



## SPESIALENHETEN FOR POLITISAKER

**PÅTALEVEDTAK**

SAK NR 12175348 246/19-123

**ETTERFORSKING AV AGDER POLITIDISTRIKT ETTER FORSØK PÅ Å STANSE PERSONBIL, SOM KOLLIDERTE MED ET VOGNTOG OG FØREREN OMKOM 4. APRIL 2019****Sakens bakgrunn**

Spesialenheten for politisaker ble torsdag 4. april 2019 kl. 19.46 varslet av Agder politidistrikt om en alvorlig trafikkulykke på E39 like sørvest for Kristiansand. Føreren av en personbil hadde kjørt i motsatt kjøreretning og frontkollidert med et vogntog. Politiet hadde kort tid før kollisjonen forfulgt og forsøkt å stanse personbilen, men forfølgelsen var avbrutt kort tid forut for ulykken. Føreren av personbilen, X, omkom i kollisjonen.

Spesialenheten besluttet å iverksette straksetterforskning i medhold av påtaleinstruksen § 34-6 andre ledd, hvor det fremgår at Spesialenheten, selv om det ikke er grunn til mistanke om en straffbar handling, skal iverksette etterforskning når noen dør eller blir alvorlig skadet som følge av politiets tjenesteutøvelse.

**Spesialenhetens etterforskning**

Spesialenheten har innhentet logg fra Politioperativt register (PO-logg). Av PO-loggen fremgår at mange bilførere ringte politiet både før og etter ulykken og meldte om sine observasjoner av kjøretøyet. Av disse har Spesialenheten avhørt følgende som vitner i saken:

- F – observert politiet og personbilen ved Tangvall/Lundekrysset og filmet med dashbordkamera. Filmen er tatt i beslag i anledning etterforskningen.
- G – ble passert av personbilen ved Tangvall
- H – kjørte bak personbilen fra Tangvall
- I – observert bilen ved Volleberg
- J – observert bilen ved Hasslebolia
- K – observert bilen noen hundre meter før ulykken inntraff
- L – kjørte foran vogntoget som var involvert i ulykken

Spesialenheten for politisaker

*Sjefen for Spesialenheten*

Post: Postboks 93, 2301 HAMAR

Tel: 62556100 Faks: 62556102

E-post: post@spesialenheten.no

Spesialenheten har avhørt fire polititjenestepersoner som var involvert i oppdraget. På tidspunktet for avhør forelå det ikke opplysninger som ga grunnlag for å gi noen av tjenestepersonene status som mistenkt. Det er Spesialenhetens vurdering at verken opplysninger fra avhør eller den videre etterforskningen har gitt grunnlag for i ettertid å endre status for noen av de avhørte polititjenestepersonene. De avhørte er:

- Politioverbetjent A – operasjonsleder ved operasjonssentralen i Agder politidistrikt
- Politiførstebetjent B – leder og passasjer på uniformert patrulje K339
- Politihøgskolestudent C – sjåfør på uniformert patrulje K339
- Politibetjent D – uniformert patrulje K20
- Politibetjent E – sjåfør på sivil patrulje K40

Spesialenheten har også avhørt politiførstebetjent M, som var i kontakt med avdøde dagen før ulykken.

Fra Agder politidistrikt har Spesialenheten innhentet lydlogg fra samband og telefon i aktuelt tidsrom og kopi av dokumenter i straffesak 14757226 knyttet til vegtrafikkulykken. I saken ligger blant annet avhør av sjåføren av vogntoget, Z, og avdødes stefar, Y, som begge ble avhørt av politiet like etter ulykken. Politiet tok beslag i dashbordkamera fra vogntoget, men i henhold til rapport om undersøkelser ved Agder politidistrikt, fantes det ikke opptak av ulykken på kameraet.

Åstedsundersøkelsene ble gjennomført av kriminalteknikere fra Kristiansand politistasjon og ulykkesgruppen i Statens vegvesen. Statens vegvesen har også gjort undersøkelser av involverte kjøretøy. Resultatene fra undersøkelsene er sammenfattet i rapporter som er inntatt Spesialenhetens sak.

Sakkyndig likundersøkelse av avdøde ble gjennomført. Kripas bistod Spesialenheten under undersøkelsen.

Spesialenheten har tatt beslag i avdødes mobiltelefon, og med bistand fra Agder politidistrikt sikret innholdet på denne.

Politiets ATK-senter har etter anmodning fra Spesialenheten opplyst at det var fem aktive fotobokser på E39 mellom Sandnes og Kristiansand i aktuelt tidsrom, og at det ikke er registreringer på det forulykkede kjøretøyet.

For nærmere undersøkelser rundt kjørerute og avstander, har Spesialenheten gjort undersøkelser på Google og Gule Siders karttjenester.

Spesialenheten har vært i kontakt med Xs pårørende.

### **Nærmere om sakens faktum**

Torsdag 4. april 2019 kjørte X fra Kragerø til Sandnes sammen med sin stefar Y. Bakgrunnen for turen var at Y skulle kjøpe en bil. De kjørte i Xs bil, en hvit Mercedes 190D 1988-modell. Etter at bilkjøpet var gjennomført, kjørte de hjemover i hver sin bil. X kjørte først i sin

Mercedes. I nærheten av Egersund kjørte X, ifølge Y, forbi to biler på en lang slette. Det var en stygg forbikjøring, og en trailer som kom i mot blinket med lysene. Etter dette kjørte X fort og forsvant. Y ringte til X da han selv var like ved Mandal. Ifølge opplysninger fra Xs telefon var dette kl. 19.05. X opplyste da at han var et par kilometer foran. Senere møtte Y en kø av biler og så blålys lenger fremme. Han ringte til X, kl. 19.40 og kl. 19.43, uten å få svar. Fra politiet på stedet fikk han vite at det hadde vært en ulykke og at det var en hvit, gammel bil involvert. Han skjønnte da at det var X.

Operasjonssentralen i Agder politidistrikt mottok denne kvelden flere meldinger om uforsvarlig kjøring fra Xs side. På bakgrunn av føringer i PO-loggen, legger Spesialenheten til grunn at første melding kom inn kl. 18.53. Vedkommende som ringte politiet opplyste at vedkommende selv, en lastebil og en annen bil var blitt forbikjørt på høyre side ved Vigeland. Melder fikk ikke tatt registreringsnummeret og hadde stanset for å ringe politiet.

Andre melding kom kl. 19.06. Denne meldereren opplyste at bilen kjørte vanvittig fort og ukritisk ved Aurebekk. Vedkommende klarte ikke å se registreringsnummeret.

Tredje melding kom inn kl. 19.11. Vedkommende opplyste at det fem minutter tidligere hadde vært en nestenkollisjon ved Ime i Mandal.

Fjerde melding kom inn kl. 19.14. Meldereren opplyste at hun så bilen mellom Valand og Suvatne. Hun opplyste at bilen var VF-registrert.

Femte melder ringte kl. 19.17. Han opplyste at bilen kjørte veldig vinglete i området ved Holmen. Han oppga et mulig registreringsnummer, som ved undersøkelser viste seg ikke å stemme med beskrivelser av bilen.

Kl. 19.19 mottok politiet meldinger om at bilen hadde passert Aamot bygg, at den nærmet seg fotoboksen og at den deretter "kjørte på" og forsvant.

Politioverbetjent A jobbet denne kvelden som operasjonsleder på operasjonssentralen i Agder politidistrikt. Han har til Spesialenheten forklart at han etter å ha mottatt noen meldinger om bilen sa til sine operatører at de måtte forsøkte å holde kontakten om det kom en ny god melder som observerte den. En ny melder ringte så fra Trybakkene ved E39. Hun beskrev kjøringen som ukritisk og fort, og oppga etter hvert også registreringsnummeret på bilen. Ved Lone sa hun at bilen passerte Aamot hus. På dette tidspunktet var det to patruljer på Søgne og Songdalen lensmannskontor ved Brennåsen, patrulje K20 med politibetjentene D og N, og K339 med politiførstebetjent B og politihøgskolestudent C.

A har forklart at oppdragsleder O fikk ansvar for samband og loggføring, mens P hadde kontakt med siste melder på telefon. K339 kjørte først ut. De kjørte utrykning og planla å stille seg opp på Lunde for å fange opp bilen. Vurderingen på dette tidspunkt var ifølge A at det dreide seg om noe mer enn en vanlig vinglete bil, og at de på grunn av mye uaktsom kjøring måtte gjøre noe.

Politiførstebetjent B har forklart at han denne dagen var på patrulje K339 med politihøgskolestudent C, og at de ca. kl. 18.45 var inne på lensmannskontoret

sammen med patrulje K20. Operasjonssentralen meldte at de hadde mottatt melding om en hvit Mercedes som kjørte veldig vinglete, og som da befant seg litt øst for Mandal. Etter kort tid meldte operasjonssentralen at de hadde mottatt flere uavhengige meldinger på samme bil, og at den kjørte aggressivt og gjennomførte farlige forbikjøringer.

B og C har begge forklart at de bestemte seg for å kjøre ut for å forsøke å kontrollere bilen. Da de satte seg inn i politibilen, kom det enda en melding om at Mercedesen hadde veldig aggressiv kjøreatferd, og at bilen hadde kommet nærmere dem. De kjørte da utrykning med blålys til Lundekrysset på E39 ved avkjøringen til Søgne, hvor de flere ganger tidligere har tatt oppstilling for å kunne observere trafikken. Det var politihøgskolestudent C som kjørte. Han har siden uke 2/3 i 2019 vært godkjent for utrykningskjøring, men kan som student ikke kjøre forfølgelse av kjøretøy.

#### E39 Lunde – Tangvall (ca. 2 km)

Kun sekunder etter at de hadde tatt oppstilling i Lundekrysset, kom Mercedesen kjørende. Da de fikk øye på den, var den i ferd med å foreta en aggressiv forbikjøring før krysset. B har forklart at Mercedesen bremsset litt ned før krysset, og at det på ham virket som om sjåføren hadde sett dem. Da Mercedesen passerte krysset, kjørte den forbi tre biler slik at det lå tre kjøretøy i bredden. Den holdt i den forbindelse på å kollidere med en lastebil som kom i mot. B sa til C at de måtte få stanset vedkommende, og de slo på blålys og sirene og blinket med fjernlysene da de kjørte etter bilen på ca. hundre meters avstand. Planen var å gi signal slik at føreren skulle kjøre til siden ved busslommen like etter krysset, slik at de kunne kontrollere den. Føreren av Mercedesen kjørte imidlertid forbi busstoppet. C har forklart at føreren deretter foretok en farlig forbikjøring mellom en bil og en lastebil, mens B forklarte at Mercedesen begynte å vingle veldig fra side til side. B og C har betegnet kjøreatferden som "gal" og "vill", men samtidig oppfattet de kjøringen som bevisst og kontrollert. B ga beskjed til C at de ikke skulle kjøre forfølgelse etter bilen, men gå over til etterfølgelse og være forsiktige og ikke presse sjåføren. De slo derfor av blålysene like etter Lundekrysset, der hvor lokalveien går i undergang under E39 før Tangvall.

Forklaringene fra B og C er i tråd med hva som er notert i PO-loggen på bakgrunn av meldinger fra patrulje K339 mellom kl. 19.20 -19.23. De er også i tråd med forklaringen fra vitnet Johan F. Han hadde vært innom Tangvall og kjørte der inn i rundkjøringen på E39 da han så en politibil som kjørte vestover med blålys i ganske høy hastighet. F kjørte selv vestover, og like før Lundekrysset så han en bil som nettopp hadde kjørt forbi en eller flere biler i høy hastighet i østgående retning. Bilen kjørte vinglete. F filmet forbikjøringen med sitt dashbordkamera. Det fremgår av filmen at X krysset dobbel sperrelinje og lå midt på denne mellom bilen han kjørte forbi og en bil i motgående kjørefelt, før han la seg tilbake i eget kjørefelt og passerte F. På filmen ser en at en uniformert politibil på dette tidspunkt lå bak bilen som ble forbikjørt. Politibilen hadde ikke blålys og lå med god avstand til bilen foran med samme hastighet som trafikken for øvrig. F forklarte at han like etter kunne se i speilet at politiet slo på blålys, før han selv svingte av i Lundekrysset og ikke så mer.

#### E39 Tangvall – Brennåsen (ca. 5 km)

Ved rundkjøringen på Tangvall blir det to kjørefelt, før veien etter ca. 4 km snevrer inn til ett kjørefelt før Volleberg. Fra dette stedet er det i ca. 1 km midtdeler i form av plastkjegler, frem til rundkjøringen på Brennåsen.

Ved rundkjøringen på Tangvall meldte politibetjent B at patrulje K20 måtte kjøre ut fra lensmannskontoret og forsøke å sperre veien og bremse bilen, eller benytte spikermatte da den kom til rundkjøringen på Brennåsen.

Operasjonsleder A har forklart at han kjenner til området og at de ved innsnevring ville skape kø og stanse nesten med en gang. Han besluttet at de ikke skulle gjøre dette og meldte det tilbake, da han ikke ønsket at bilen skulle kjøre på trafikk som stod stille. Han ga tillatelse til bruk av spikermatte, med den begrunnelse at kjøreatferden var til fare for både sjåføren selv og andre. I henhold til PO-loggen var klokken da 19.25. Dette er i tråd med Bs forklaring i avhør, hvor han opplyste at operasjonssentralen ga beskjed om at sivile biler ikke skulle benyttes i en eventuell veisperring, men ga tillatelse til bruk av spikermatte.

B og C har forklart at de holdt god avstand til Mercedesen, ca. 200-300 meter, og at de observerte at sjåføren fortsatte å kjøre forbi kjøretøy på innsiden på høyre side og kjøre veldig vinglete. B mente hastigheten ikke var veldig høy, kanskje 110-120 km/t i 80-sonen, mens C anslo egen hastighet å være rundt fartsgrensen og Mercedesens rundt 100 km/t. Da de kjørte videre, var det ifølge B i alle fall to vogntog og tre-fire personbiler mellom K339 og Mercedesen. Det var vanskelig å observere bilen, og de hadde den tidvis ute av syne. Litt før innsnevringen på Volleberg hadde Mercedesen fått så stor avstand at B ønsket å komme seg litt nærmere bilen. Ved Volleberg er det imidlertid så smalt at det ikke er mulig å komme forbi før man kommer til busstoppet ved undergangen ved Volleberg.

I ringte samme kveld (kl. 22.24) til politiet og opplyste at han kjørte vestover fra Kristiansand til Søgne da han rett før busstoppet på Volleberg møtte den aktuelle bilen. Den kjørte i østgående felt, på stedet hvor to felt blir til ett. Han opplyste ifølge føring i PO-loggen at "kjørestilen var veldig hissig. Kjørte helt opp i ryggen på bilen foran. Ville forbi bilen mellom midtdeler og bilen foran. Så at fører inne i bilen satt foroverlent og virket aggressiv. Så så melder en politibil, politibilen kjørte to biler bak den aktuelle Mercedesen. Politibilen hadde ingen blålys på, og politibilen kjørte veldig rolig og fornuftig ifølge melder."

Til Spesialenheten har I i tillegg opplyst at Mercedesen blinket med lysene i forbindelse med forbikjøringen, og at han med en gang tenkte på om bilen ble forfulgt av noen. Han observerte så en politibil uten blålys og sirener to eller tre biler bak Mercedesen. Han reagerte positivt på at politiet virket erfarne og fornuftige ved at de kjørte rolig og fulgte køen. Han mente det ville ha gått galt om politiet hadde provosert mannen i Mercedesen.

Også vitnet H ringte samme kveld (kl. 21.59) til politiet. Han opplyste at han hadde kjørt bak bilen fra Tangvall til rundkjøringen ved Brennåsen. Da H senere kom til Fidjane, hadde ulykken nettopp skjedd. Til Spesialenheten har H forklart han i 19.30-tiden kjørte ut på E39 ved rundkjøringen på Tangvall med sin sønn i bilen. Det er to-felts vei på stedet, og den hvite Mercedesen kjørte forbi og la seg foran ham. Den vinglet veldig frem og tilbake, urytmisk og unormalt. Den la seg deretter ut for å kjøre forbi en lastebil eller et vogntog som lå foran. Det kom da en uniformert politibil uten blålys som lå bak den hvite bilen, som fremdeles vinglet og kjørte forbi lastebilen

og et par biler til. Politibilen kjørte også opp på siden av disse bilene, slik at de bremsset ned, og den hvite bilen og politibilen kjørte fra dem. Han anslo at hastigheten til Mercedesen var mellom 100 - 110 km/t, mens politibilen lå ca. 30 -70 meter bak i samme hastighet.

Da de kom til Søgnesletta, hadde Mercedesen kjørt forbi de bilene som befant seg på veien, og politiet lå bak. H mener politiet hadde hatt god mulighet til å "ta ham" der, og viste til at det verken var biler rundt ham eller møtende trafikk, og at det var veldig oversiktlig og en busslomme i enden. Dette sa han også til sønnen mens de kjørte. Det skjedde imidlertid ingen ting, og på slutten av Søgnesletta er det slutt på to-felts vei. Politiet satte der på blålysene, og Mercedesen smatt foran to vogntog, mens politibilen akkurat var for langt bak til å komme forbi. H mener politiet satte på blålysene for sent, og at det for alle som er kjent på sletta er åpenbart at politiet iverksatte for sent og at dette gjorde at Mercedesen fikk akkurat tiden til å stikke av ved at han kom seg forbi lastebilene. I samme øyeblikk kom en sivil politibil av merket Volkswagen Passat, som kjørte i motsatt retning mot Søgne. H lurte da på om ikke politiet snakket sammen på samband, da den ikke ville rekke å forsøke å stoppe bilen ved avkjøringen til Søgne, som han tenkte de sikkert var på vei til å gjøre. Han syntes det var rart at denne bilen ikke hadde stoppet på Brennåsen.

#### E39 Brennåsen – Mjåvann (ca. 2,2 km)

Rundkjøringen på Brennåsen er en stor rundkjøring med doble felt. Politibetjent D og N bemannet patrulje K20, som kjørte ut fra Søgne og Songdalen lensmannskontor noe etter patrulje K339. D har i avhør forklart at de tok oppstilling i rundkjøringen på Brennåsen på E39, og at de på vei ut hadde fått beslutning om tvangsmessig stans dersom det var mulig ved bruk av spikermatte. Da de kom til rundkjøringen, var det mye trafikk, men køen ség greit fremover. Etter forslag fra K339 ble det ifølge D litt frem og tilbake med hensyn til om de skulle blokkere veien, men operasjonssentralen gikk inn og sa at de ikke skulle gjøre dette, men heller forsøke å bruke spikermatte dersom det var mulig. D forklarte i avhør at han i ettertid hadde vurdert at en blokkering på dette tidspunkt ikke ville ha vært noen god løsning, fordi de hadde for liten tid til å planlegge det.

D har forklart at han var på vei ut for å få ut spikermatten da han observerte Mercedesen. Den vinglet veldig og tvang seg forbi køen på stedet i 40-50 km/t. D vurderte at det ikke var noen fare å bruke spikermatten på dette tidspunkt, og kastet den ut. Det var imidlertid to felt på stedet, og Mercedesen klarte å svinge unna. D tok da matten inn igjen og kom seg inn i bilen. K339 kom ca. ett minutt senere, og kjørte videre i retning Kristiansand. Siden det på det tidspunktet var litt uvisst hvor Mercedesen hadde kjørt, kjørte K20 opp Songdalsveien et lite stykke, før de skjønnte at Mercedesen hadde kjørt mot Kristiansand og snudde. De hørte noe senere meldingen om kollisjonen på sambandet.

Sivil patrulje K40 med politibetjentene E og Q befant seg på Hellemyr da de hørte meldinger på samband om bilen som var på vei østover mot Kristiansand. De hørte at K339 meldte seg på oppdraget, og meldte seg selv på og kjørte vestover på E39 mot Søgne og Songdalen med blålys mens de lyttet til sambandet og løpende meldinger fra B. De hørte at K20 meldte seg på oppdraget, og da de kom til Brennåsen så at de at K20 hadde tatt oppstilling der. Politibetjent E har forklart at de da valgte å kjøre forbi og videre vestover, ettersom K20 hadde dekket opp rundkjøringen. Ca. 700 - 800 meter vest for rundkjøringen, hvor det er ett kjørefelt i hver

retning adskilt med midtdeler i form av stående plastrør, observerte E først en del oppvirvlet støv før han så Mercedesen som presset seg forbi biler på venstre side kloss inntil midtdeleren. Noen hundre meter lenger bak kom K339 kjørende med blålys. E fortsatte et stykke vestover før han fikk snudd og returnerte østover mot Kristiansand.

Vitnet H har forklart at han og sønnen ved rundkjøringen på Brennåsen så en uniformert Mercedes sprinter, som tydeligvis heller ikke klarte å stoppe den hvite bilen. Den kom opp i fart etter hvert, og verken han selv eller sønnen så hva som skjedde i rundkjøringen. Etter hvert kjørte Mercedesen og politiet fra dem, og de kom senere som første bil inn til ulykken. Han og sønnen snakket senere sammen om hvorfor ikke den sivile politibilen (Passaten) hadde fått beskjed slik at han kunne ha stoppet trafikken ved Brennåsen, siden det er helt innestengt på stedet og at Mercedesen da ikke hadde kommet av flekken. H syntes det var trist at dette ikke ble gjort og ble litt oppgitt da han forstod utfallet av saken, da han mente Mercedesen kunne ha blitt stoppet på et tidligere tidspunkt.

Politiførstebetjent B har forklart at de så K20 stå ved rundkjøringen på Brennåsen med blålys da de kom ut av svingen før sletten foran rundkjøringen. K20 ble stående igjen i rundkjøringen. Selv valgte de å fortsette på E39 mot Kristiansand, selv om de ikke var helt sikre på hvor Mercedesen hadde tatt veien. B hadde hele tiden detaljstyrt hvordan C skulle kjøre, og de slo nå av og på blålys for å kunne passere foranliggende trafikk, samtidig som de ikke ville presse sjåføren. Noen steder var det så mye trafikk at de valgte å slå av blålys for ikke å presse seg frem.

B har videre forklart at de etter å ha kommet ut av en uoversiktlig sving ved Farvannsbakken, så Mercedesen kjøre forbi i motgående kjørefelt ca. 150 - 200 meter lengre fremme. Ute på sletten åpnet trafikken seg noe opp, og de så da Mercedesen på toppen av Farvannsbakken, ca. 200 meter foran seg. Der tettet trafikken seg til, og Mercedesen brøytet seg frem.

J ringte politiet senere samme kveld (kl. 21.13) og opplyste at hun møtte bilen i bunnen av Farvannsbakken. Hun kjørte vestover, og bilen passerte mellom henne og en trailer på sperrelinjen slik at hun måtte kjøre ut til siden. Det kom deretter politibiler, men hun oppfattet i henhold til føring i PO ikke at det var noen hasardiøs jakt på gang. Dette gjaldt flere politibiler, og alle politibilene hadde blålys.

Til Spesialenheten har J forklart at hun møtte Mercedesen på E39 rett ved avkjøringen til Haslebolia (i Farvannsbakken). Hun kjørte i vestgående retning og så først en støvsky ved de skraverte feltene før hun deretter så Mercedesen komme ut mellom to andre biler i motsatt retning. Den passerte henne på hennes venstre side, og hun måtte selv kjøre litt til høyre i sitt eget felt. Hun betegnet farten som "skrekkelig" og opplyste at hun følte hun selv var i fare og at hun ble helt skjelve etterpå. Hun la ikke så mye merke til andre biler, men ca. hundre meter lenger vestover observerte hun en uniformert politibil med blålys som kjørte i samme retning som Mercedesen, men som fulgte køen av biler. Enda lenger vest møtte hun enda en uniformert bil, og deretter en sort Passat sivil politibil. Da hun svingte av ved Songdalen, møtte hun en uniformert Vito med blålys.

#### E39 Mjåvann – Fidjane (1,7 km)

Ved Mjåvann svingte Mercedesen i henhold til Bs og Cs forklaringer inn på et busstopp på høyre side av veien. Den kjørte der forbi en lastebil på høyre side. Like

etter er det en planovergang over E39, og like før den starter en midtdeler i betong. Da Mercedesen kom ut fra busslommen, kjørte den ut foran lastebilen og over i motgående kjørefelt på feil side av midtdeleren. K339 lå på dette tidspunktet ca. 200 - 300 meter bak. I motgående kjørefelt er det ett kjørefelt og en veiskulder av grus, mens det i østgående er to kjørefelt. I henhold til PO-loggen meldte K339 kl. 19.27 inn til operasjonssentralen at bilen kjørte i motgående. Operasjonsleder A forklarte i avhør at han da ga tillatelse til forsettlig påkjørsel, fordi han vurderte det slik at bilen var til fare for andres liv og helse. Tillatelsen til forsettlig påkjørsel ble notert i PO-loggen kl. 19.28. En annen patrulje og innsatsleders bil (UK05) meldte seg på dette tidspunkt på oppdraget. A har opplyst at det ikke ble gitt beskjed til innsatsleder om å ta noen taktisk ledelse.

Mercedesen kjørte videre og presset seg forbi blant annet to lastebiler og flere personbiler. B har forklart at han tenkte de måtte varsle annen trafikk, og de kjørte derfor med blålys på. B ba C kjøre opp på siden av Mercedesen. Ved busstoppet Bukksteinsdalen (ca. 550 meter fra busstoppet Mjåvann) kom de opp på siden av bilen, og begge tjenestemennene ga tegn med hendene til sjåføren om at han måtte stanse. Føreren av Mercedesen hadde da passert flere motgående biler og lastebiler, og C mente det var "ufattelig" at han ikke hadde kollidert med noen av disse. C har opplyst at han fikk øyekontakt med sjåføren flere ganger, og både B og C oppfattet at sjåføren gjorde en bevegelse med hånden oppe på skulderen sin. Begge var usikre på hva han mente med dette. De kjørte mellom 70 - 80 km/t og lå slik i ca. 500 meter, men sjåføren responderte ikke på tegnene og fortsatte bare videre. B meldte da på sambandet at kjøringen var så vill at føreren måtte stanses, og operasjonssentralen meldte tilbake at det var gitt tillatelse til forsettlig påkjørsel. Kort tid senere kjørte Mercedesen rett inn i fronten på en lastebil. Både B og C har forklart at de opplevde at sjåføren frem til sammenstøtet hadde forsøkt å unngå møtende kjøretøy ved å svinge til sidene. De lå ifølge C mellom 30 - 50 meter bak Mercedesen da sammenstøtet skjedde, og ingen av dem observerte antydning til bremsing eller noen manøver eller forsøk på å unngå sammenstøtet. I henhold til PO-loggen var klokken 19.29 da patrulje K339 meldte inn til operasjonssentralen at bilen hadde frontkollidert med en lastebil.

Politibetjent E på patrulje K40 har forklart at de var ved vannet i Farvannsbakken da de hørte K339 melde at Mercedesen var på feil side av midtrabatten og at det oppstod flere nestenulykker med motgående biler som måtte svinge unna. I svingene etter Farvannsbakken så E K339 foran seg. De oppfattet det som om K339 forsøkte å varsle motgående trafikk om Mercedesen, og han og Q ble enige om å forsøke å komme seg i forkant av Mercedesen og stanse trafikken for å unngå at flere biler kom i mot. Samtidig ble det gitt beskjed fra operasjonssentralen om at Mercedesen måtte stanses, og det var gitt tillatelse til tvangsmessig stans på egnet sted. De passerte K339 for å komme i forkant ved første mulige åpning i midtdeleren, men før de rakk å komme så langt, meldte K339 om ulykken.

Patrulje UK05 med innsatsleder politibetjent Æ og politiførstebetjent Ø, var også involvert i oppdraget. Det fremgår av ulykkesrapport, skrevet av Æ i politiets sak 14757226, at de gjorde klar for bruk av spikermatte på E39 ved Rige (ca. 2 km øst for ulykkesstedet). Kort tid etter meldte patrulje K339 at kjøretøyet hadde kjørt over i motgående kjørefelt i området Mjåvann.



K kjørte vestover fra Kristiansand med sin sønn i bilen. Hun har til Spesialenheten forklart at hun passerte den aktuelle Mercedesen noen hundre meter før ulykken inntraff, og antok at det var én bil mellom hennes egen og traileren som bilen kjørte inn i. K forklarte at hun plutselig hørte mye sirener og så blålys. Dette gjorde at hun ble mer observant. Plutselig kom det en bil i full fart i motgående retning i hennes eget kjørefelt. Hun fikk svingt bilen i grøfta på høyre side, og den aktuelle bilen passerte. Hun syntes det var rart at speilet hennes ikke ble knust ved passeringen. Hun beskrev føreren av bilen som vill i blikket og at han bøyde seg frem og tilbake. Hun kjørte deretter videre og møtte da tre eller fire politibiler med blålys eller sirener som kjørte mot henne i riktig (østgående) kjørefelt.

L kjørte vestgående på E39, forbi veien inn til Rigetjønn. Han så en politibil komme bak ham med blålys og i ganske stor fart. Den kjørte forbi ham, men stoppet i venstre felt på en litt unaturlig måte, like etter en påkjøringsrampe fra Rigetjønnveien ved Fidjetoppen. En taxi foran ham og han selv måtte stoppe opp. To betjenter skyndte seg ut av bilen og tok ut noe som minnet om en spikermatte. L kjørte forbi politibilen i veldig lav fart og kjørte deretter videre. L kjørte videre i ca. en kilometer, og kikket stadig i motgående for å se etter bilen. Etter bensinstasjonen (Shell Fidjane) så han en sivil politibil som kom i motgående i ganske høy hastighet, og en uniformert politibil som kom like etter. Han stusset over hva de jaget, da det ikke var noen biler som kjørte fort i motgående kjørefelt. Plutselig så han at en hvit Mercedes kom mot ham i ekstremt høy hastighet, anslått til over 100 km/t. Han mente politibilene kjørte ganske parallelt med denne, og på ham virket det som at de ville prøve å komme forbi og kanskje advare. Han fikk slengt bilen sin mot grøfta/veiskulderen, og Mercedesen passerte med noen centimeters avstand. Det virket på ham som om føreren forsøkte å unngå ham. Før han fikk stoppet, hørte han lyden av krasjet.

L har forklart at han i ettertid reagerte sterkt på at politiet på Fidjetoppen ikke ba dem om å stanse, da hele situasjonen kanskje hadde sett annerledes ut om de ble det. Han antar imidlertid på bakgrunn av hva han der observerte at politiet nok vurderte å legge ut spikermatte i motgående (østgående) felt, og at de da ikke var klar over at Mercedesen hadde skiftet veibane.

Z kjørte med sitt vogntog, en trekkvogn Scania S500 med semitrailer (tilhenger), i vestgående retning på E39 fra Kristiansand. Ved Rigebakkene så han en politibil i utrykning, som stanset på toppen av bakken, i det venstre av de to kjørefeltene. To politibetjenter hoppet ut og tok ut det han antok var spikermatter. Han kjørte forbi politibilen i høyre kjørefelt og videre forbi Shellstasjonene på Fidjane. Der så han to politibiler med blålys som kom kjørende i østgående retning i stor fart. Plutselig så han at det kom en bil kjørende i feil kjørebane rett mot ham. Veien har her ett kjørefelt i vestgående retning, og det er midtdeler mellom kjøreretningene. Det er påkjøringsfelt fra Shellstasjonen ved Fidjane. Z har forklart at han trykket bremsepedalen i bunn, men at han forstod at det kom til å smelle. Han har anslått at det gikk mellom 2 - 3 sekunder fra han oppdaget bilen til sammenstøtet skjedde. Han fikk redusert hastigheten til mellom 30 og 50 km/t før bilen kjørte rett inn i fronten på lastebilen hans. Z har anslått at hastigheten til bilen som kom i mot var rett i overkant av 70 km/t, og oppfattet det slik at føreren ville ha hatt mulighet til å stanse dersom han hadde ønsket dette.

### Øvrige opplysninger/forklaringer

Utover nevnte patruljer, vises det til at patrulje K329 kl. 19.23 meldte inn til operasjonssentralen at de tok oppstilling på RV9 i tilfelle bilen skulle komme dit. Mercedesen var på dette tidspunkt i området Tangvall.

Politihøgskolestudent C på patrulje K339 har presisert at de lå nært ulykkesbilen kun to ganger. Dette var ved Lundekrysset, da de hadde til hensikt å stanse bilen for kontroll, og ved Mjåvann, med formål om å varsle andre trafikanter om bilen som da kjørte mot kjøreretningen. Ellers lå de flere hundre meter bak. C opplevde ikke noen risiko eller farlige situasjoner forbundet til egen kjøring. Han har presisert at de gikk over i etterfølgelse ved at de lå på avstand og observerte da sjåføren ikke stanset for kontroll ved busstoppet etter Lundekrysset. Han kom aldri over i en forfølgelse som han ikke var godkjent for. På bakgrunn av meldingene han hørte og det han selv observerte, mener han sjåføren ville ha hatt samme kjøreatferd uavhengig av politiets tilstedeværelse.

Operasjonsleder A har forklart at han ikke opplevde at beskjeder som ble gitt fra operasjonssentralen ikke ble etterfulgt. På spørsmål om det ville ha vært noen mulighet til å stanse bilen tidligere med de ressursene de hadde til rådighet, mente A at det i tilfelle måtte ha skjedd ved Lunde. På det tidspunktet hadde han imidlertid ikke nok informasjonsgrunnlag for å planlegge en forsettlig påkjørsel. Ingen av de avhørte polititjenestepersonene har gitt uttrykk for at det i forbindelse med oppdraget var mangler eller vanskeligheter knyttet til kommunikasjon mellom patruljer og operasjonssentralen.

A har forklart at de etter hendelsen gitt ut på Twitter og etterlyste vitner. Flere meldte seg, og dette ble ført i PO-loggen. Det er nedtegnet at syv vitner kontaktet politiet etter ulykken og meldte om hendelser knyttet til kjøringen i området mellom Lyngdal og Mandal. Det dreide seg om observasjoner av kjøring i høy hastighet og flere farlige forbikjøringer hvor andre trafikanter måtte bremse og kjøre ut i grøften for å unngå sammenstøt. Utover de vitnebeskrivelser det er vist til ovenfor fra området Tangvall til ulykkesstedet, var det ytterligere seks vitner som kontaktet politiet. Opplysninger fra dem som er ført i PO-loggen underbygger øvrige opplysninger i saken om både Xs og politiets kjøring, og omtales derfor ikke nærmere.

Av rapport fra åstedsundersøkelsene fremgår at det var dagslys, god sikt, og opphold og tørr kjørebane. Fartsgrensen på stedet er 70 km/t.

Kollisjonen skjedde der påkjøringsfeltet i vestgående retning fra Shell Fidjane Vest avsluttes. Det ble i bakkant av vogntoget funnet et 16-18 meter langt bremsespor etter vogntoget, og et "sikksakk" mønster som kunne tilsi at vogntoget fikk et kast i forbindelse med sammenstøtet. Rett i bakkant av vogntoget var det spor i asfalten i form av skade/skrap som trolig stammer fra sammenstøtet. Det ble ikke funnet brems- eller skrensespor i bakkant av personbilen.

De to involverte kjøretøyene ble etter ulykken fraktet til trafikkstasjonen i Kristiansand for tekniske undersøkelser. Av Statens vegvesens rapport fra undersøkelsene av Xs Mercedes fremgår det at det ikke er funnet feil som kan ha hatt medvirkende årsak til ulykken. Hovedlyspære på venstre side foran indikerer at nærlys var tent i kollisjonsøyeblikket, mens bremselyspærene ikke har noen indikasjon på at bremsen ble brukt i kollisjonsøyeblikket.

Rapporten knyttet til vogntogets trekkvogn oppsummerer at denne var i god teknisk stand, men at et langt bremsespor kan indikere noe feil med ABS. Det ble i henhold til rapport knyttet undersøkelser av semitraileren (tilhengeren) ikke funnet feil, og sikringen av lasten ble vurdert som tilfredsstillende.

Opplysninger fra vogntogets ferdsskriver, som er inntatt i rapport fra Statens vegvesen, tilsier at vogntoget i forkant av kollisjonen først hadde en jevn hastighet på ca. 77 km/t i 24 sekunder, før det i de neste seks sekundene er registrert hastighet på ca. 66 km/t, 41 km/t, 27 km/t, 15 km/t, 4 km/t og 1 km/t.

Av rapport fra sakkyndig likundersøkelse fremgår at Lofthaug døde momentant av omfattende skader i hodet og brystet. Det ble påvist merker på kroppen som tilsier bruk av bilbelte. [REDACTED]

### **Spesialenhetens vurdering**

Spesialenheten for politisaker skal etterforske og påtaleavgjøre saker der det er spørsmål om ansatte i politiet eller påtalemyndigheten har begått straffbare handlinger i tjenesten, jf. påtaleinstruksen § 34-1. Videre skal Spesialenheten, selv om det ikke er grunn til mistanke om en straffbar handling, iverksette etterforskning dersom noen dør eller blir alvorlig skadet som følge av politiets tjenesteutøvelse, eller noen dør eller blir alvorlig skadet mens de er tatt hånd om av politiet eller påtalemyndigheten, jf. straffeprosessloven § 67 åttende ledd, jf. påtaleinstruksen § 34-6 annet ledd.

Spesialenheten avhørte involverte tjenestepersoner samme kveld/natt og påfølgende dag. Det var på tidspunktet for avhør uklart hvilken posisjon og rolle de ulike patruljene hadde hatt i forbindelse med oppdraget, og alle ble avhørt med vitnestatus. Som det fremgår innledningsvis, har det i ettertid ikke fremkommet opplysninger som har gitt rimelig grunn til å mistenke enkeltpersoner for å ha opptrådt på straffbart vis, jf. straffeprosessloven § 224 første ledd. Det er ved denne vurderingen lagt vekt på at det i forbindelse med Spesialenhetens etterforskning ikke har fremkommet opplysninger som gir bevismessig grunnlag for å mistenke noen av polititjenestepersonene som var involvert i oppdraget for å ha kjørt i strid med vegtrafikklovens bestemmelser eller grovt å ha brutt en tjenesteplikt fastsatt i lov, forskrift eller instruks. Etterforskningen, den strafferettslige vurderingen og saksavgjørelsen er derfor foretatt på saksnivå.

Dersom polititjenestepersoner i forbindelse med sin tjenesteutøvelse grovt bryter sin tjenesteplikt, kan dette være straffbart etter straffeloven §§ 171 og 172. Politiets tjenesteplikter er regulert i blant annet politiloven, politiinstruksen og ulike særinstrukser. Aktuelle instruks i denne saken er Politidirektoratets instruks for utrykningskjøring og forfølgelse av kjøretøy av 1. mai 2009 og for tvangsmessig stansing av kjøretøy av 16. juni 2017. Om en polititjenesteperson i forbindelse med trafikkjeneste eller annen tjenesteutøvelse ved bruk av kjøretøy bryter vegtrafikklovens grunnregel i § 3, eller andre bestemmelser i vegtrafikkloven uten at det er gjort i medhold av instruks, kan de også holdes strafferettslig ansvarlig for dette, jf. vegtrafikkloven § 31 første ledd.

Trafikksikkerhet er en av politiets hovedoppgaver, og det ligger under politiets ansvarsområde å forebygge, stanse og forfølge trafikkfarlig atferd.

Spesialenheten fastslår at politiet, på bakgrunn av meldingene som innledningsvis ble mottatt om Xs kjøring, både hadde rett og plikt til å forsøke å stanse ham.

Etter vegtrafikkloven § 10 plikter fører av kjøretøy å stanse for kontroll når det kreves av politiet. Spesialenheten legger til grunn at politiets første observasjon av og kontakt med X var da patrulje K339 observerte ham i Lundekrysset da X foretok en uaktsom forbikjøring. Det legges til grunn at patruljen trodde X hadde sett dem da han passerte dem, og at de ga signal ved bruk av sirene, blålys og blinking med fjernlys om at han skulle stanse, før de kjørte etter. X stanset ikke.

I medhold av instruks for utrykningskjøring og forfølgelse av kjøretøy kan politiet i tilfeller hvor kjøretøy ikke stanser for kontroll, oppta forfølgelse, jf. pkt. 3. Forfølgelseskjøring som innebærer utrykningskjøring, dvs. kjøring som medfører fravikelse av vegtrafikklovens §§ 4-9, kan kun foretas når det er nødvendig eller til vesentlig lette i tjenesten, jf. instruksens pkt. 2.1. Videre fremgår det av pkt. 3.3 at slik kjøring kun kan foretas når det i det enkelte tilfellet vurderes forsvarlig og ubetinget nødvendig. Slik forfølgelse må i henhold til instruksens veies opp mot den trafikkfare man utsetter seg og andre for.

Vitnet H har i avhør med Spesialenheten stilt kritiske spørsmål ved hvorfor X ikke ble stanset på Søgnesletta og gitt uttrykk for at politiet (K339) var for passive og kom for sent på banen. Spesialenheten legger til grunn at politiførstebetjent B som leder av patrulje K339, på bakgrunn av observasjoner av Xs kjøreatferd like før og etter Lundekrysset, besluttet at de ikke skulle kjøre forfølgelse på denne strekningen. I lys av ovennevnte regelverk, og den risiko en forfølgelseskjøring på dette tidspunkt kunne innebære, har Spesialenheten ingen bemerkninger til beslutningen. Det var politihøgskolestudent C som var fører av bilen. Han som student hadde ikke tillatelse til forfølgelseskjøring. Det er etter Spesialenhetens oppfatning ingen opplysninger i saken som tilsier at dette var førende for de vurderinger og beslutninger som ble tatt underveis.

Vitnet H har også stilt spørsmål ved hvorfor X ikke ble stanset ved Brennåsen. Fra Volleberg til rundkjøringen på Brennåsen er det ett felt adskilt med midtdeler i form av plastkjegler, og Spesialenheten legger til grunn at politiførstebetjent B meldte inn til operasjonssentralen at en annen patrulje måtte forsøke å stanse X der, ved å sperre veien eller bruke spikermatte. Det legges til grunn at operasjonsleder A foretok en vurdering og besluttet at vegsperring ikke skulle benyttes av hensyn til andre trafikanters sikkerhet. I stedet ble det besluttet at det kunne brukes spikermatte.

Utover grunnvilkårene for politiets adgang til bruk av maktmidler, jf. politiloven § 6 og politiinstruksens §§ 3-1 og 3-2, følger det av instruks for tvangsmessig stans av kjøretøy at bruk av både vegsperring og spikermatte krever at fører av kjøretøyet ved sin kjøremåte er til fare for seg selv eller andre. Når det gjelder vegsperring, jf. instruksens pkt. 3.4, skal blokkering oppnås ved bruk av store busser, lastebiler o.l., og det bør dersom tiden tillater det opprettes en hastighetsbegrensende innsnevring. Politiets eller andre personbiler skal ikke benyttes i selve sperringen, jf. pkt. 3.6. Av pkt. 3.5 fremgår videre følgende:

"Dersom andre veifarende kan komme mellom sperringen og kjøretøyet som skal stanses skal man vurdere nøye hvilke faremomenter dette medfører. Sperring må ikke etableres dersom det er nærliggende fare for at andre veifarende kan bli skadelidende."

Spesialenheten har ingen bemerkninger til operasjonsleder As beslutning om ikke å gjøre bruk av vegsperring, og har merket seg at politibetjent D på patrulje K20 har støttet beslutningen med henvisning til at de hadde for liten tid til planlegging. Det er for øvrig ingen opplysninger i saken som tilsier at beslutningen om og bruken av spikermatten på Brennåsen var i strid med instruksens vilkår angitt i pkt. 2.

Spesialenheten legger til grunn at patrulje K40 passerte patrulje K20, som hadde tatt oppstilling i rundkjøringen på Brennåsen kort tid forut for at X kom dit. Politibetjent E på patrulje K40 forklarte at de valgte å kjøre forbi og videre vestover siden rundkjøringen var dekket opp av K20. Sett hen til at X klarte å passere K20 og spikermatten, og at det i tiden umiddelbart etter dette var noe uklart hvor han hadde tatt veien, kan det i ettertid ikke utelukkes at sjansen for å få stanset X i rundkjøringen på Brennåsen kunne ha vært større om også K40 hadde tatt oppstilling der. I lys av at det hele gikk veldig fort, mener imidlertid Spesialenheten det ikke er grunnlag for å mistenke verken operasjonsleder eller tjenestepersoner på patrulje K40 for å ha opptrådt straffbart i forbindelse med flåtestyring eller beslutninger i tilknytning til K40s plassering i oppdraget.

Da K339 meldte inn til operasjonssentralen at Mercedesen hadde kjørt over i motsatt kjørefelt ved Mjåvann, ga operasjonsleder A tillatelse til forsettlig påkjørsel. I henhold til instruks om tvangsmessig stans av kjøretøy pkt. 4.2 kan dette gjøres når det er nødvendig for å hindre tap av menneskeliv eller alvorlig personskade. As beslutning vurderes å være i tråd med instruksen, men ingen av patruljene kom i posisjon til å iverksette dette tvangsmiddelet før X ca. to minutter senere frontkolliderte med lastebilen.

Spesialenheten har ingen bemerkninger til Bs og Cs kjøring og tiltak etter at X kjørte over i motgående kjørefelt ved Mjåvann. De hadde begrensede muligheter til å stanse ham siden østgående og vestgående kjørefelt på strekningen er adskilt med midtdeler. De kom imidlertid i posisjon slik at de fikk gitt tegn til X om at han skulle stanse, uten at han etterkom dette. Samtidig varslet de møtende trafikk for å søke å hindre møteulykker, og Spesialenheten har merket seg at i alle fall vitnet K så og kom seg unna bilen som plutselig kom mot i hennes kjørefelt etter først å ha blitt oppmerksom på sirener og blålys.

Vitnet L har reagert på at han og andre trafikanter i vestgående retning ikke ble stanset av politipatruljen ved Fidjetoppen/Rige. Det legges på bakgrunn av opplysningene i rapporten fra innsatsleder Æ til grunn at det var han og politiførstebetjent Ø på patrulje UK05 som gjorde klar for spikermatte der, og at de, mens de gjorde klar for bruk av spikermatte, hørte på samband at Mercedesen hadde kjørt over i motgående kjørefelt i området Mjåvann. Det fremgår ikke av Æs rapport hva patruljen foretok seg i tiden mellom denne meldingen og meldingen om frontkollisjonen. Det er imidlertid ingen holdepunkter for at patruljen begikk handlinger eller unnlatelser de kan holdes strafferettslige ansvarlige for.

Det er på det rene at X over tid, også i lang tid før politiet ble involvert, hadde kjørt svært uaktsomt og forårsaket flere nestenulykker. Det har i forbindelse med Spesialenhetens etterforskning ikke fremkommet opplysninger som tilsier at involverte politipatruljer ved sine handlinger kan holdes strafferettslig ansvarlige for at kjøringen endte fatalt. Når det gjelder den operative oppgaveløsningen, bemerkes at Spesialenheten skal være varsomme med i ettertid å overprøve de løpende beslutninger som ble tatt på bakgrunn av den informasjon involverte tjenstepersoner til enhver tid hadde mens oppdraget pågikk. Det påpekes likevel at det ikke foreligger opplysninger som tilsier at styringen av oppdraget var beheftet med slike mangler at operasjonsleder kan holdes strafferettslig ansvarlig for dette, eller at involverte tjenstepersoner underveis foretok vurderinger som var så vidt avvikende fra en riktig og god oppdragsløsning at dette kan utgjøre straffbar tjenesteatferd.

Saken henlegges etter dette på saksnivå som intet straffbart forhold anses bevist.

### **Vedtak**

Saken henlegges som intet straffbart forhold anses bevist.

Xs etterlatte v/bistandsadvokat Morten N. Wexels og politimesteren i Agder politidistrikt underrettes om vedtaket.

**Sjefen for Spesialenheten for politisaker, 24. oktober 2019**

Liv Øyen  
fungerende sjef

Mona Skaaden-Bjerke  
juridisk rådgiver