

SAK NR 10167786 465/10-123

VEGTRAFIKKUHELL MED ALVORLIG PERSONSKADE I FORBINDELSE MED POLITIETS FORFØLGELSE AV BIL 23. MAI 2010 I OSLO OG ASKER OG BÆRUM POLITIDISTRIKT**Anmeldelsen**

Den 23. mai 2010 ca. kl. 01.30 ble Spesialenheten for politisaker varslet telefonisk av Oslo politidistrikt om et vegtrafikkuhell samme natt ca. kl. 01.19 i Snarøyveien i Bærum kommune. Forut for uhellet hadde en uniformert politipatrulje fra Oslo politidistrikt foretatt forfølgelseskjøring. Føreren av den forfulgte bilen kjørte av veien i en rundkjøring og ble alvorlig skadet.

Spesialenhetens etterforskning

Spesialenheten for politisaker besluttet ved varsling om ulykken at det ikke skulle foretas umiddelbar utrykning. Spesialenheten har innhentet og gjennomgått rapporter om vegtrafikkuhell og andre politirapporter utarbeidet av Asker og Bærum politidistrikt samt dokumenter i politiets straffesak mot føreren av ulykkesbilen, og kopi av lydlogg og oppdragslogg for sambandsavsnittet i Oslo politidistrikt.

Spesialenheten har avhørt den forulykkede bilføreren, A, som ved anledningen var alene i bilen. Politibetjent B og politibetjent C, som bemannet patruljebilen, er begge avhørt med formell status som mistenkt. Politiadvokat D er avhørt som vitne. D var passasjer i politibilen.

Nærmere om sakens faktum

Den uniformerte politipatruljen var fredag 23. mai 2010 noe over kl. 01.00 på vei til et ordensoppdrag. B var sjåfør i tjenestebilen, en VW Passat. C var eldste tjenestemann og var leder av patruljen. Med seg i baksetet hadde de politiadvokat D, som deltok som observatør på sin fritid.

På Ring 3 ved avkjøringen til Vinderen/Slemdal ble patruljen oppmerksom på en bil, som kjørte vinglete og i høy hastighet forbi tjenestebilen og videre i vestgående retning. Dette var en Ford Mondeo 1994-modell, som ble kjørt av A.

Patruljen besluttet å følge etter bilen for å observere kjøreadferden. Mondeoen vinglet mellom kjørebane og fortsatte i høy hastighet. Politibilen tok igjen Mondeoen ved avkjøringen til Smestad og kom så nær at registreringsnummeret kunne avleses. Etter at kjennetegnet var registrert, tente politibetjent B blålys på tjenestebilen, for å signalisere at Mondeoen skulle stanse. Denne fortsatte imidlertid i samme hastighet.

C meldte på dette tidspunkt til operasjonssentralen at patruljen fulgte etter en blå Mondeo som "stikker" og oppga at de kjørte vestover og nærmet seg Ullern. Meldingen er logget kl. 01.16.

Politibetjent C opplyste også at bilen vinglet fælt, og at det var mistanke om promillekjøring. På grunn av problemer med sambandet var kommunikasjonen mellom operasjonssentralen og patruljen vanskelig, slik at operatøren på operasjonssentralen ikke oppfattet alt som ble sagt og beskjeder måtte gjentas.

Kjøreadferden til A endret seg ikke etter at blålys var slått på. Tjenestemennene vurderte risikoen for trafikkuhell som høy. De var også enige om at de måtte holde god avstand til Mondeoen og ikke presse føreren. Dette ble også meddelt over sambandet. Patruljen besluttet fortsatt å følge etter bilen for å kunne melde dens posisjon og varsle andre trafikanter om faren. Ca. kl. 01.17 meldte C til operasjonssentralen at tjenestemennene ikke turte å legge seg særlig nær, da de fryktet at bilen kunne kræsje. Han ba også operasjonssentralen om å varsle nabodistriktet, da de nærmet seg grensen til Asker og Bærum politidistrikt.

I Granfosstunnelen satte B også på sirene for å varsle andre som eventuelt befant seg i tunnelen. Etter tunnelen slo hun av sirenen igjen. Mondeoen fortsatte i retning mot Snarøya. C meldte kl. 01.18 til operasjonssentralen at bilen svingte mot Fornebu. På dette tidspunkt hadde operasjonssentralen i Oslo kontakt med Asker og Bærum politidistrikt.

Mondeoen kjørte videre i Snarøyveien i noe lavere fart enn tidligere. Da bilen kom frem til rundkjøringen "Tårnet" ved Telenor Arena, kjørte den rett inn i rundkjøringen slik at bilen lettet og fortsatte ut av veien, gjennom et gjerde og stanset mot en husvegg på den andre siden av rundkjøringen. Spor på stedet indikerer at A bremsset ned ca. 16 meter før rundkjøringen, og at bilen var uten kontakt med underlaget i ca. 20 meter før den igjen traff bakken.

Da tjenestemennene kom frem til ulykkesstedet, løp B straks bort til sjåføren. Hun hørte at A skrek av smerte. Det kom flammer ut av panseret på bilen, og tjenestemennene fikk slukket brannen. Det viste seg at A satt fastklemt i bilen. Ambulanse og brannvesen ble tilkalt. B tok hånd om A til ambulansen kom. Han klaget over smerter i ryggen.

C meldte fra til operasjonssentralen om ulykken kl. 01.19 og ba om bistand fra ambulanse og brannvesen. I oppdragsloggen er notert kl. 01.20 at ambulanse og brann var ankommet, at A var tatt ut av bilen og lagt i ambulanse kl. 01.50, og at ambulansen var fremme på Ullevål sykehus kl. 01.59.

A ble i følge egen forklaring påført åpne brudd i begge ben, brudd i ryggen og punktert lunge. Han har i avhør opplyst at han skal til opptrening etter skadene, og at han vil kunne få varige mèn. Skadene har medført store smerter og lang rekonvalesens.

Bilen ble omfattende skadet og vurdert som kondemner etter ulykken.

Da ulykken skjedde var det + 12 grader, tørr, bar vei, god sikt og mørkt med belysning. Fartsgrensen på stedet var 60 km/t. Rundkjøringen A kjørte inn i var skiltet. Det var montert lys inne i selve rundkjøringen, men lysene var avslått på ulykkestidspunktet.

Distansen tjenestebilen fulgte etter Mondeoen, fra blålys ble tent ved Smestad og til ulykkesstedet, var om lag seks kilometer. Det var relativt lite trafikk, kun tre til fire biler ble passert på strekningen. Tjenestebilens hastighet var på det høyeste anslått til 170 til 180 km/t. Dette var i området ved Smestad brannstasjon, før tunnelen. Ellers var hastigheten anslagsvis 100 til 130 km/t, og lavest på den siste delen av strekningen.

Avstanden mellom de to bilene var liten på det tidspunkt tjenestebilen tok igjen Mondeoen for å få avlest registreringsnummeret. Etter dette økte avstanden opp til ca. 200 meter. Tjenestemennene mistet tidvis Mondeoen av syne. Da ulykken skjedde lå tjenestebilen anslagsvis 100 til 150 meter bak. Tjenestemennene oppfattet at Mondeoen kjørte rett over rundkjøringen og forsvant i en røyksky. Kort etter så de at bilen hadde kjørt inn i bygningen på den andre siden.

Det ble tatt blodprøve av A etter ulykken. Ved analyse er konstatert en alkoholkonsentrasjon i blodet på 1,82 promille. A har i politiavhør bekreftet at prøvesvaret er forenlig med hans alkoholinntak.

A har for øvrig forklart at han oppfattet politiet som truende da de la seg etter ham. Han mener at politibilen lå nært opptil hans bil under hele kjøreturen, og har anført at han måtte ta en del risiko fordi politiet presset ham slik at han kjørte fortere enn han ellers ville ha gjort.

Spesialenhetens vurdering

Spesialenheten for politisaker skal iverksette etterforskning når noen dør eller blir alvorlig skadet som følge av politiets tjenesteutøvelse, jf. straffeprosessloven § 67 åttende ledd og påtaleinstruksen § 34-6 annet ledd. I foreliggende sak inntraff et vegtrafikkuhell med alvorlig personskaade i umiddelbar tilknytning til forfølgelseskjøring.

Spesialenheten skal vurdere om noen av de involverte tjenestemenn begikk straffbare handlinger.

Aktuelle straffebestemmelser vil være vegtrafikkloven § 3, jf. § 31 første ledd, som gjelder uaktsom kjøring samt straffeloven § 325 første ledd nr. 1 om grov uforstand i tjenesten. Rettspraksis viser at straff etter sistnevnte bestemmelse bare kommer til anvendelse dersom tjenestemannen ved handling eller unnløtelse har vist kvalifisert klanderverdig opptreden som foranlediger sterke bebreidelser for mangel på aktsomhet. Det er ofte vist til Rt. 1986 side 670. Ellers må det - for ansatte i politiet og påtalemyndigheten som for andre tjenestemenn - være et spillerom før man konstaterer at dårlig utførelse av arbeidet representerer en straffbar handling.

Vegtrafikklovens bestemmelser vil særlig være relevant for føreren av tjenestebilen, mens spørsmål om grov uforstand vil gjelde begge tjenestemennenes vurderinger og beslutninger underveis.

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

Under bilforfølgelse må nødvendigheten av å få stanset det forfulgte kjøretøyet veies opp mot faren ved forfølgelsen.

Politidirektoratet har utarbeidet instruks for utrykningskjøring og forfølgelse av kjøretøy (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 trafikkfare man utsetter seg selv og andre for.

3.3. *Forfølgelsen skal straks avbrytes dersom det anses uforsvarlig å fortsette. Det forfulgte kjøretøy kan isteden følges på avstand for å observere hvor kjøretøyet tar veien.*"

Eventuelle brudd på instruksen medfører isolert sett ikke straffansvar, men er relevant for vurdering av et mulig straffansvar etter straffebestemmelsene angitt foran.

Under utrykningskjøring har politiet i medhold av vegtrafikkloven § 11 hjemmel til å fravike en rekke av bestemmelsene i vegtrafikklovgivningen, herunder fartsregler og annen trafikkregulering.

Spesialenheten legger på bakgrunn av opplysningene i saken til grunn at vilkårene for utrykningskjøring var til stede. Patruljen hadde observert hastighetsoverskridelse og vinglete kjøring som ga grunnlag for mistanke om kjøring i påvirket tilstand. I tillegg unnlot A å stanse for kontroll, jf. vegtrafikkloven § 10.

Patruljen kunne i den utstrekning oppdraget gjorde det nødvendig dermed lovlig fravike reglene i vegtrafikkloven §§ 4- 9, herunder kjøring i strid med fartsgrensen. Derimot var patruljen bundet av grunnregelen om aktpågivende og varsom kjøring i vegtrafikkloven § 3; *"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."*

Aktsomhetsnormen vil være påvirket av at den anvendes på en utrykningsssituasjon, og hvor langt denne lemping skal gå, vil avhenge av hvor viktig oppdraget var, på trafikksituasjonen og risikoen for skade. Det må foretas en avveining mellom behovet for å fortsette forfølgelsen og hensynet til trafiksikkerheten.

Den objektive straffebestemmelse stiller krav til aktsomheten hos føreren. Utrykningskjøring med politibil gir visse særrettigheter for føreren, og skaper også visse forventninger om at andre trafikanter innretter seg etter dette. Utrykningskjøring innebærer faremomenter som avviker fra vanlig bilkjøring og skadepotensialet er ofte stort. Det er derfor av stor viktighet at slik kjøring foregår med den nødvendige aktsomhet, og reglene om opplæring for utrykningskjøring fokuserer også på viktigheten av sikkerhet.

På bakgrunn av opplysningene i saken, legges det til grunn at tjenestebilen til dels i betydelig grad fravek den lovlige fartsgrensen på strekningen, men det foreligger ingen holdepunkter for å fastslå at dette ut fra trafikksituasjonen på stedet, i seg selv, var uforsvarlig. Spesialenheten har også vurdert nærmere om patruljen kan klandres for utviklingen i As kjøreatferd, og her vil opplysninger om avstanden mellom kjøretøyene og bruk av signalanlegg, være sentrale momenter.

Etterforskningsresultatet gir holdepunkter for å anta at tjenestebilen holdt tilstrekkelig og betryggende avstand til Mondeoen. Det legges til grunn at tidsavstanden mellom kjøretøyene under forfølgelsen aldri var under tre sekunder, og for det meste av strekningen var den mer enn fem sekunder.

Det er ikke grunnlag for å fastslå at avstanden mellom bilene, i seg selv, var medvirkende til at A økte hastigheten ut over det forsvarlige. Tvert imot har de tre som befant seg i politibilen forklart at A ikke endret kjøreatferd da forfølgelse ble opptatt.

Spesialenheten legger videre til grunn at tjenestemennene var hele tiden bevisste på å holde god avstand for ikke å fremprovosere farlige situasjoner, og at dette både ble kommunisert dem i mellom og overfor sambandsoperatøren.

Det fremgår av utrykningsinstruksen pkt. 4.1 at blinkende blått lys bør benyttes ved utrykningskjøring. I tillegg kan sirene nyttes når det anses nødvendig, jf. pkt. 4.2. Spesialenheten legger til grunn at patruljebilen hadde påslått blålys under hele forfølgelsen, mens sirene i tillegg ble anvendt i Granfosstunnelen for å varsle andre trafikanter.

Forfølgelseskjøring kan beordres avbrutt av operasjonsleder eller annen overordnet, men det er likevel til enhver tid føreren av utrykningskjøretøyet som fortløpende må vurdere om forfølgelsen skal avbrytes, jf. instruksen pkt. 5.3.

Spesialenheten legger til grunn at operasjonsleder ikke ga ordre om avbrytelse og finner heller ikke holdepunkter for å fastslå at dette burde vært gjort.

Opplysningene i saken gir heller ikke grunnlag for Spesialenheten til å kritisere tjenestemennene i patruljebilen for ikke å ha avbrutt forfølgelsen. Forfølgelsen pågikk over relativt kort strekning før ulykken inntraff. Det var gode kjøreforhold og lite trafikk. Ingen av tjenestemennene oppfattet at As risikovillighet økte som følge av forfølgelsen. Spesialenheten legger til grunn at patruljen, i samsvar med instruksen, inntok en defensiv rolle, der hensikten ikke var å forsøke å stanse kjøretøyet, men å observere og melde posisjon, advare andre og eventuelt bistå dersom en ulykke skulle inntreffe.

Spesialenhetens undersøkelser har vist at hendelsen er tilstrekkelig klargjort og bevismaterialet tilsier med stor vekt at det ikke foreligger irregulære forhold eller andre omstendigheter i saken som når opp til terskelen for straffbarhet.

Vedtak

Saken henlegges mot politibetjent B for overtredelse av vegtrafikkloven § 3 jf. § 31 første ledd og straffeloven § 325 første ledd nr. 1 som intet straffbart forhold anses bevist.

Saken henlegges mot politibetjent C for overtredelse av straffeloven § 325 første ledd nr. 1 som intet straffbart forhold anses bevist.

Politibetjent B og politibetjent C underrettes om vedtaket.

Politimesteren i Oslo underrettes om vedtaket.

Vedtaket er avgitt etter delegert fullmakt fra Sjefen for Spesialenheten, jf. påtaleinstruksen § 34-3 annet ledd, jf. første ledd. Sakens behandling ved Spesialenheten har ikke reist særlige habilitetsproblemer.

Spesialenheten beklager at det har tatt lang tid å avgjøre saken.

Spesialenheten for politisaker, 24. februar 2011