

SPESIALENHETEN FOR POLITISAKER  
Spesialenheten for politisaker  
Besøk: Grønnegt. 82  
Post: Postboks 93, 2301 HAMAR  
Tel: 62556100 Faks: 62556102  
E-post:

## PÅTALEVEDTAK

SAK NR 10167186 603/09-123

### TRAFIKKULYKKE MED DØDSFØLGE I FORBINDELSE MED POLITIETS FORFØLGELSE AV BIL 13. AUGUST 2009 PÅ E18 I TELEMAR

#### Hendelsen:

Torsdag 13. august 2009 kl. 18.12 mottok operasjonssentralen i Telemark politidistrikt melding fra en privatperson om at en bil med registreringsnummer [REDACTED] kjørte meget vinglete i sørgående retning på E 18 ved Solum kontrollstasjon, nær grensen mellom Vestfold og Telemark.

En patrulje fra Utrykningspolitiet sto plassert ved den nedlagte bomstasjonen på Lannerheia, noe lenger sør på E 18. Operasjonssentralen anmodet patruljen om å være oppmerksom på den aktuelle bilen og forsøke å stoppe denne. UP-patruljen var bemannet med politioverbetjent A og politibetjent B. De kjørte en sivil Volvo V70 tjenestebil. Politioverbetjent A var sjåfør.

Etter kort tid kjørte den aktuelle bilen forbi stedet patruljebilen sto plassert. Dette var en Toyota Corolla. Tjenestemennene kunne se at føreren var en mann idet bilen passerte. Politipatruljen kjørte etter Toyotaen. På strekningen er det dobbelt sperrelinje og skiltet fartsgrense 80 km/t.

Patruljen mistet Toyotaen av syne da den passerte noen svinger, men fikk igjen øyekontakt med den ved en bakketopp. Toyotaen hadde i mellomtiden kjørt forbi en annen bil. Patruljebilen hadde på dette tidspunkt ikke slått på blålys eller sirene. Toyotaen foretok ytterligere forbikjøring. Disse skjedde i skravert sperrefelt og over dobbelt sperrelinje.

Tjenestemennene bestemte seg for å stanse bilen på bakgrunn av kjøreadferden de hadde observert. Blålys og sirene ble aktivert på tjenestebilen. Toyotaen økte hastigheten noe, og kjørte forbi flere biler, mens patruljebilen fulgte etter. Like før tunnelen "Telemarksporten" la Toyotaen seg over i motgående kjørefelt. Tunnelen er utstyrt med midtdeler mellom kjøreretningene i form av markeringer ved skilt og oppsatte klosser som danner en sammenhengende forhøyet kant. Toyotaen kjørte gjennom tunnelen i feil kjørefelt. Den traff først en bil, og frontkolliderte deretter like før tunnelutgangen med en motorsykkel som kom kjørende i nordgående retning.

Sammenstøtet førte til at motorsyklisten døde på stedet. Toyotaen stanset med fronten inn i autovernet like ved tunnelåpningen.

Føreren av Toyota Corollaen, C, er etter hendelsen tiltalt for uaktsomt bildrap. Hovedforhandling i saken er berammet til januar 2010 i Nedre Telemark tingrett.

### **Spesialenhetens etterforskning:**

Spesialenheten for politisaker ble varslet om saken av Sjefen for Utrykningspolitiet om kvelden 13. august 2009. Spesialenheten besluttet å iverksette etterforskning av politiets tjenesteutførelse i tilknytning til ulykken.

Spesialenheten har foretatt avhør av seks vitner, hvorav to pr. telefon. De avhørte vitnene er D, som ringte inn meldingen til operasjonssentralen, politioverbetjent E, som var operasjonsleder hos politiet i Telemark, politibetjent B, som var passasjer i patruljebilen, F og G, som kjørte hver sin bil i nordgående retning i tunnelen da ulykken skjedde, samt H, som så politiets utrykningskjøring i forbindelse med ulykken.

Politioverbetjent A, som var fører av politibilen, er avhørt med status som mistenkt.

Utskrift av oppdragslogg for tjenesteoppdraget saken gjelder, samt dokumentene i straffesaken mot C med vedleggssaker er innhentet fra Telemark politidistrikt. I politidokumentene inngår blant annet rapport om vegtrafikkuhell med illustrasjonsmappe og flere vitneavhør.

Spesialenheten forsøkte 14. august 2009 å foreta avhør av C. Han satt på dette tidspunkt i arrest i Skien. På bakgrunn av at C [REDACTED], ble det ikke gjennomført noe avhør. Under samtalen mellom C og spesialetterforsker uttalte C at han ikke husket noe av det som hadde skjedd, ut over at han ikke hadde forstått at politiet var etter ham da han hørte sirenen. C ble avhørt av Spesialenheten den 21. desember 2009.

I de mottatte politidokumentene inngår foretatte politiavhør av C. I tillegg er det avgitt en rapport av politibetjenten som fulgte C fra åstedet til sykehuset i Telemark umiddelbart etter ulykken.

Gjennom politiets etterforskning mot C er det fremkommet opplysninger om at politiet allerede ca. kl. 17.45 mottok melding fra en bilist på E18 i området Stokke/Sandefjord i Vestfold som hadde reagert på trafikkatferden til den samme Toyotaen. Politiets oppfølging av tidligere meldinger til politiet vedrørende ulykkesbilen blir behandlet som egen sak.

### **Nærmere om politiets bilforfølgelse:**

Politipatruljens forfølgelse av C var foranlediget av tips fra en annen bilist på E18 om at Cs kjøring utgjorde en betydelig fare i trafikken. D, som ringte inn meldingen, hadde observert at bilen nesten kolliderte flere ganger. D sa til operasjonsleder at han var redd det ville skje en ulykke, og at politiet "*måtte stoppe den bilen*".

I følge sakkyndig uttalelse av 14. september 2009 fra Nasjonalt folkehelseinstitutt, var C under kjøringen påvirket av flere narkotiske stoffer. Påvirkningsgraden er vurdert som tilsvarende en blodalkoholkonsentrasjon høyere enn 1,5 promille. På grunnlag av opplysningene i saken om påvirkning og kjøreadferd legger Spesialenheten til grunn at C den aktuelle dagen utgjorde en betydelig fare i trafikken.

Distansen fra C passerte UP-patruljen på Lannerheia til ulykkesstedet er om lag tre kilometer. Ut fra de opplysninger som har fremkommet i foretatte avhør, må det legges til grunn at C kjørte noe raskere enn skiltet fartsgrense; anslagsvis 90 km/t. Han har da brukt noe over to minutter på å tilbakelegge strekningen.

Fra passeringen ved Lannerheia kjørte politipatruljen ca. en kilometer før tjenestemennene igjen fikk øyekontakt med Toyotaen. Deretter lå patruljen bak C og observerte hans kjøreadferd i om lag en kilometer før tjenestemennene besluttet å stanse Toyotaen og tente blålys og sirene. På dette tidspunkt meldte patruljen tilbake til operasjonssentralen at bilen "stikker". Meldingen er loggført kl. 18.19. Etter dette forfulgte tjenestemennene C over en strekning på anslagsvis 700 til 800 meter før C la seg over i motgående kjørebane og kolliderte i tunnelen. Melding om kollisjonen er loggført av operasjonssentralen kl. 18.22.

Når det gjelder avstanden fra Toyotaen til politibilen under forfølgelseskjøringen, har politioverbetjent A forklart at tjenestebilen lå med ca. 200 meters avstand. Politibetjent B har anslått avstanden til i overkant av 50 meter. Vitnet J har forklart til politiet at hun ble forbikjørt av Toyotaen like før Telemarksporten. Hun holdt da en fart på 80 km/t, men bremsset ned ved forbikjøringen. Toyotaen fortsatte gjennom tunnelen i motgående kjørefelt. Etter noen sekunder hørte J sirener, og registrerte politibilen som kom kjørende bak henne. Patruljebilen kjørte også forbi J og la seg så inn foran hennes bil før tunnelåpningen. J mener at politibilen var midt i tunnelen da Toyotaen kolliderte.

Tunnelens lengde er 270 meter. Den fysiske midtdeleren begynner et stykke før tunnelinngangen. Tunnelen har ett kjørefelt i retning mot Porsgrunn; retningen Toyotaen og politibilen kjørte. I motsatt kjøreretning er det to kjørefelt. Da C kjørte gjennom tunnelen i feil kjøreretning var det trafikk i begge de motgående kjørefeltene. C traff først en Suzuki Liana kjørt av G. Han kjørte rett mot Gs bil i feltet nærmest midtdeleren. G vrenget sin bil mot høyre slik at hun unngikk frontkollisjon. Bilen hennes ble truffet av Toyotaen i/langs venstre side. Ved Gs unnamanøver sneiet hennes bil en Volkswagen Caddy, som kom kjørende i samme retning i høyre felt.

Etter å ha truffet Suzukien frontkolliderte C med en tung motorsykkel Yamaha FZR kjørt av H. Motorsykkelen ble kastet over 15 meter tilbake i vegbanen ved sammenstøtet, mens H ble kastet forover over Toyotaen og ble liggende i vegbanen rett ved tunnelåpningen. Det ble raskt konstatert at H var død. Hs samboer J kom kjørende i bil like bak H med deres felles barn i bilen. Hun var derfor på åstedet umiddelbart etter ulykken. J har reagert på at ingen på stedet, verken fra politiet eller ambulanspersonellet, ivaretok henne. Selv om politiet raskt fikk vite at hun var nærmeste pårørende, ble hun ikke skjermet fra åstedet eller informert om at samboeren lå død på bakken. Heller ikke ble hun skjermet fra C, som hadde kjørt ulykkesbilen.

#### **Spesialenhetens vurderinger:**

Spesialenheten for politisaker skal automatisk iverksette etterforskning når noen dør eller blir alvorlig skadet som følge av politiets tjenesteutøvelse, jf. straffeprosessloven § 67 åttende ledd og påtaleinstruksens § 34-6, annet ledd. I denne saken skjedde et dødsfall i umiddelbar tilknytning til en bilforfølgelse iverksatt for å stanse ulykkesbilen. Spesialenheten må vurdere om noen av de involverte tjenestemenn i den anledning har begått en straffbar handling.

I nærværende sak vurderes kun tjenestehandlingen for politipatruljen som gjennomførte bilforfølgelsen. Selv om Spesialenheten har stor forståelse for at J på åstedet hadde stort behov for hjelp og beskyttelse, foretas det ingen nærmere strafferettslig vurdering av politiets behandling av henne på stedet. Dette forhold har de pårørende tatt opp direkte med Telemark politidistrikt.

Aktuelle straffebestemmelser i denne saken finnes å være straffeloven § 325, nr. 1 om grov uforstand i tjenesten, og vegtrafikkloven § 3, jf. § 31, første ledd, om uaktsom kjøring.

Det sentrale vurderingstema er om det var forsvarlig å oppta og fortsette bilforfølgelsen, herunder om forfølgelsen skjedde på forsvarlig måte.

Under bilforfølgelse må nødvendigheten av å stanse det forfulgte kjøretøyet veies opp mot faren ved forfølgelsen. Forfølgelsen må som hovedregel avbrytes dersom den forårsaker uforsvarlig kjøring fra den forfulgte.

Politidirektoratet har utarbeidet instruks for utrykningskjøring og forfølgelse av kjøretøy datert 1. mai 2009 (jf. Rundskriv 2009/005). Forfølgelse er regulert i pkt. 3, hvor det blant annet fremkommer at

*”3.2. Forfølgelse som innebærer utrykningskjøring..., kan kun skje...når det vurderes forsvarlig og ubetinget nødvendig. Forfølgelse må hele tiden veies opp mot den trafikklfare man utsetter seg selv og andre for.*

*3.3. Forfølgelsen skal straks avbrytes dersom det anses uforsvarlig å fortsette...”*

Brudd på instruksjonen medfører ikke i seg selv straffansvar, men vil være av betydning for vurdering av straffansvar etter lovbestemmelsene angitt ovenfor.

Under utrykningskjøring har politiet i medhold av vegtrafikkloven § 11 hjemmel til å fravike lovens §§ 4 til 9 med tilhørende forskrifter. Den generelle aktsomhetsnorm i vegtrafikkloven § 3 kan ikke fravikes, dog slik at normen må vurderes i lys av at det gjelder utrykning.

På bakgrunn av omstendighetene ved Cs kjøreadferd finnes det ikke tvilsomt at politiet både hadde rett og plikt til å *oppta* forfølgelse av Toyota Corollaen for å forsøke å stanse denne. Kjøringen til C innebar en betydelig trafikkrisiko. Forbikjøringene i sperrefelt og over sperrelinje kvalifiserte i seg selv til førerkortbeslag. I tillegg kom opplysningene om vinglete kjøring.

Det neste spørsmål er om det var forsvarlig å *fortsette* forfølgelsen. Sentralt her er hvorvidt politiets egen kjøring har vært uforsvarlig, eller om politiet ved sin forfølgelse har fremprovosert uforsvarlig kjøring fra den forfulgtes side.

Når det gjelder politiets kjøring må det legges til grunn at vegtrafikklovgivningens bestemmelser om hastighet og forbikjøring er fraveket. For å ta igjen det forfulgte kjøretøyet må politibilen ha holdt en hastighet over fartsgrensen, men det kan ikke legges til grunn at hastighetsoverskridelsen har vært betydelig eller uforsvarlig. På strekningen forfølgelsen fant sted var det ikke tillatt å kjøre forbi. Patruljebilen har likevel foretatt forbikjøring. Ut fra opplysningene i saken legges til grunn at disse regelfravikelsene var hjemlet og nødvendige, og at de ikke representerte konkret fare i trafikken.

For vurderingen av politiets innvirkning på Cs kjøring er avstand og bruk av signalanlegg sentrale momenter. Den faktiske avstand mellom kjøretøyene kan ikke fastslås sikkert, men det anses sannsynliggjort, blant annet på bakgrunn av vitneutsagn, at polititjenestebilen lå noen sekunder bak Toyotaen like før ulykken inntraff. Avstanden har sannsynligvis vært mellom 50 meter, noe som tilsvarer ca. to sekunder, og 200 meter. Sett i sammenheng med

informasjon om Cs kjøreatferd, kan det ikke legges til grunn at politibilen har ligget så tett opp til Toyotaen at denne har blitt presset til å øke hastigheten.

Bruk av lys- og lydsignal er regulert i ovennevnte instruks pkt. 4. Ved utrykningskjøring bør blinkende blått lys benyttes, jf. pkt. 4.1. Dersom det kreves fri vei, skal slikt lys benyttes. I tillegg kan sirene nyttes når det anses nødvendig, jf. pkt. 4.2.

Bruken av lys og sirene må anses å ha skjedd i samsvar med instruksens. Å tenne signalanlegget for å varsle om utrykningskjøringen, og som tegn til at Toyotaen skulle stanse, må anses som en korrekt tjenestehandling.

Når Toyotaen etter kort tid la seg over i motgående kjørebane før tunnelen, er spørsmålet om forfølgelsen skulle ha vært avbrutt og/eller om varslingsanlegget skulle ha vært avslått. Ansvar for avbrytelse av utryknings- og forfølgelseskjøring er regulert i instruksens pkt. 5. Avbrytelse kan beordres av operasjonsleder eller annen leder, jf. pkt. 5.2. For øvrig er fører av kjøretøy alltid ansvarlig for å vurdere avbrytelse, jf. pkt. 5.3. En slik vurdering er svært viktig, men også krevende i forhold til å på meget kort tid vurdere fare ved å fortsette veid opp mot farene ved å la en fører som utgjør en åpenbar trafikksikkerhetsrisiko få fortsette sin kjøring.

I denne saken vurderte politioverbetjent A om han skulle slukke signalanlegget på bakgrunn av Cs kjøreadferd. Imidlertid fant han det nødvendig å fortsatt benytte lyd og lys for å varsle andre trafikanter om faren C representerte. Det finnes ikke å være grunn til å kritisere politioverbetjent A for denne avgjørelsen.

Vitneforklaringer fra bilister som kom kjørende i motsatt retning viser at bruken av signal førte til at de ble oppmerksomme på situasjonen og reduserte kjørehastigheten. Det kan heller ikke sees å foreligge grunn til å kritisere politiet for ikke å ha avbrutt forfølgelsen tidligere. Det vises til at kjøringen skjedde over en relativt kort strekning. Tidsforløpet fra signalanlegget ble tent til ulykken skjedde må antas å ha vært mindre enn 30 sekunder. Det kan ikke sees å ha vært særlig tid til å vurdere avbrytelse før situasjonen ved tunnelen oppsto.

C har i politiavhør forklart at han ikke forsto at politiet ønsket å stanse ham. Han trodde politiet ville kjøre forbi, og dette var grunnen til at han la seg over i motgående kjørebane. For øvrig har C opplyst at han husker lite fra kjøringen og ulykken. Ut fra den betydelige påvirkningsgrad som er påvist, er det svært sannsynlig at Cs oppmerksomhet og realitetsorientering var betydelig redusert under kjøringen. Dersom denne forklaringen legges til grunn, styrker dette at politipatruljen ikke har kjørt på en måte som har bidratt til Cs trafikkfarlige adferd. Han har forklart at han ikke foretok den fatale forbikjøringen fordi han opplevde å bli forfulgt og ville unnsnippe, men fordi han handlet irrasjonelt og ikke var i stand til å forholde seg til trafikkbildet.

Overfor Spesialenheten har han imidlertid senere forklart at han ble sjokkert idet han registrerte politiets blålys ble satt på og at han umiddelbart forsøkte å komme unna politibilen. Han var ruset, var i besittelse av narkotika og var tidligere utvist fra Norge. Politibetjent B har forklart at Toyotaen økte farten noe, men ikke mye rett etter at blålysene ble tent. Denne beskrivelsen synes å være i overensstemmelse med andre vitners beskrivelse av hastigheter. Det forelå ikke en situasjon hvor politiet jaget C av gårde. I forhold til sin egen forklaring, økte han hastigheten som en umiddelbar reaksjon på at blålysene ble tent. Slik saken fremstår for Spesialenheten, var ulykken som fikk et så tragisk utfall uansett forårsaket av at han var ruset og ikke i stand til å forholde seg til trafikkbildet.

Det kan ikke sees å foreligge forhold som tilsier at noen ansatt i politiet har begått noen straffbar handling i forbindelse med bilforfølgelsen.

Politioverbetjent A har som sjåfør av tjenestebilen hatt status som mistenkt. Saken avgjøres mot ham under henvisning til at intet straffbart forhold anses bevist. Etterforskningsresultatet finnes med styrke å tilsa at han ikke har begått noen straffbar tjenestehandling relatert til de aktuelle straffebestemmelser.

**Vedtaket:**

Saken henlegges for politioverbetjent A i forhold til straffeloven § 325 første ledd nr. 1 og vegtrafikkloven § 3, jf. § 31 første ledd som intet straffbart forhold anses bevist.

Bistandsadvokat Y på vegne av Hs pårørende, C og politioverbetjent A underrettes om vedtaket.

Kopi av vedtaket oversendes Sjefen for Utrykningspolitiet og politimesteren i Telemark til orientering.

Saken er avgjort med delegert påtalekompetanse fra Sjefen for Spesialenheten, jf. påtaleinstruksen § 34-3, annet ledd, jf. første ledd.

**Spesialenheten for politisaker, 20. januar 2010**