiddelbart etter at hun oppdaget syklisten, var i overkant av 30 km/t. Høyeste tillatte hastighet på strekningen etter veitrafikklovens bestemmelser var 50 km/t. Fartsgrensen i henhold til Sporveiens interne regler var 15 km/t. Denne var fastsatt av hensyn til det vanskelige trafikkbildet i området. I tillegg hadde Sporveien fastsatt ytterligere fartsgrense for området for å unngå støy av hensyn til et kapell like ved; denne fartsgrensen var 5 km/t.”

- (7) Trafikkbildet i området var som nevnt vanskelig – komplisert og uoversiktlig. Lagmannsretten viser til den nærmere beskrivelsen gitt av tingretten, som hadde vært på befaring på stedet og fått en rekonstruksjon av ulykkesforløpet. Det heter i tingrettens dom:

”Få meter utenfor stasjonsområdet er det to overganger over trikkelinjen; en fotgjengerovergang, og en avkjøring fra rundkjøringen som er særlig beferdet med syklist som kommer fra Sognsvann og som skal inn på sykkelstien på motsatt side av trikkelinjen. I tillegg til trikken i begge retninger, er det både motoriserte kjøretøyer, syklist, gående og løpende som ferdes på området. Retten befarte området utenfor rushtiden, men selv da var trafikkbildet svært komplisert. Retten vil bemerke at den fysiske plassering og tilrettelegging av de ulike kjøre-, gang- og sykkeltraseer fremstår som uheldig fra et trafiksikkerhetssynspunkt. Tiltalte var imidlertid kjent med trafikkforholdene på stedet, og det må kreves at hun innrettet sin kjøring etter dette.”

- (8) Da ulykken skjedde, var oversikten enda dårligere fordi det sto en stillestående trikk i motsatt trikkespør, slik at den begrenset utsikten for både trikkeføreren og syklisten.
- (9) Tingretten kom til at trikkeføreren hadde utvist en uaktsomhet som var ”markant men ikke grov”. Ut fra det kompliserte trafikkbildet sammenholdt med at trikkeførerens utsyn mot venstre i vesentlig grad var skjernet av trikken i det motgående sporet, uttaler retten at det ”ikke var forsvarlig å holde noe særlig høyere fart enn gangfart ved kryssingen av avkjøringen fra rundkjøringen. Tiltalte kunne og burde forutsett at det kunne komme en trafikant brått inn i synsfeltet fra venstre, og tilpasset farten etter dette”. Tingretten uttaler videre at det ikke var tale om ”et øyeblikks uoppmerksomhet eller feilfordeling av oppmerksomheten” – en type uaktsomhet i trafikken som etter lovendring 15. juni 2001 nr. 64 er ment ikke å rammes som uaktsomt drap etter straffeloven § 239.
- (10) Syklisten som omkom, hadde vikeplikt for trikken, og også hun hadde vært uaktsom; tingretten karakteriserer hennes opptreden som ”et sentralt moment i hendelsesforløpet”. Lagmannsretten refererer følgende fra tingrettens dom:

”Syklisten overholdt ikke sin vikeplikt for sporvogn, jf trafikkreglene § 10 nr 2. Ut i fra vitneforklaringene legger retten til grunn at hun oppdaget trikken umiddelbart før, eller i, kollisjonsøyeblikket. Hun brukte øretelefoner med musikk, og blodprøveanalyser har vist at hun hadde noe THC i blodet, begge deler kan ha redusert hennes evne til å oppfatte og vurdere trafikkbildet. ... Retten legger til grunn at syklisten har hatt relativt god fart, men ikke utover det en må regne med at del syklist har når de kommer nedover Sognsvannsveien og gjennom rundkjøringen. Retten vurderer imidlertid hastigheten som klart for høy ut i fra trafikkbildet og særlig fordi vestgående trikk begrenset hennes utsikt mot høyre.”

- (11) Når det så gjelder straffutmålingen, har forsvareren som begrunnelse for å gjøre fengselsstraffen betinget vist til den tiden som er gått fra ulykken skjedde. Jeg ser det imidlertid som klart at det her ikke er tale om et tidsforløp som gir grunnlag for en betinget dom.
- (12) Ved domfellelse for uaktsomt drap i trafikken ser jeg i utgangspunktet heller ikke rom for å anvende samfunnsstraff. Jeg viser her til Høyesteretts dom i Rt. 1992 side 808, der dette ble uttalt i forhold til den tidligere reaksjonen samfunnstjeneste. Nå er riktignok anvendelsesområdet for samfunnsstraffen noe videre enn for samfunnstjenesten. Men på den annen side innebærer den tidligere nevnte endringen av straffeloven § 239 ved lov 15. juni 2001 nr. 64 at de helt beskjedne gradene av uaktsomhet i vegtrafikken med dødsfølge ikke lenger rammes som uaktsomt drap, men utelukkende etter vegtrafikkloven.
- (13) Det er formildende omstendigheter i vår sak. Jeg viser for det første til det jeg har referert om syklistens uaktsomhet, som tingretten som nevnt så som ”et sentralt moment i hendelsesforløpet”. Ulykken har også gått sterkt inn på den domfelte, som har isolert seg sosialt, hatt søvnproblemer og i hvert fall til nå ikke har klart å begynne å arbeide som trikkefører igjen – et arbeid hun hadde hatt i 25 år. Jeg ser ikke disse omstendighetene som så ekstraordinære at de gir grunnlag for å fravike utgangspunktet om ubetinget fengselsstraff. Derimot er jeg kommet til at det må være forsvarlig å sette ned straffen til fengsel i 30 dager, slik også den dissenterende dommeren i lagmannsretten gikk inn for.
- (14) Jeg stemmer for denne

D O M :

I tingrettens dom gjøres den endring at straffen settes til fengsel i 30 – tredve – dager.

- (15) Dommer **Støle:** Jeg er i det vesentlige og i resultatet enig med førstvoterende.
- (16) Dommar **Utgård:** Det same.
- (17) Dommer **Gussgard:** Likeså.
- (18) Dommer **Aasland:** Likeså.
- (19) Etter stemmegivningen avsa Høyesterett denne

D O M :

I tingrettens dom gjøres den endring at straffen settes til fengsel i 30 – tredve – dager.

Riktig utskrift bekrefte: