



SKARABORGS
TINGSRÄTT
Målenhet 1

DOM
2019-09-11
meddelad i
Skövde

Mål nr: B 3441-18

PARTER (Antal tilltalade: 1)

Tilltalad

ROBERT Jonas Åke Lindström, 19670607-5956
Lunne Krontomten
549 91 Tidän

Offentlig försvarare:
Advokat Peter Stierna
Advokatbyrån Eriksson & Bengtsson AB
Box 172
541 24 Skövde

Åklagare

Assistentåklagare Virpi Alajarva
Åklagarmyndigheten
Åklagarkammaren i Skövde
Box 157
541 24 Skövde

Målsägande

1. Fredrik Sparlund
Gärdesvägen 24
531 57 Lidköping

Målsägandebiträde:
Advokat Ellen Hagrup Grimlund
Hagrup Grimlund Advokatbyrå
Box 108
541 23 Skövde

2. Max Sparlund
Gärdesvägen 24
531 57 Lidköping

Målsägandebiträde:
Advokat Ellen Hagrup Grimlund
Hagrup Grimlund Advokatbyrå
Box 108
541 23 Skövde

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 174 541 24 Skövde	Eric Ugglas plats 2	0500-49 92 71 E-post: skaraborgs.tingsratt@dom.se www.domstol.se	0500-49 92 01	måndag - fredag 08:30-16:00

DOMSLUT

Brott som den tilltalade döms för

1. Vållande till annans död, 3 kap 7 § 1 st brottsbalken
2018-08-27
2. Vårdslöshet i trafik, 1 § 1 st trafikbrottslagen (1951:649)
2018-08-27

Påföljd m.m.

1. Villkorlig dom
2. Dagsböter 80 om 220 kr

Skadestånd

1. Robert Lindström ska betala skadestånd till Fredrik Sparlund med 25 000 kr jämte ränta på beloppet enligt 6 § räntelagen (1975:635) från den 27 augusti 2018 till dess betalning sker.
2. Robert Lindström ska betala skadestånd till Max Sparlund med 25 000 kr jämte ränta på beloppet enligt 6 § räntelagen (1975:635) från den 27 augusti 2018 till dess betalning sker.

Sekretess

Sekretessen enligt 35 kap. 1 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) för uppgifterna i yttrande från Rättsmedicinalverket, aktbilaga 11 s. 155-157 och aktbilaga 58 s. 155-157, skall bestå i målet.

Brottsofferfond

Den tilltalade åläggs att betala en avgift på 800 kr enligt lagen (1994:419) om brottsofferfond.

Ersättning

1. Advokat Ellen Hagrup Grimlund får ersättning av staten för arbete som målsägandebiträde med 25 099 kr. Av beloppet avser 20 079 kr arbete och 5 020 kr mervärdesskatt. Av denna kostnad ska Robert Lindström återbetala 10 040 kr.
 2. Advokat Peter Stierna får ersättning av staten med 31 050 kr. Av beloppet avser 24 840 kr arbete och 6 210 kr mervärdesskatt. Av denna kostnad ska Robert Lindström återbetala 12 420 kr.
 3. Advokat Pontus Ljunggren har enligt tidigare beslut fått ersättning av staten med 33 014 kr för uppdraget som offentlig försvarare för Robert Lindström. Robert Lindström ska betala tillbaka 13 200 kr av denna kostnad till staten.
-

YRKANDEN OCH INSTÄLLNING

Åklagaren har yrkat att Robert Lindström ska dömas för *grov vårdslöshet i trafik* och *vållande till annans död* i enlighet med följande gärningsbeskrivningar;

Åtalspunkt 1 – Grov vårdslöshet i trafik

Robert Lindström har, när han kört tung lastbil med tillkopplat släp, i väsentlig mån brustit i omsorg och varsamhet och därigenom orsakat en trafikolycka. Detta genom att hållit en med hänsyn till vägunderlaget, vägbredden och den tunga fordonskombinationen för hög hastighet samt brustit i manövreringen av fordonet på så sätt att det tillkopplade släpet kommit över på motsatt körbana och kolliderat med en personbil. Det hände den 27 augusti 2018 på Flistadsvägen, Tidän, Skövde kommun. Robert Lindströms beteende har sammantaget varit grovt oaktsamt.

Lagrum: 1 § 2 st trafikbrottslagen (1951:649)

Åtalspunkt 2 – Vållande till annans död

Robert Lindström har orsakat Therése Sparlunds död genom att ha kört tung lastbil med tillkopplat släpfordon på sådant sätt som anges i åtalspunkt 1. Vid trafikolyckan den 27 augusti 2018 på Flistadsvägen, Tidän, Skövde kommun skadades Therése Sparlund så allvarligt att hon avled den 29 augusti 2018. Robert Lindström begick gärningen av oaktsamhet. Oaktsamheten bestod i att Robert Lindström framfört fordonskombinationen utan att anpassa hastigheten till väglaget och vägbredden samt att han brustit i manövreringen av fordonet.

Lagrum: 3 kap 7 § 1 st brottsbalken

Fredrik Sparlund har biträtt åtalet och begärt skadestånd av Robert Lindström med 25 000 kr och ränta på beloppet enligt 6 § räntelagen från den 27 augusti 2018 tills beloppet är betalt. Beloppet avser sveda och värk.

Max Sparlund har biträtt åtalet och begärt skadestånd av Robert Lindström med 25 000 kr och ränta på beloppet enligt 6 § räntelagen från den 27 augusti 2018 tills beloppet är betalt. Beloppet avser sveda och värk.

Robert Lindström har förnekat gärningarna. Han har även motsatt sig att betala skadestånd men accepterat beloppet om han blir skyldig att betala skadestånd.

UTREDNING

På åklagarens, Fredrik Sparlunds och Max Sparlunds begäran har rätten hållit förhör med Robert Lindström samt vittnena Morgan Rasmussen, Andreas Olovsson, Michaela Kujansuu, Tanja Hiekkänen, Jan Berntsson och Kjell Andersson. Åklagaren har som skriftlig bevisning lagt fram informationsunderlag över vägtrafikolycka, protokoll över teknisk undersökning av lastbilen, släpvagnen och personbilen inklusive fotografier, analys av hastighet på lastbilen vid tiden för olyckan, analys av hastighet på lastbilen för hela sträckan på Flistadsvägen fram till olycksplatsen, protokoll över simulering av händelseförloppet, film med simulering av händelseförloppet, fotografier på skador från däck/märken på asfalten på olycksplatsen samt yttrande från Rättsmedicinalverket.

Rätten har på Robert Lindströms begäran hållit förhör med Thomas Morell. Som skriftlig bevisning har Robert Lindström åberopat analys av hastighet på lastbilen vid tiden för olyckan och ett fotografi på skador från däck/märken på asfalten vid olycksplatsen.

BAKGRUND

Den 27 augusti 2018 var väg 200 mellan Tidå och Väringe avstängd vilket ledde till att trafik leddes om från Tidå via Flistadsvägen till Väringe. Robert Lindström hade den aktuella dagen avslutat sitt arbete som lastbilschaufför på Wadegårds åkeri och skulle åka hem. Han färdades på Flistadsvägen i riktning mot Tidå i en lastbil med tillkopplad släpvagn. Therése Sparlund, Michaela Kujansuu och Tanja Hiekkänen färdades även de på Flistadsvägen. Tanja Hiekkänen körde i riktning mot Tidå och befann sig bakom lastbilen. Therése Sparlund och Michaela Kujansuu körde i

Målenhet 1

mötande riktning från Tidån. Michaela Kujansuu mötte Robert Lindström på en raksträcka strax efter en ladugård. Vid ladugården svängde vägen svagt höger sett från lastbilens färdriktning. I högerkurvan kolliderade lastbilen med den personbil som Therése Sparlund körde. Kollisionen gick till på så sätt att främre delen av det tillkopplade släpet kolliderade med personbilens vänstra sida så att personbilens kaross och vänstra sida demolerades. Personbilen slungades sedan ut på ett gärde. Therése Sparlund blev allvarligt skadad vid kollisionen och avled två dagar därefter till följd av de skador hon fått vid trafikolyckan.

Åklagaren har gjort gällande att Robert Lindström orsakat trafikolyckan genom att han framfört fordonskombinationen utan att anpassa hastigheten till väglag, vägbredd samt därigenom brustit i manövreringen av fordonet så att det tillkopplade släpet kommit över på motsatt körbana. Robert Lindström har förnekat att släpet kommit över i motsatt körbana samt invänt att han inte brustit i manövreringen. Tingsrätten har inledningsvis att pröva om Robert Lindström orsakat trafikolyckan. Om Robert Lindström orsakat olyckan har tingsrätten att pröva om Robert Lindström brustit i manövreringen på ett sådant sätt att han ska dömas för grov vårdslöshet i trafik och vållande till annans död.

DOMSKÄL**Robert Lindström ska dömas för vårdslöshet i trafik**

Har lastbilens tillkopplade släp kommit över på motsatt körbana?

Robert Lindström har förnekat att släpet kommit över på motsatt körbana och menat att olyckan måste uppstått till följd av att personbilen körde in i släpet. Detta innebär att åklagaren har att bevisa att det är ställt utom rimligt tvivel att det tillkopplade släpet kommit över i mötande körfält och att Robert Lindström därigenom orsakat

Målenhet 1

trafikolyckan. Brister och oklarheter i utredningen ska gå ut över åklagarens bevisbörda.

Evidenz Utredningstjänst AB har fått uppdrag att simulera och utreda händelseförloppet vid olyckan. Av protokoll över simulering av händelseförloppet framgår att den utförts i dataprogrammet PC-Crash. I programmet kan man utifrån skadorna på ett fordon simulera bl.a. hur ett händelseförlopp gått till och vilka hastigheter fordon haft. Det underlag som Evidenz Utredningstjänst AB haft tillgång till är bilder från olyckan, vittnesuppgifter, trafikmålsanteckningar och fotografier, tekniska undersökningar av fordonen, utdrag från lastbilens färdskrivare samt måttangivelser från polisens undersökningar vid olycksplatsen. Vid beräkningarna har det lagts in uppgifter om bl.a. fordonsmodell, fordonens tekniska data, väglag och lastbilens hastighet. Utgångspunkten vid beräkningarna har varit att lastbilen haft en hastighet om 75 km/h vid kollisionssögonblicket. Evidenz Utredningstjänst AB har utifrån personbilens skador kommit fram till att hade bilen en hastighet om 65 km/h vid kollisionssögonblicket och deformationsskadorna som löper längsmed vänster sida på bilen överensstämmer med uppgiften om att släpet kommit över i motsatt körriktning när fordonskombinationen kör genom högerkurvan. Om personbilen kört in i släpet dvs. om personbilen kommit över i lastbilens körfält överensstämmer inte händelseförloppet eller personbilens slutposition dvs. att bilen hamnat på gärdet. Om personbilen kört in i släpet borde personbilen kolliderat med släpet i en annan vinkel och fortsatt framåt vid en kollision. Utredningens slutsats är att dragbilens släp kommit över på motsatt körfält i kurvan samt att det som påverkat detta är hastigheten, centrifugalkraften och att det sannolikt varit fläckvis halt på grund av regn.

Tingsrätten kan inledningsvis konstatera att utredningen från Evidenz Utredningstjänst AB talar för att det tillkopplade släpet kommit över i motsatt körbana och att detta orsakat trafikolyckan. Robert Lindström har emellertid ifrågasatt beräkningarna då han menat att Evidenz Utredningstjänst AB baserat dessa på en för lastbilen för

Målenhet 1

hög hastighet. Olyckan inträffade cirka 16.10 och av analys av hastighet på lastbilen vid olyckstillfället framgår att lastbilens hastighet kl. 16.10.00 var 75 km/h och att den därefter sjunker med en-två km/h per sekund den närmaste tiden därefter. Enligt Robert Lindströms mening kan olyckan likaväl inträffat kl. 16.10.04 som 16.10.00 och då var hastigheten 68 km/h.

Vittnet Kjell Andersson, som granskat lastbilens färdskrivare, har uppgett följande om när olyckan inträffade och vilka slutsatser som går att dra om lastbilens hastighet. Färdskrivaren ska påvisa lastbilens hastighet men kan ha en felmarginal om ± 6 km/h. Det går inte att fastställa vilken sekund olyckan skedde och det beror på att retardationen på lastbilen är förhållandevis konstant. Efter 16.10.00 sker en svag inbromsning alternativt motor-bromsning vilket framgår av analysen över lastbilens hastighet vid olyckstillfället. Vid en kraftig kollision uppgår retardationen till -8 eller -10. Även Thomas Morell har i förhör lämnat uppgifter om att färdskrivare kan påvisa avvikelser om $\pm 4-6$ km/h.

Mot bakgrund av de uppgifter som Kjell Andersson och Thomas Morell lämnat beträffande tidpunkten för olyckan och färdskrivarens felmarginal finner tingsrätten att lastbilen vid kollisionen likaväl kan ha haft en hastighet om 82 km/h som 62 km/h. Av vittnesmålet med Jan Berntsson, som arbetar på Evidenz Utredningstjänst AB, har det framgått att det går att ifrågasätta riktigheten av beräkningarna om hastigheten som dessa baserats på har en felmarginal om 10 km/h. Beräkningarna har utgått från att lastbilen hade en hastighet om 75 km/h vilket innebär att beräkningarna kan ha haft en felmarginal om mer än 10 km/h. Enligt tingsrättens mening finns därmed skäl att värdera slutsatserna som angetts i beräkningarna med viss försiktighet.

Härutöver har Robert Lindström invänt mot beräkningarnas tillförlitlighet då han menat att dragstången och hjulparen på släpet är felaktigt angivna på modellen som använts vid beräkningarna. Att modellens hjulpar varit felaktigt placerade vid beräkningarna har Thomas Morell påpekat och han har även angett att händelse-

Målenhet 1

förloppet inte kan klargöras genom beräkningarna om modellen inte överensstämmer med lastbilens verkliga proportioner. Vid jämförelse av fotografier över släpet och modellen som använts i simuleringen syns vissa skillnader på hjulparens placeringar. Jan Berntsson har förklarat att de vid beräkningarna baserat modellen på fordonets tekniska data men att riktighet kan ifrågasättas om informationen är felaktig. Genom Jan Berntssons uppgifter framkommer även att släpets tekniska data kan vara felaktig om släpet byggts om. Någon uppgift om detta finns inte vilket är en brist i utredning som påverkar dess robusthet. Det har inte heller angetts hur längden på dragkroken bestämts vid beräkningarna. Även detta är en brist i utredningen. Vid dessa förhållanden finns anledning att värdera beräkningarna med försiktighet.

Sammantaget finner tingsrätten att det utifrån Evidenz Utredningstjänst AB beräkningar inte går att dra någon säker slutsats om händelseförloppet och om det tillkopplade släpet kommit över i motsatt körbana.

Robert Lindström har menat att olyckan uppstått till följd av att personbilen kört in i släpet. Han har berättat i huvudsak följande om kollisionen. Han körde in på Flistadsvägen som är krokig. I en nedförsbacke rullade det på och farten ökade. När han kom in i skogen saktade han ner. Eftersom det är en smal väg körde han mitt på vägen förutom när han fick möte då han höll ut till höger. När han fick möte saktade han ner. Han fick möte strax innan ladugården. Han såg också att han skulle få möte i kurvan efter ladugården. Det var en för honom känd kurva och han hade god sikt. Han uppfattade att personbilen kom nära honom och försökte hålla ut åt höger så mycket som möjligt. Han hörde en hög metallisk smäll. Personbilen körde in i framdelen på släpet. Släpet lyftes uppåt och bilen fortsatte framåt en bit innan det tog stopp. Han tittade i sidespeglarna direkt när han hörde smällen och såg hur släpet klättrade på personbilen innan det tog stopp och personbilen slungades ut på gärdet. Släpet vek sig och sladdade. Det åkte också ner i diket på höger sida av vägbanan. Släpet sladdade inte före kollisionen. Dragstången mellan dragvagnen och släpet var så kort som möjligt för att få släpet att följa i dragvagnens hjulspår. Han hade ingen

Målenhet 1

last förutom lyftkranen på dragvagnen. Hur väl släpet följer dragvagnen påverkas inte av lasten om det inte är en mycket tung last. Släpet har inte svajat från sida till sida men kan ha studsat upp och ner då han hållit ut till höger och kört i kanten på asfalten.

Såväl Michaela Kujansuu som Tanja Hiekkänen har berättat om sina iakttagelser av Robert Lindströms körning. Michaela Kujansuu mötte lastbilen precis innan kollisionen och Tanja Hiekkänen åkte en bit bakom lastbilen. Båda har berättat att lastbilen var nära att krocka med Michaela Kujansuus bil. Michaela Kujansuu har även lämnat uppgifter om att släpet var över på hennes körbana och att hon höll sig i rätt körfält. Tanja Hiekkänen har inte nämnt att Michaela Kujansuu skulle ha kört i fel körfält. Vidare har Tanja Hiekkänen berättat att hon kört efter lastbilen en längre tid och att släpet vinglat sida till sida under färden, att det sett ut som släpet inte hängde med dragbilen samt att lastbilen passerat fem bilar och då sänkt hastigheten. Av Tanja Hiekkänens uppgifter framgår även att hon hörde kollisionen men att hon inte såg när personbilen och lastbilen kolliderade. Hon har dock berättat att släpet åkte ut på fel sida vägen, att det smällde strax därefter och att hon därför uppfattade det som att kollisionen berodde på att släpet kommit över på motsatt körfält.

Tingsrätten bedömer att Michaela Kujansuu och Tanja Hiekkänen har gjort trovärdiga intryck. De har lämnat rättframma och sammanhängande berättelser med detaljer och nyanser som ger intrycket av att berättelserna är självupplevda. Dessutom har de lämnat klara och tydliga uppgifter som är fria från motsägelser. Vittnenas uppgifter överensstämmer i stort och Tanja Hiekkänens uppgifter om när lastbilen ökat och sänkt hastigheterna får även stöd av analysen över lastbilens hastighet för hela sträckan på vägen fram till olycksplatsen. Med beaktande av detta bedömer tingsrätten att Michaela Kujansuus och Tanja Hiekkänens uppgifter är tillförlitliga.

Genom Michaela Kujansuus och Tanja Hiekkänens uppgifter bedömer tingsrätten att det är visat att släpet vinglat och kommit över i motsatt körfält under färden. Utifrån vad Tanja Hiekkänen berättat om färden finner tingsrätten även att det faktum att

Målenhet 1

släpet vinglat inte berott på att Robert Lindström varierat dragbilens placering på körbanan. Även om vittnena inte sett kollisionen från personbilens riktning finner tingsrätten att deras uppgifter om hur släpet vinglat under färden samt Tanja Hiekkans uppgifter om att släpet varit över i motsatt körfält och att hon därefter hört en smäll ger så pass starkt stöd att det är visat att släpet kommit över i motsatt körfält vid kollisionen med personbilen. Här kan tilläggas att vittnenas uppgifter överensstämmer med de slutsatser som angetts i Evidenz Utredningstjänst AB:s utredning av händelseförloppet. Vidare noteras att polismannen Andreas Olovsson uppgett att Robert Lindström i samband med olyckan sagt till honom att släpet fick kast ur kurvan och glidit över i mötande körfält. Robert Lindströms uppgift om att hans fordon befunnit sig i rätt körfält och att personbilen kört in i släpet är vid en samlad bedömning av ovanstående motbevisad.

På fotografierna av olycksplatsen syns inte någon mittlinje på vägen. Utifrån Michaela Kujansuus och Tanja Hiekkans uppgifter går det inte att dra någon säker slutsats om hur stor del av det motsatta körfältet som släpet täckt vid kollisionen. Inte heller ger fotografier över bromsspår och märken i asfalten någon ledning i denna del. Av den tekniska undersökningen av personbilen framgår att mönsterdjupen på personbilens vänster däck är mindre än mönsterdjupen på de högra däcken. Enligt Jan Berntsson och Thomas Morell kan det ha haft betydelse för körningen. Tingsrätten kan därmed inte utesluta att personbilen i viss mån dragit åt vänster. Av vittnesmålet med Michaela Kujansuu framgår att hon passerat en ladugård och därefter upptäckt lastbilen. Såväl Robert Lindström som Andreas Olovsson och Michaela Kujansuu har berättat att det regnat tidigare på dagen, att det eventuellt droppade vid olyckan och att det var fuktigt. Av fotografi över personbilens defroster-reglage framgår att reglaget riktade ventilationen uppåt vid olyckan. Robert Lindström har angett att detta kan tyda på att det fanns imma på personbilens ruta. Tingsrätten kan inte dra någon säker slutsats om huruvida det varit imma på rutan på personbilen men kan utifrån Michaela Kujansuus uppgifter konstatera att sikten kan ha påverkats av ladugården och att Therése Sparlund antagligen inte upptäckt

Målenhet 1

lastbilen förrän i ett senare skedde. Även om siktförhållandena och det faktum att personbilens kan ha dragit åt vänster kan ha påverkat var personbilen varit placerat i sitt körfält finner tingsrätten att det som orsakat trafikolyckan är att det tillkopplade släpet befunnit sig i fel körfält.

Sammanfattningsvis är det alltså visat att trafikolyckan orsakats till följd av att lastbilens tillkopplade släp kommit över i motsatt körfält där personbilen befann sig.

Tingsrätten gör följande bedömning avseende frågan om varför det tillkopplade släpet kommit över på motsatt körbana.

Av de tekniska undersökningarna av lastbilen och det tillkopplade släpet samt vittnesförhöret med polisens bilinspektör Morgan Rasmussen framgår att det inte var något tekniskt fel på Robert Lindströms fordonskombination som ledde till att släpet kommit över i mötande körfält.

Det har gjorts gällande att släpet kommit över i motsatt körbana till följd av att släpet fått vattenplaning. Enligt informationsunderlag från vägtrafikolycka var vägen blöt och hal den aktuella dagen. Som ovan angetts är det klarlagt att det regnat tidigare på dagen men att det inte regnade nämnvärt vid tiden för olyckan. Polismannen Andreas Olovsson har dessutom berättat att han gjorde en översiktlig kontroll över området där olyckan skedde. Han har berättat att han utförde kontrollen gåendes och att han då kunde konstatera att det var sämre grepp och mer halt i kurvan där olyckan skedde än på övriga delar av vägen. Även om det varit halt och blött i kurvan så har Robert Lindström berättat att lastbilen trycker undan vatten och att risk för vattenplaning därmed är liten. Tingsrätten har inte funnit skäl att ifrågasätta denna uppgift och det har inte heller presenterats någon bevisning som förringar Robert Lindströms uppgifter i denna del. Med beaktande av detta bedömer tingsrätten att det inte är visat att släpet fått vattenplaning och därför kommit över i mötande körfält.

Målenhet 1

Det är utrett att vägen vid olycksplatsen var sex meter bred och att hastighetsbegränsningen var 70 km/h. Olyckan skedde i en svag högerkurva. Lastbilen var 2,6 meter bred, det tillkopplade släpet var 2,55 meter bred och fordonskombinationen hade en längd om 23,95 meter. Av analys över hastighet på lastbilen för hela sträckan på vägen fram till olycksplatsen framgår att lastbilen haft en genomsnittlig hastighet om 66,94 km/h och en maximal hastighet om 79 km/h. Enligt vad som ovan anförts kan felmarginalen på de uppmätta hastigheterna kan vara ± 6 km/h. Vidare har tingsrätten ovan funnit att lastbilen vid kollisionen likaväl kan ha haft en hastighet om 82 km/h som 62 km/h. Eftersom det inte går att klargöra vilken hastighet lastbilen haft har tingsrätten att utgå ifrån att lastbilen hade en genomsnittlig hastighet om 61 km/h, en maximal hastighet på sträckan om 73 km/h och en hastighet om 62 km/h vid kollisionsögonblicket. Hastighet har alltså inte nämnvärt överstigit hastighetsbegränsningen och vid kollisionen hade lastbilen en hastighet som låg klart under hastighetsbegränsningen.

Robert Lindström har uppgett att han hade kännedom om kurvan där olyckan skedde och att det var goda siktförhållanden. Enligt tingsrättens bedömning talar detta för att Robert Lindström hade god uppsikt och uppmärksamheten riktad på den mötande trafiken varför tingsrätten drar slutsatsen att olyckan inte kan ha uppstått till följd av ouppmärksamhet.

Vidare har Robert Lindström uppgett att dragstången mellan dragvagnen släpet var kort i syfte att få släpet att följa i dragvagnens spår och inte vaja från sida till sida. Han har även uppgett att bilen kan ha svajat när han körde i kanten men att det inte var i sidled utan snarare upp och ner. Som ovan redogjorts för har tingsrätten funnit att det genom Tanja Hiekkans och Michaela Kujansuus uppgifter är visat att släpet vinglat och inte följt dragbilen under hela färden. Tingsrätten finner även att det utifrån Tanja Hiekkans uppgift framstår som att lastbilen hållit en hög hastighet i förhållande till vägen som varit smal och krokig.

Målenhet 1

Även om det finns anledning att ifrågasätta Evidenz Utredningstjänst AB:s beräkningar har utredningen i målet påvisat att trafikolyckan liknat den olyckan som Evidenz Utredningstjänst AB baserat sina beräkningar på. Med beaktande av att olyckan liknat den olyckan som Evidenz Utredningstjänst AB baserat sina beräkningar på bedömer tingsrätten att slutsatserna beträffande varför olyckan uppstått i viss mån kan appliceras på den aktuella olyckan. Beräkningarna talar alltså i viss mån för att olyckan kan ha orsakats av lastbilens hastighet och centrifugalkraft.

Vid en samlad bedömning av ovan angivna omständigheter finner tingsrätten att det är visat att släpet kommit över i mötande körbana till följd av att hastigheten inte varit tillräcklig anpassad till vägbredden i kurvan där olyckan inträffade.

Tingsrätten har därmed att ta ställning till om Robert Lindström brustit i omsorg och varsamhet genom att inte anpassa hastigheten tillräckligt till vägbredden i kurvan där olyckan inträffade.

Har Robert Lindström i väsentlig mån brustit i omsorg och varsamhet genom att brista i manövreringen av fordonet samt inte anpassa hastigheten till vägbredden och vägunderlaget?

Enbart det faktum att man orsakat en bilolycka är inte tillräckligt för att man ska dömas för vårdslöshet i trafik. För vårdslöshet i trafik döms, enligt 1 § första stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, vägtrafikant som i väsentlig mån brister i den omsorg och varsamhet som till förekommande av trafikolycka har betingats av omständigheterna. Kravet att vägtrafikanter ska ha brustit i omsorg och varsamhet i väsentlig mån innebär att ansvar för vårdslöshet i trafik ska förbehållas sådana beteenden i trafiken som är vårdslösa i egentlig mening. Till brottet vårdslöshet i trafik ska hänföras främst sådana fall där gärningsmannen gör sig skyldig till ett medvetet risktagande. Som exempel på sådana beteenden är bl.a. att föraren påtagit sig en särskilt ansvarsfull trafikuppgift och att man med hänsyn till

Målenhet 1

väglaget hållit en för hög hastighet. Beteenden som undantas från straffansvar är fall där en trafikolycka inträffat på grund av felbedömningar eller tillfällig ouppmärksamhet hos en förare av ett motorfordon, ofta kombinerat med besvärliga väder- eller siktförhållanden samt mindre allvarliga fall där ouppmärksamheten bestått i överträdelse av en särskilt straffbelagd trafikregel. Inte heller rena manövreringsmisstag bör leda till ansvar för vårdslöshet i trafik (se prop. 1994/95:23 s. 58, 60, 122).

Genom att köra en sådan tung fordonskombination har Robert Lindström påtagit sig en särskilt ansvarsfull uppgift. Robert Lindström har framfört fordonet på en smal och krokig väg. Trafiken har dessutom letts om från väg 200 till Flistadsvägen. Dessa omständigheter har Robert Lindström haft att ta med i beräkningen vid framförandet av sitt fordon. Robert Lindström, som är yrkeschaufför, har även att ta hänsyn till att övriga trafikanter på grund av den smala vägen kan ha en nedsatt förmåga att hantera de situationer som uppstår vid ett möte med ett tungt fordon. Med beaktande av detta bedömer tingsrätten det krävt ett extra mått av uppmärksamhet och försiktighet från Robert Lindströms sida.

Utifrån vad som angetts tidigare har tingsrätten att utgå från att Robert Lindströms hastighet vid olycksplatsen understigit hastighetsbegränsningen. Oavsett hastighetsbegränsningen har varje trafikant en skyldighet att anpassa sin hastighet till de förhållanden som råder dvs. att hänsyn ska tas till fordonsslag och trafikmiljö. Inledningsvis kan det konstateras att Robert Lindström berättat att han hade kunnat svänga av Flistadsvägen vid en tidigare avfart men valt att fortsätta på vägen på grund av att den andra vägen varit mindre och han varit rädd för möte på den vägen. Robert Lindström har alltså varit medveten om de svårigheter som kan uppstå för andra trafikanter vid möten med ett tungt fordon.

Kollisionen har skett i en för Robert Lindström känd höger kurva med god sikt. Såväl Robert Lindström som Tanja Hiekkänen har berättat om att de hade god sikt över trafiken när de närmade sig kurvan. Att Robert Lindström haft god sikt talar för att

Målenhet 1

han haft tid att vidta åtgärder och anpassa hastigheten till kurvan och mötet. Robert Lindström har berättat att han försökt hålla ut åt höger så mycket som möjligt. Vidare har han förklarat att han gjorde det för att hålla sig inom sitt körfält och att släpet följer dragvagnen eftersom dragstången mellan dragvagnen och släpet varit kort. Av vittnesförhören med Michaela Kujansuu och Tanja Hiekkänen har det inte framkommit att dragvagnen inte hållit ut åt höger. Tingsrätten finner därmed inte anledning att ifrågasätta att Robert Lindström försökt hålla ut till höger i syfte att underlätta mötet med personbilen. Av vittnesmålet med Tanja Hiekkänen har det framgått att under tiden hon kört efter lastbilen har den bromsat och sänkt hastigheten vid möten och därefter gasat upp igen. Det är alltså klarlagt att Robert Lindström vidtagit vissa åtgärder inför mötet med personbilen men inte sänkt hastigheten vilket han gjort vid tidigare möten. Tingsrätten finner att Robert Lindström uppenbarligen allvarligt missbedömt lastbilens hastighet i förhållande till mötet i kurvan. Tingsrätten bedömer att denna brist är så allvarlig att Robert Lindström i väsentlig mån brustit i den omsorg och varsamhet som betingats av omständigheterna.

Frågan är därmed om Robert Lindström hade skälig anledning att anta eller borde ha förstått att han var tvungen att sänka hastigheten inför mötet i kurvan. Som ovan angetts har Robert Lindström försökt hålla ut till höger. Han har alltså vidtagit vissa åtgärder i syfte att underlätta mötet i kurvan. Det framgår emellertid av analysen av hastigheten vid olyckstillfället att Robert Lindström inte nämnvärt bromsat när han kört in i kurvan. Med hänsyn till att Robert Lindström sänkt hastigheten vid tidigare möten, haft god sikt inför mötet med personbilen, haft god kännedom om vägen, varit yrkeschaufför i 30 år och dessutom van vid att köra ekipaget finner tingsrätten att Robert Lindström borde ha insett att han även behövde vidta åtgärder beträffande hastigheten inför mötet. Robert Lindström har därmed gjort sig skyldig till en så allvarlig oaktsamhet att han ska dömas för vårdslöshet i trafik.

Ska gärningen rubriceras som grov vårdslöshet i trafik?

Tingsrätten har nu att ta ställning till om brottet ska rubriceras som grovt. För att komma fram till den bedömningen krävs att Robert Lindström visat uppenbar likgiltighet för andra personers liv eller egendom eller att han varit grovt oaktsam.

Det har inte påståtts att Robert Lindström visat en uppenbar likgiltighet för andra personer liv eller egendom och det finns inte heller några omständigheter som tyder på detta. Enligt tingsrättens bedömning har Robert Lindström inte heller varit grovt oaktsam eftersom han varit medveten om svårigheter vid möten med andra trafikanter och vidtagit åtgärder i samband med mötet i kurvan genom att hålla ut till höger. Tingsrätten beaktar här att det genom Tanja Hiekkans uppgifter är klarlagt att Robert Lindström även vid tidigare möten sänkt hastighet och därigenom måste anses ha försökt anpassa sin körning till den mötande trafiken. Bedömningen att Robert Lindström inte varit grovt oaktsam gör tingsrätten även med beaktande av Tanja Hiekkans uppgifter om att lastbilens släp vinglat under färden och Robert Lindström borde ha märkt det. Robert Lindström ska alltså inte dömas för grov vårdslöshet i trafik utan han ska istället dömas för vårdslöshet i trafik.

Robert Lindström ska dömas för vållande till annans död

Straffrättsligt ansvar för vållande till annans död förutsätter att gärningsmannen av oaktsamhet har orsakat annans död.

Det är i målet klarlagt att Robert Lindström orsakat Therése Sparlunds död genom att ha kört tung lastbil med tillkopplat släp och i väsentlig mån brustit i sin omsorg och varsamhet och därigenom orsakat en trafikolycka. Härutöver är det klarlagt att olyckan orsakats genom att Robert Lindström framfört fordonskombinationen utan att anpassa hastigheten tillräckligt i förhållande till vägbredden i kurvan där olyckan

inträffade. Tingsrätten har även ovan bedömt att Robert Lindström brustit i sin uppmärksamhet på sådant sätt att han avvikit från det aktsamma beteende som kunnat krävas med hänsyn till omständigheterna. Robert Lindström ska därför dömas för vållande till annans död.

Påföljd

Robert Lindström döms nu för vårdslöshet i trafik och vållande till annans död. Han är tidigare ostraffad och lever under ordnade förhållanden med arbete och bostad. Tingsrätten bedömer därför att det inte finns särskild anledning att befara att Robert Lindström kommer att fortsätta begå brott. Varken brottslighetens straffvärde eller art hindrar att Robert Lindström döms till villkorlig dom. Robert Lindström ska därför dömas till villkorlig dom. Den villkorliga domen ska förenas med böter.

Skadestånd

Fredrik Sparlund och Max Sparlund har begärt skadestånd av Robert Lindström med 25 000 kr avseende sveda och värk. Eftersom det är klarlagt att Robert Lindström orsakat Therése Sparlunds död av oaktsamhet är han skadeståndsskyldig. De begärda beloppen är vitsordade och Robert Lindström ska därför betala 25 000 vardera till Fredrik Sparlund och Max Sparlund.

Ersättning och betalning av kostnaden för försvararen och målsägandebiträdet

Den ersättning advokat Peter Stierna och advokat Ellen Hagrup Grimlund begärt är skälig och ska godtas. Eftersom Robert Lindströms döms för brott och hans ekonomiska förhållanden medger det ska han återbetala del av kostnaden för målsägandebiträdet och de offentliga försvarare som varit förordnade i målet.

SKARABORGS
TINGSRÄTT

DOM
2019-09-11

B 3441-18

Målenhet 1

Avgift till brottsofferfond

Eftersom Robert Lindström döms för brott där fängelse finns i straffskalan ska han betala en avgift till brottsofferfonden.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga (TR-01)

Domen kan överklagas. Överklagandet ska ha kommit in till tingsrätten senast den 2 oktober 2019. Tingsrätten skickar det vidare till Göta hovrätt.

Karin Henriksson

I avgörandet har även tre nämndemän deltagit.

Tingsrätten är enig.



Hur man överklagar

Dom i brottmål, tingsrätt

TR-01

Vill du att domen ska ändras i någon del kan du överklaga. Här får du veta hur det går till.

Överklaga skriftligt inom 3 veckor

Ditt överklagande ska ha kommit in till domstolen inom 3 veckor från domens datum. Sista datum för överklagande finns på sista sidan i domen.

Överklaga efter att motparten överklagat

Om ena parten har överklagat i rätt tid, har den andra parten också rätt att överklaga även om tiden har gått ut. Det kallas att anslutningsöverklaga.

En part kan anslutningsöverklaga inom en extra vecka från det att överklagandetiden har gått ut. Ett anslutningsöverklagande måste alltså komma in inom 4 veckor från domens datum.

Ett anslutningsöverklagande upphör att gälla om det första överklagandet dras tillbaka eller av något annat skäl inte går vidare.

Så här gör du

1. Skriv tingsrättens namn och målnummer.
2. Förklara varför du tycker att domen ska ändras. Tala om vilken ändring du vill ha och varför du tycker att hovrätten ska ta upp ditt överklagande (läs mer om prövningstillstånd längre ner).
3. Tala om vilka bevis du vill hänvisa till. Förklara vad du vill visa med varje bevis.

Skicka med skriftliga bevis som inte redan finns i målet.

Vill du ha nya förhör med någon som redan förhörts eller en ny syn (till exempel besök på en plats), ska du berätta det och förklara varför.

Tala också om ifall du vill att målsäganden ska komma personligen vid en huvudförhandling.

4. Lämna namn och personnummer eller organisationsnummer.
Lämna aktuella och fullständiga uppgifter om var domstolen kan nå dig: postadresser, e-postadresser och telefonnummer.
Om du har ett ombud, lämna också ombudets kontaktuppgifter.
5. Skriv under överklagandet själv eller låt ditt ombud göra det.
6. Skicka eller lämna in överklagandet till tingsrätten. Du hittar adressen i domen.

Vad händer sedan?

Tingsrätten kontrollerar att överklagandet kommit in i rätt tid. Har det kommit in för sent avvisar domstolen överklagandet. Det innebär att domen gäller.

Om överklagandet kommit in i tid, skickar tingsrätten överklagandet och alla handlingar i målet vidare till hovrätten.

Har du tidigare fått brev genom förenklad delgivning, kan även hovrätten skicka brev på detta sätt.

Prövningstillstånd i hovrätten

När överklagandet kommer in till hovrätten tar domstolen först ställning till om målet ska tas upp till prövning.

Om du *inte* får prövningstillstånd gäller den överklagade domen. Därför är det viktigt att i överklagandet ta med allt du vill föra fram.

När krävs det prövningstillstånd?

Brottmålsdelen

I brottmålsdelen behövs prövningstillstånd i två olika fall:

- Den åtalade har dömts enbart till böter.
- Den åtalade har frikänts från ett brott som inte har mer än 6 månaders fängelse i straffskalan.

Skadeståndsdelen

Det krävs prövningstillstånd för att hovrätten ska pröva en begäran om skadestånd. Undantag kan gälla när en dom överklagas i brottmålsdelen, och det är kopplat en begäran om skadestånd till brottet. Då krävs inte prövningstillstånd för skadeståndsdelen om

- det inte krävs prövningstillstånd i brottmålsdelen eller om
- hovrätten meddelar prövningstillstånd i brottmålsdelen.

Beslut i övriga frågor

I de mål där det krävs prövningstillstånd i brottmålsdelen (se ovan), krävs det också prövningstillstånd för sådana beslut som bara får överklagas i samband med att domen överklagas. Beslut som kan överklagas särskilt kräver inte prövningstillstånd.

När får man prövningstillstånd?

Hovrätten ger prövningstillstånd i fyra olika fall.

- Domstolen bedömer att det finns anledning att tvivla på att tingsrätten dömt rätt.
- Domstolen anser att det inte går att bedöma om tingsrätten har dömt rätt utan att ta upp målet.
- Domstolen behöver ta upp målet för att ge andra domstolar vägledning i rättstillämpningen.
- Domstolen bedömer att det finns synnerliga skäl att ta upp målet av någon annan anledning.

Vill du veta mer?

Ta kontakt med tingsrätten om du har frågor. Adress och telefonnummer finns på första sidan i domen.

Mer information finns på www.domstol.se.