



SPESIALENHETEN FOR POLITISAKER

PÅTALEVEDTAK

Dok. nr.

SAK NR 10167897 629/10-123

**VEGTRAFIKKUHELL MED PERSONSKADE I VESTFOLD POLITIDISTRIKT
- POLITIFØRSTEBETJENT AS FORFØLGELSE AV MOTORSYKKEL FØRT
AV B**

Anmeldelsen

Lørdag 7. august 2010 ble Spesialenheten for politisaker varslet av Sjefen for Utrykningspolitiet om et vegtrafikkuhell med personskade som hadde funnet sted klokken 17:30 samme dag. En tung motorsykkel, ført av B, hadde kollidert med en møtende lastebil. Sammenstøtet skjedde i forbindelse med at motorsykkelen ble forfulgt av en uniformert tjenestebil tilhørende Utrykningspolitiet. Føreren av motorsykkelen ble alvorlig skadet i ulykken.

Spesialenhetens etterforskning

Spesialenheten for politisaker igangsatte etterforskning umiddelbart.

Fra Utrykningspolitiet har Spesialenheten mottatt anmeldelse mot fører av motorsykkelen, foto av laser, rapport om vegtrafikkuhell, rapport om ransaking og beslag, rapport fra Folkehelseinstituttet og operasjonslogg for Vestfold politidistrikt for den aktuelle hendelsen.

Spesialenheten har avhørt fører av motorsykkelen, B, med status som fornærmet. Fører av tjenestebilen, politiførstebetjent A, er avhørt med status som mistenkt.

Nærmere om sakens faktum

Tre tjenestemenn fra Utrykningspolitiet gjennomførte fartskontroll med laser lørdag 7. august 2010 på riksvei 311 Åsgårdstrandveien ved Vangveien på Tolvsrød i Tønsberg. Klokken 16:40 passerte en motorsykkel som ble målt til en hastighet på 118 km/t i 60-sone. Tjenestemennene vurderte det som nytteløst å oppta forfølgelse av kjøretøyet, og målingen ble ikke loggført. Dokumentasjon for målingen er imidlertid sikret ved foto av lagret måling i laserapparatet.

Klokken 17:25 passerte igjen en motorsykkel laserkontrollen. Denne kjørte i lovlig hastighet og i retning nordover mot Åsgårdstrand. De tre tjenestemennene mente alle at dette var samme motorsykkel og fører som tidligere var målt til 118 km/t. Politiførstebetjent A kjørte etter i uniformert tjenestebil for å forsøke å identifisere motorsykkelen. Han kjørte nordover på riksvei 311 og fikk øyekontakt med

Spesialenheten for politisaker

Besøk: Grønnegt. 82

Post: Postboks 93, 2301 HAMAR

Tel: 62556100 Faks: 62556102

E-post: post@spesialenheten.no

motorsykkelen da denne hadde ca. 300 meter igjen til krysset ved Essoveien. På dette tidspunkt satte politiførstebetjent A på blålys og sirene.

Motorsykkelen svingte inn i Essoveien og fortsatte til krysset ved Tvervedveien der den tok til høyre inn i denne og kjørte videre. Da tjenestebilen kom inn i Essoveien lå den ca. 50 til 70 meter bak.

Forfølgelsen fortsatte i Tvervedveien til Solliveien og deretter til Skallevoldveien. Fra motorsykkelen kjørte sydover på Tvervedveien konstaterte politiførstebetjent A at føreren ikke ville stanse. A oppfattet motorsyklistens kjøring som kontrollert. Føreren virket lokalkjent, og tok hensyn til fartsdumper, veiens beskaffenhet og mulig grus i veibanen. Hastigheten var moderat, dog tidvis langt høyere enn skiltet lovlig fartsgrense. I området ved Solliveien var avstanden mellom kjøretøyene omtrent 100 til 150 meter.

Ved Skallevoldveien ble tjenestebilen hindret av en annen bil som kom inn foran den. På dette tidspunkt akselererte motorsykkelen opp bakken mot Brekkekrysset, der det er en uoversiktlig høyrekurve. Politiførstebetjent A oppfattet det slik at motorsyklisten registrerte at tjenestebilen ble hindret og benyttet anledningen til å øke forspranget. På dette tidspunkt hadde politiførstebetjent A egentlig gitt opp forfølgelsen, men han ville fortsette til Brekketoppen for å se om han kunne se hvilken vei motorsykkelen kjørte.

Retten etter kurven kjørte motorsykkelen inn i bakre del på en lastbil som kom kjørende i motsatt retning ned Skallevoldveien. Politiførstebetjent A så ikke selve ulykken. Da han kom frem til ulykkesstedet så han at motorsyklisten lå på venstre side av veien, og motorsykkelen på motsatt side.

Politiførstebetjent A har anslått at hastigheten kjøretøyene holdt aldri var høyere enn 150 km/t. Han mener at hastigheten var slik at begge førere hadde mulighet til å stanse for uforutsette ting. A har videre forklart at blålysene og sirenen var på uavbrutt fra avkjøring inn i Essoveien til ulykken inntraff. Han har anslått at avstanden mellom kjøretøyene da ulykken skjedde var omtrent 400 til 500 meter. Politiførstebetjent A er sikker på at motorsyklisten var klar over at han ble forfulgt, blant annet på grunn av bruken av blålys og sirene.

B har opplyst at han kom kjørende i Åsgårdstrandveien da han ble oppmerksom på at politiet gjennomførte en radarkontroll. Han oppfattet intet som skulle tilsi at polititjenestemennene ønsket at han skulle stoppe. B kjørte videre, svingte av mot Esso og fortsatte i Tvervedveien i retning Skallevoldveien. B mener å huske at han så noen blålys i speilene umiddelbart før han kolliderte, men er sikker på at han forut for dette ikke så noen politibil eller blålys eller hørte lyden av sirene. I følge B er det mulig at han ble litt uoppmerksom da han så blålysene, og derfor kjørte inn i lastebilen. B har forklart at han holdt en hastighet på maksimum 10 til 15 km/t over lovlig fartsgrense på strekningene forut for ulykken. Han antar å ha holdt 60 til 70 km/t da han kolliderte.

B har anført at han ville ha blitt oppmerksom på tjenestebilen og stanset dersom sjåføren av politibilen hadde benyttet blålys og sirene. Han hadde ingen grunn til å forsøke å stikke av fra politiet, og forsøkte heller ikke å gjøre dette. B har forklart at det ikke var ham som passerte politikontrollen kl. 16:40.

B ble alvorlig skadet i kollisjonen med lastebilen. Motorsykkelen veltet og B ble kastet 30 meter bortover veien. Etter ulykken ble han fraktet til Ullevål sykehus i luftambulans. B har opplyst at han muligens må amputere det ene benet.

Motorsykkelen ble totalskadet i ulykken. Lastebilen fikk skade på bakre dekk på venstre side.

Med hensyn til de fysiske forholdene på ulykkesstedet, var det asfalt, tørr, bar vei, god sikt, opphold og dagslys. Fartsgrensen var 60 km/t. Kjørefeltene var ikke adskilt med fysisk eller oppmerket skille mellom kjøreretningene.

Det fremkommer av politiets operasjonslogg for den aktuelle hendelsen at utrykningspatroljen der politiførstebetjent A var sjåfør kl 17:28 inngav melding om at de hadde igangsatt forfølgelse av en motorsyklist som unndro seg politikontroll. Klokken 17:32 meldte samme patrulje at motorsyklisten har kjørt i siden på en annen bil og at det er behov for ambulanse.

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, jf. påtaleinstruksen § 34-6 annet ledd. I denne saken inntraff et vegtrafikkuhell med alvorlig personskade i umiddelbar tilknytning til forfølgelseskjøring iverksatt for å stanse kjøretøyet. Spesialenheten må vurdere om tjenestemannen som foretok forfølgelsen i den anledning har begått en straffbar handling.

Aktuelle straffebestemmelser finnes å være vegtrafikkloven § 3, jf. § 31 første ledd, som gjelder uaktsom kjøring, og straffeloven § 325 første ledd nr. 1 om grov uforstand i tjenesten. Det sentrale vurderingstema er om det var forsvarlig å oppta og fortsette bilforfølgelsen, og om forfølgelsen skjedde på forsvarlig måte.

Hva gjelder hensynet til trafikksikkerheten vurderes kun situasjonen rett i forkant av ulykken ettersom forfølgelsen forut for dette ikke gir grunn for bemerkninger. Da det ikke er holdepunkter for at andre trafikanter var utsatt for risiko i denne situasjonen er det trafikksikkerheten til fører av motorsykkelen som er avgjørende.

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

I Politidirektoratets rundskriv 2009/005 er det gitt instruks om politiets utrykningskjøring og forfølgelse av kjøretøy. Forfølgelse er regulert i pkt. 2.2 og 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...”

Brudd på instruksen medfører ikke i seg selv straffansvar, men vil være av betydning for vurdering av straffansvar etter lovbestemmelsene angitt ovenfor. Vurderingen for den del av forfølgelsen som fant sted rett i forkant av sammenstøtet vil etter Spesialenhetens syn gjennomgående være sammenfallende med aktsomhetsvurderingen i vegtrafikkloven § 3.

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.

Forfølgelsen av Bs motorsykel ble iverksatt ca. klokken 17:25 med grunnlag i mistanke om hastighetsovertredelse klokken 16:40. Tjenestemennene fra Utrykningspolitiet mente at kjøretøy og fører med bekledning var identisk ved de to passeringene av kontrollposten. Hvorvidt dette var riktig er ikke avklart.

Den første del av forfølgelsen skjedde for å identifisere motorsykkelen. På denne strekningen kjørte motorsykkelen i normal hastighet. Fra Tvervedveien akselererte motorsykkelen. På dette tidspunkt lå UP-bilen bak med blålys og sirene aktivert. Politiførstebetjent A oppfattet da at B ville unndra seg kontroll. Det var på dette tidspunkt operasjonssentralen ble varslet om at forfølgelsen startet.

På bakgrunn av omstendighetene finnes det ikke tvilsomt at politiet hadde faktisk og rettslig grunnlag for å oppta forfølgelse av motorsykkelen for å forsøke å stanse denne. Det forelå mistanke om hastighetsoverskridelse etter lasermåling. I tillegg unnlot B å stanse for kontroll, jf. vegtrafikkloven § 10, et forhold som i seg selv er alvorlig.

Det neste spørsmål er om det var forsvarlig å fortsette forfølgelsen. Sentralt 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 er fraveket. For å ta igjen det forfulgte kjøretøyet holdt politibilen en hastighet over fartsgrensen, anslått til opp mot 150 km/t på det meste. Ut fra opplysningene i saken om kjøreforhold og trafikkbilde legges til grunn at denne regelfravikelsen var hjemlet og nødvendig, og at den ikke representerte konkret fare i trafikken.

For vurderingen av politiets innvirkning på Bs kjøring er avstand og bruk av signalanlegg sentrale momenter.

Den faktiske avstand mellom kjøretøyene har i følge politiførstebetjent As forklaring variert fra 60-70 meter til flere hundre meter, og var da ulykken skjedde på 400-500 meter. B har på sin side forklart at han ikke oppfattet at politiet lå bak ham før han umiddelbart før ulykken så noen blålys i speilene.

Det kan ikke legges til grunn at politibilens avstand til motorsykkelen i seg selv har presset B til å øke hastigheten ut over det forsvarlige, da B selv ikke forsto at politibilen lå bak ham for å stanse ham.

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.

Det legges til grunn at blått lys og sirene har vært benyttet under hele forfølgelsen slik politiførstebetjent A har beskrevet. Bruken av lys og sirene må anses å ha skjedd i samsvar med instruksjonen.

Det neste spørsmålet er hvorvidt forfølgelsen skulle ha vært avbrutt på et tidligere tidspunkt. 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.

Politiførstebetjent A har forklart at han vurderte Bs kjøring som kontrollert ved at B tok hensyn til veiens beskaffenhet og mulig grus i kjørebane, og at han derfor ikke umiddelbart fant det uforsvarlig å fortsette forfølgelsen. Politiførstebetjent A hadde på forhånd bestemt seg for å avbryte forfølgelsen dersom B kjørte inn mot Åsgårdstrandveien igjen, der det var mye trafikk og mennesker, og hvor farepotensialet ville øke.

Det kan ikke sees å foreligge grunn til å kritisere politiet for ikke å ha avbrutt forfølgelsen tidligere. Kjørehastigheten var stort sett moderat og ikke preget av høy risikovillighet. Før ulykken var det ikke spesielle omstendigheter som tilsa at B manglet kontroll over kjøretøyet eller skapte trafikkfarlige situasjoner for seg selv eller andre. Videre var det gode kjøreforhold og relativt liten trafikk.

Etter en totalvurdering av ovennevnte finner Spesialenheten at den totale trafikksikkerhet ikke er tilsidesatt i slik grad at aktsomhetsnormen i vegtrafikkloven § 3 er overtrådt. Det vises særlig til at det var behov for å stanse motorsykkelen, samt at årsaksbildet også preges av at sammenstøtet skjedde plutselig og uventet. Etter dette kan det ikke sees å foreligge forhold som tilsier at noen ansatt i politiet har handlet på en måte som kan medføre straffansvar. Ulykken finnes ikke å ha inntruffet som følge av uforsvarlig eller kritikkverdig tjenesteutførelse fra politiets side.

Vedtak

Saken henlegges mot politiførstebetjent A for overtredelse av vegtrafikkloven § 3 jf. § 31 første ledd og straffeloven § 325 første ledd nr. 1 med den begrunnelse at intet straffbart forhold anses bevist.

B og politiførstebetjent A underrettes om vedtaket.

Kopi av vedtaket sendes politimesteren i Vestfold politidistrikt.

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

Spesialenheten for politisaker, 13. mai 2011