

Kritik mot Polismyndigheten i Stockholms län för förföljandet av en motorcykelförare

Beslutet i korthet: Vid en polisinsats mot en motorcykelförare, som misstänktes för bland annat grov vårdslöshet i trafik, kom denne och hans passagerare att under ca 20 minuters tid och i mycket hög hastighet följas av flera polispatruller, däribland en polishelikopter. Insatsen avbröts efter ett försök att stoppa motorcykeln. Föraren kom dock att fortsätta i mycket hög hastighet i ytterligare ca tio minuter varefter han körde in i en vägbom. Han avled av sina skador.

Som utgångspunkt för bedömningen konstateras att polismyndigheten har haft en utarbetad metod för, och goda möjligheter att förbereda sig på den situation som uppstod. Förutsättningarna för ett ingripande mot motorcykelföraren utan att samtidigt öka risken för allvarliga skador framstod också som goda vid insatsens början.

I beslutet konstateras att polisen haft en skyldighet att ingripa mot motorcykelföraren, men att det vid rådande omständigheter kan ifrågasättas om det var lämpligt att inleda ett förföljande och att detta borde ha avbrutits av polispatrullen när föraren, istället för att stanna, ökade hastigheten ytterligare.

Under det fortsatta skeendet kan det inte ha undgått motorcykelföraren att en större polisinsats var inriktad på att stoppa honom och hans körsätt måste rimligen ha påverkats av detta. Insatsen bedöms därför i sin helhet som ett förföljande. Förföljandet borde på grund av de stora riskerna ha avbrutits senast när föraren i ett tidigt skede körde förbi en polisavspärning, varefter det måste ha varit uppenbart att han inte frivilligt skulle stanna vid ett fortsatt förföljande. Förföljandet bedöms ha varit oförenligt med proportionalitetsprincipen.

JO:s granskning har påvisat brister vad gäller planering, kommunikation, ledning och samordning av insatsen mot motorcykelföraren. Dessa synes ha varit av avgörande betydelse för att polismyndigheten, istället för att använda andra effektiva till buds stående medel, kom att i mycket hög hastighet och under ca 20 minuters tid förfölja honom. Enskilda polismän kritiserar inte eftersom de på grund av dessa brister i varierande grad har haft begränsade möjligheter att korrekt bedöma den situation som man ställdes inför. Ansvaret för att bristerna har förelegat – och att förföljandet kom att ske i strid med proportionalitetsprincipen – bedöms åvila myndigheten som sådan, ytterst dess ledning. Polismyndigheten i Stockholms län kritiserar därför.

Bakgrund

Vid en trafikinsats som genomfördes av Polismyndigheten i Stockholms län den 20 juli 2011 kom en motorcykel att efterföljas av flera polispatruller, däribland en

polishelikopter. Motorcykelns förare, AA, misstänktes bland annat för grov vårdslöshet i trafik. Efter att motorcykeln i ca 30 minuters tid framförts i mycket hög hastighet, periodvis i över 270 km/tim, körde AA in i en vägbom vid den för trafikunderhåll avstängda Södra länken. Han avled av de skador han ådrog sig, medan hans passagerare, BB, klarade sig med förhållandevis lindriga skador.

Med anledning av det inträffade beslutade chefsåklagaren CC, Åklagarmyndigheten, riksenheten för polismål, att inleda en förundersökning rörande misstänkt tjänstefel och vållande till annans död (AM-120804-11). Förundersökningen kom att ledas av tf chefsåklagaren DD.

Den 17 november 2011 beslutade åklagaren att lägga ned förundersökningen. Enligt åklagarens bedömning visade utredningen att ingen polis vållat trafikolyckan samt att ingen polis åsidosatt vad som gällt för uppgiften under förföljandet eller efterföljandet.

Den 9 mars 2012 beslutade överåklagaren EE, Åklagarmyndigheten, utvecklingscentrum Malmö, i ett överprövningsärende att inte ändra DD:s beslut att lägga ned förundersökningen.

Anmälan

Efter att förundersökningen lagts ned gjorde FF, mor till AA, en anmälan till JO gällande polisens agerande vid efterföljandet av motorcykeln. Hon ifrågasatte bland annat varför polisen valde att i en massiv polisinsats och under en längre tid jaga AA istället för att i ett tidigt skede stoppa honom när han färdades i normal hastighet i centrala Stockholm. I sin anmälan uppgav hon avslutningsvis:

Jag får acceptera att ingen enskild befattningshavare vid polisen kan hållas ansvarig för min sons död i en straffrättslig mening. Med tanke på det inträffade och det tragiska slut som denna massiva polisinsats fick så anser jag det dock vara av synnerlig vikt att JO – en gång för alla och till undvikande av framtida liknande tragedier – tydligt förklarar var gränserna går för den här typen av polisinsatser. Enligt min uppfattning är det uppenbart att såväl polisinsatsens intensitet som omfattning stod i missförhållande till det rättsliga syfte man ville uppnå, vilket måste anses vara oförsvarligt.

Frågor om polisens tillämpning av behovs- och proportionalitetsprinciperna i vardagssituationer som denna förtjänar en principiell belysning som kan tjäna som tydlig vägledning för hur polisen ska agera i sådana här situationer. I synnerhet eftersom stämning och tonläge vid den här typen av jakter onekligen har en förmåga att skruvas upp till oproportionella nivåer för att slutligen urarta med känt och djupt tragiskt resultat. På ljudinspelningen från polisbilen hörs bland annat hur en av poliserna "skämtsamt" säger "vi får sätta honom i räcket på Centralbron" – alltså en livsfarlig "katt-och-råtta-lek" där inte bara min son och hans flickvän (bevisligen) utsattes för livsfara utan också ett stort antal andra trafikanter.

Utredning

Handlingarna i förundersökningen

JO begärde in och tog del av handlingarna i förundersökningen, bland annat inspelat material från en efterföljande polisbil, radiokommunikationen med länskommunikationscentralen, LKC, förhör med vittnen m.fl. och utredning om

polishelikopterns färd. Av handlingarna framgick att polismyndigheten den 20 juli 2011 genomförde en trafikinsats i området kring Skogskyrkogården i södra Stockholm, med anledning av s.k. Street Racing med motorcyklar. I insatsen deltog ca 15 polisfordon, däribland en polishelikopter. Av videoupptagningen från två polisbilar och radiokommunikationen med LKC framgick följande om den anmälda händelsen.

Vid kl. 21.27 blev en polispatrull i civil polisbil, som stod med blåljus påslaget på Nynäsvägen i norrgående körbana i höjd med Globen, omkörd av en motorcykel som färdades i hög hastighet. Motorcykeln, som saknade såväl registrerings skylt som backspeglar, körde i riktning mot centrala Stockholm. Patrullen körde efter motorcykeln och fick i Söderledstunneln visuell kontakt med den. Motorcykeln framfördes av AA, med hans flickvän BB som passagerare.

AA körde, ovetande om att polispatrullen följde efter, till Sveavägen i centrala Stockholm där han i korsningen med Vanadisvägen gjorde en u-sväng. I korsningen med Surbrunnsgatan körde han i låg hastighet mot rött ljus. Härefter körde han, via Söderledstunneln, tillbaka i riktning mot den pågående trafikinsatsen. I detta skede anropade polispatrullen polishelikoptern, som mötte upp vid Johanneshovsbron.

Vid det södra brofästet ökade AA, som fortfarande var omedveten om att han var efterföljd av polis, hastigheten till ca 150 km/tim. På Nynäsvägen i höjd med Skogskyrkogården körde han ifatt en målad polisbuss, vilken han körde om i höger fil i en hastighet om ca 100 km/tim. Härefter ökade han hastigheten till ca 200 km/tim. Klockan var då ca 21.43. AA körde efter detta förbi flera polisfordon med påslagna blåljus. Den civila polisbilen följde i hög hastighet efter motorcykeln, först utan att ge sig till känna. I höjd med Larsboda slog polispatrullen på ljus- och ljudanordningen på polisbilen. AA uppmärksammade dock inte polisbilen förrän den i höjd med Trångsund först körde upp mycket nära bakom motorcykeln för att sedan köra upp jämsides på höger sida om den. Passageraren, BB, uppmärksammade då AA på detta, varpå han sträckte ut vänster arm och gjorde en rörelse som kan tolkas som att han ”pekade finger” åt polisbilen. Härefter ökade han hastigheten till över 250 km/tim. Klockan var då ca 21.44. Polisbilen, som inte kunde följa med i motorcykelns hastighet, fick en sista visuell kontakt med den i samband med att AA svängde av vid Handen och körde norrut via Gudöbroleden mot Tyresö. Härefter rapporterade polishelikoptern, som följde motorcykelns färd, kontinuerligt dess position.

I samband med att den civila polispatrullen hade den sista visuella kontakten med motorcykeln, ca kl. 21.47, rapporterade patrullen till LKC att man hade ett efterföljande av en motorcykel och önskade biträde av fler polisbilar. När LKC efterfrågade vilken brottsmisstanke som föranlett förföljandet uppgav patrullen att det hade börjat med vårdslöshet i trafik, som senare hade övergått i grov vårdslöshet i trafik, samt rödljuskörning på Sveavägen. Man rapporterade också att

överträdelserna skett oprovocerat och utan att föraren kände till att polis följde efter.

Motorcykelns färd fortsatte via Bollmora och Tyresövägen. Vid Skarpnäck gjordes ett försök att stoppa motorcykeln genom att två polispatruller spärrade av vägen, men AA körde förbi i höger vägren. Detta försök rapporterades dock inte över radion. Han körde härefter tillbaka ut på Nynäsvägen i norrgående riktning in mot centrala Stockholm. Via Södra länken körde han sedan E4:an söderut mot Södertälje. Från helikoptern meddelades under färden bland annat att motorcykeln sicksackade mellan bilar och höll en mycket hög hastighet. Det meddelades också att hastigheten var så hög att inga polisfordon kunde köra ikapp eller följa motorcykeln. Polispatruller i såväl bil som helikopter uppgav på fråga från LKC att trafikintensiteten var låg. Vid trafikplats Hallunda hade en polispatrull beordrats att försöka dämpa hastigheten om motorcykeln skulle svänga av där, men den körde förbi. Vid trafikplats Moraberg utanför Södertälje beordrades två polispatruller att försöka dämpa hastigheten genom att forma en s.k. chikan, som innebär att polisfordonen står stilla i varsin fil parallellt men olika långt fram. Motorcykeln körde dock förbi och svängde av in mot centrala Södertälje. Vid Södertälje sjukhus gjorde AA en u-sväng och körde tillbaka ut på E4:an norrut i riktning mot Stockholm.

I samband härmed, ca kl. 22.06, beslutade vakthavande befäl att efterföljandet skulle avbrytas. LKC meddelade att inga polisbilar aktivt fick delta i någon jakt och att polisfordon skulle dras tillbaka från motorväg och påfarter. Helikoptern, vars besättning uppgav att de inte trodde att motorcykelföraren visste att de följde honom, gavs dock tillstånd att fortsätta. Detta skulle dock ske på ett sådant avstånd att föraren inte kände sig jagad. Kl. 22.07 meddelades från helikoptern att inga polisbilar deltog i efterföljandet.

Kl. 22.13 önskade LKC uppgift om vilken hastighet motorcykeln framfördes i. Helikopterpatrullen uppgav att man inte kunde mäta någon hastighet, men att helikoptern flög i cirka 200 km/tim och att motorcykeln ändå körde ifrån den.

Efter att motorcykeln kört in på Årstälänken mot Södra länken meddelades från helikoptern kl. 22.15 att motorcykeln gått omkull. Södra länken var sedan kl. 22.00 avstängd för underhållsarbeten och motorcykeln hade i mycket hög hastighet kört in i en vägbom i anslutning till tunneln. AA avled av de skador han ådrog sig. Passageraren, BB, klarade sig med förhållandevis lindriga skador.

Av radiokommunikationen och vittnesförhör framgår att det inte fanns någon polisbil i närheten av motorcykeln vid kraschen och av den utredning om helikopterns färd som finns redovisad i förundersökningen framgår att denna befann sig på 325 meters höjd ca 400 meter söder om olycksplatsen.

Polisens yttrande

Inledning

JO begärde att Rikspolisstyrelsen skulle yttra sig över anmälan, varvid berörda befattningshavare skulle ges tillfälle att lämna synpunkter. Rikspolisstyrelsen inhämtade ett yttrande från Polismyndigheten i Stockholms län, vilket bifogades styrelsens yttrande. Polismyndighetens yttrande hade beslutats av biträdande länspolismästaren GG. Eftersom polismännen i den polispatrull som initialt följde motorcykeln inte hade beretts tillfälle att lämna synpunkter inför myndighetens yttrande, begärde JO att polismyndigheten skulle inge ett kompletterande yttrande. Det kompletterande yttrandet beslutades av biträdande länspolismästaren HH.

Nedan redovisas först uppgifter i polismyndighetens yttrande och kompletterande yttrande avseende vissa särskilda frågeställningar som aktualiseras av anmälan. Härefter redovisas polismyndighetens bedömning. Avslutningsvis redovisas Rikspolisstyrelsens yttrande.

Polisens arbetsmetod

Polismyndigheten uppgav i sitt yttrande att det föreligger ett allvarligt problem med en viss kategori av motorcykelförare som har som sport att köra i extremt höga farter, att köra ifrån polisen samt att i vissa fall filma och lägga ut filmen på internet. Enligt yttrandet finns det olika klubbar för sådan körning och förarna samlas i grupper för att utöva s.k. Street Racing på vägar och gator bland vanliga trafikanter. Enligt polismyndigheten är det viktigt att kunna ingripa mot sådana förare. Myndigheten uppgav härvid:

Mot bakgrund av att dessa extrema motorcykelförare är likgiltiga inför andra människors liv och hälsa då de tar mycket stora risker såväl för egen del som för medtrafikanterna är det därför viktigt att kunna ingripa och lagföra sådana extrema förare. Konsekvensen av olyckor som inträffar i hög fart är självklart mycket svåra personskador och dödsfall. Om polisen alltid blir frånåkt och ingripande aldrig kan ske blir fältet fritt för extremkörning, på bekostnad av vanliga trafikanters liv och hälsa.

Eftersom det inte är möjligt för polisen att köra ifatt dessa motorcyklar har polismyndigheten utarbetat en metod som innebär att man med hjälp av helikopter kontrollerar vart de tar vägen och ger positioner till polispatruller på marken som kan hinna i kapp och ingripa när föraren slutligen har stannat. Myndigheten uppgav:

Den arbetsmetod som är nödvändig vid ingripande mot extrema motorcykelförare är att med hjälp av helikopters positionsangivelser snabbt försöka hinna fram till motorcykelföraren när han har stannat innan han avviker från platsen. För att hinna fram är det då nödvändigt att polisbilen framförs i hög fart, även då visuell kontakt med motorcykeln saknas. Om polisbilen färdas i normalfart hinner motorcykelföraren försvinna. Arbetsmetoden är således att med hjälp av helikopters anvisningar till slut komma i kapp föraren då denne slutligen stannar och att då ingripa.

Det initiala skedet

Motorcykeln följdes initialt av en civil polisbil med inspektörerna JJ (förare) och KK. I omedelbar anslutning till att de börjat följa efter motorcykeln uttalades i

polisbilen ”vi får sätta honom i räcket på centralbron”. Om detta har polismyndigheten i sitt kompletterande yttrande uppgett följande.

Det var KK som uttalade detta i början av händelseförloppet när de var på väg in mot staden. KK:s avsikt med uttalandet var bara att de skulle, om rätt tillfälle gavs, genom s.k. stängning förmå motorcykelföraren att stanna på Centralbron. Vid s.k. stängning åstadkommer man, utan fysisk kontakt mellan fordonen, ett trångt avstånd mellan bilen och motorcykeln för att på så sätt få föraren att inte våga fortsätta utan i stället stanna. Detta förfaringsätt kan bara användas vid låga hastigheter och det blev aldrig aktuellt i förevarande fall.

I fråga om varför AA inte stoppades i ett tidigt skede när han körde genom centrala Stockholm uppgav polismyndigheten:

Polismyndigheten kan konstatera att under den tid motorcykeln färdades i Stockholms City befann sig den civila polisbilen avvaktande en bit bakom, ibland med andra trafikanter emellan, för att inte göra motorcykelföraren medveten om deras närvaro. Farten genom de centrala delarna i staden var i stort sett normal och polismännen fick uppfattningen att föraren inte visste att det var en civil polisbil som fanns i närheten. Polismännen ansåg att det var troligt att föraren skulle stanna vid McDonalds vid Sveavägen där ett mycket stort antal motorcyklar hade samlats, men så skedde inte utan motorcykeln begav sig ut ur stadskärnan och ökade då farten betydligt, varför även polisbilen ökade farten. Anledningen till att polispatrullen inte stoppade motorcykelföraren när han stod stilla vid ett rödljus på Sveavägen var således att de höll för troligt att han skulle svänga in vid McDonalds strax därpå. Vid denna tidpunkt hade inte en genomsnittshastighetsmätning gjorts. Polismännen ville inte heller riskera att motorcykelföraren, i samband med ett ingripande, skulle köra i väg i hög hastighet inne i Stockholms innerstad, med de olycksrisker som det skulle kunna föra med sig. Det kan nämnas att erfarenheten har visat att det är mycket vanligt att motorcykelförare, som uppvisat beteende att köra för fort, inte stannar på polismands befallning. En medveten strategi är därför att låta föraren av motorcykeln stanna själv, innan ett ingripande sker. Det är med anledning av denna arbetsmetod som något ingripande mot motorcykeln inte gjordes i det tidiga skedet på Sveavägen då motorcykeln stannade till vid rött ljus.

Avseende den riskbedömning som gjordes då förföljandet påbörjades uppgav polismyndigheten i sitt kompletterande yttrande:

Det var först när polismännen kom i kapp motorcykeln ute på motorvägen söderut, Nynäsvägen, i höjd med Farsta (Larsboda), som de gav sig till känna och satte på blåljus för att markera sin närvaro i syfte att få föraren att stanna frivilligt (det var inget stängningsförsök). Därmed inledde de ett förföljande i enlighet med definitionen i då gällande 2 § FAP 104-1, dvs. körning med ett polisfordon efter ett undflyende fordon med förhållandevis kort avstånd mellan fordonen i syfte att stoppa den undflyendes fortsatta färd och då den undflyende görs genom ljud- och/eller ljussignal på ett tydligt sätt uppmärksam på att han eller hon ska stanna. Riskbedömningen resulterade i att det i detta skede var möjligt att inleda ett förföljande då det inte framkallade fara eller endast ringa fara för andra personer eftersom trafikintensiteten på motorvägen vid denna tidpunkt på kvällen var låg, sommarväglaget var bra, övriga trafikomständigheter var bra samt det var motiverat med anledning av att motorcykelföraren gjorde sig skyldig till grov vårdslöshet i trafik med fara för andra människors liv, bl.a. sin passengerares. Förföljandet pågick i endast ca 3 minuter. Därefter drog motorcykeln iväg från dem i mycket hög hastighet på motorvägen varpå avståndet ökade och förföljandet övergick till ett efterföljande.

Insatsens omfattning

Avseende polisinsatsens omfattning uppgav polismyndigheten följande.

Av befintligt material, såsom händelserapport, inspelning av radiotrafik och videofilm, i ärendet framgår att polishelikoptern (anrop 0946) var den patrull som under längst tid deltog i efterföljandet av motorcykeln. Patrull 39-7570 var den civila bilpatrull som följde motorcykeln från ca kl. 21.27 och tills den tappade visuell kontakt ca kl. 21.48. Det var endast denna patrull som deltog i förföljandet under de ca tre minuter det pågick.

Utöver dessa två patruller deltog ytterligare fyra patruller i försök att minska motorcykelns hastighet, dessa patruller har dock inte aktivt deltagit i efterföljandet och förföljandet. Patrull 37-1630 och 37-1610 befann sig vid avfart Hallunda mellan kl. 21.58 och 22.01 och hade för avsikt att minska motorcykelns hastighet om denne svängde av på avfarten mot Hallunda. Motorcykeln åkte dock förbi denna avfart. Patrull 38-9110 och 38-9220 bildade en s.k. chikan vid trafikplats Moraberg kl. 22.04 till 22.05 för att också de försöka sänka motorcykelns hastighet. Motorcykeln körde dock förbi den s.k. chikanen på vägrenen.

Av videofilmen och händelserapporten framgår också att ytterligare ca fem patruller vid olika tillfällen deltog i efterföljandet. Dessa fem patruller, varav en polismotorcykel som körde bakom patrull 39-7570 innan vakthavande befäl avbrutit efterföljandet och en civil polisbil som körde före aktuell patrull efter att vakthavande befäl avbrutit efterföljandet, deltog vid olika tidpunkter i syfte att bl.a. försöka stoppa motorcykeln, men avbröt efterföljandet efter relativt kort stund och föll sedan in i den normala trafikrytmen.

Endast ett fåtal patruller deltog således samtidigt i efterföljandet och endast en patrull deltog i förföljandet. Efter att olyckan skett tillströmmade ett stort antal polispatruller för att delta i räddningsarbetet och utredningsarbetet.

Vakthavande befäls bedömningar

Vad gäller de riskbedömningar som vakthavande befäl gjorde under insatsen, hans beslut att avbryta denna och det därpå följande skeendet, framgår följande av polismyndighetens kompletterande yttrande.

Det vakthavande befälet LL förstod snabbt att det rörde sig om en motorcykel som körde i extrem hastighet, vilket innebar att det inte var möjligt att ha ett efterföljande eftersom polisbilarna inte kunde hålla motorcykeln i sikte. Endast polishelikoptern kunde följa efter och se vart den tog vägen. Han minns att han tänkte ”redan i Södertälje” när han efter bara några minuter fick besked om att motorcykeln befann sig där.

LL gjorde riskbedömningar fortlöpande under hela tiden insatsen pågick. Han utgick från trafiksituationen, vägen och omgivningarna, tiden på dygnet (kväll), årstiden (sommar), brottets art (grov vårdslöshet i trafik), att en passagerare fanns på motorcykeln, olycksrisken osv. Han bedömde att föraren körde på det här extrema sättet oavsett trafiksituationen. Sammantaget bedömde han fortlöpande om det var försvarligt att fortsätta insatsen. Den rutin han hade som vakthavande befäl i Stockholms län var att alltid vara väldigt försiktig med efterföljandeinsatser och att alltid avbryta sådana. Han tillämpade behovs- och proportionalitetsprincipen. Han förstod att det inte skulle sluta på ett bra sätt eftersom hastigheten var så extrem. Han tänkte att det fanns tre alternativa slut på färden; att motorcykelns motor skulle skära, att motorcykeln skulle åka av vägen ut i terrängen eller att föraren skulle orsaka en trafikolycka med annan vägtrafikant. Han insåg att den uppkomna situationen med en extrem motorcykelförare innebar olycksrisker och att han därför behövde byta taktik till att i stället hålla borta alla polisbilar. Han beordrade därför att alla skulle bort från avfarterna. Han ville förvissa sig om att det inte fanns någon risk för att motorcykelföraren skulle se polisbilar längs med vägen. Detta var kl. 22.06 och då befann sig motorcykeln i Södertälje där den vände tillbaka mot Stockholm. Genom helikopterns rapportering fick han besked om att polisfordonen hade avbrutit. Han bedömde vidare att det var hans skyldighet som vakthavande befäl att ha helikoptern kvar för att få vetskap om vart motorcykeln tog vägen och

om något inträffade. Helikoptern låg högt upp och långt bakom och motorcykelföraren kunde inte ha sett den, detta hade han fått besked om från personalen i helikoptern. Han tänkte att han skulle larma på sekunden så snart han fick besked från helikoptern att något inträffade.

I skedet efter det att insatsen avbrutits var det upp till de enskilda polismännen att bedöma vad de skulle göra fortsättningsvis. LL visste inte att den civila bilen följde efter i samma riktning som motorcykeln färdades. När beskedet kom via radion att motorcykelföraren hade ramlat beordrade han fram ambulans. Han kunde konstatera att det tog en stund innan den första radiobilen kom fram.

Avseende tidpunkten då insatsen avbröts uppgav polismyndigheten:

När motorcykeln kl. 22.05 åker av mot Moraberg (Södertälje), ger vakthavande befäl tillåtelse till två polispatruller (38-9110 och 38-9220) att försöka dämpa motorcykelns framfart genom att forma en s.k. chikan, men motorcykeln kör förbi. Färden fortsätter mot Södertälje sjukhus där motorcykeln vänder och kör tillbaka ut på Södertäljevägen. När även detta försök att förmå motorcykelföraren att sakta ned farten misslyckades bestämde vakthavande befäl att avbryta efterföljandet, då var kl. 22.06. Polismyndigheten anser att det vid denna tidpunkt var befogat att avbryta efterföljandet och att avbrytandet skedde vid rätt tidpunkt, dvs. då motorcykelföraren precis innan hade befunnit sig i en situation då han svängde av från motorvägen och bytte riktning och således tillfälligt saktade ned farten, men trots detta inte stannade utan återigen ökade hastigheten. Situationen framstod då som omöjlig att göra något åt och insatsen avbröts.

Polismyndigheten kan konstatera att efterföljandet avbröts kl. 22.06.40 och att olyckan inträffade kl. 22.15, således nio minuter senare. När efterföljandet avbröts befann sig motorcykeln i Södertälje och olyckan inträffade när motorcykeln kom till Årstalänken i Stockholm, ca tre mil längre bort.

Polismyndighetens bedömning

Polismyndigheten redovisade följande bedömning av insatsen.

Polismyndigheten [bedömer] att polisinsatsen var nödvändig och rimlig samt att behovs- och proportionalitetsprinciperna uppfylldes.

Polismyndigheten kan konstatera att det har framkommit att det rörde sig om förföljande endast under några få minuter då den civila polisbilen startade ljud- och ljusanordningen och motorcykelföraren uppmärksammade polisbilen, varpå denne körde ifrån polisbilen (cirka kl. 21.44). Därefter rörde det sig om efterföljande [...] vilket rapporterades till LKC kl. 21.47. Vid det aktuella tillfället var trafikintensiteten förhållandevis låg, färden ägde rum kvällstid, det var sommarväglag och färden skedde på motorvägar samt huvudleder i stor omfattning. Det måste dock framhållas att motorcykeln kom ur sikte för den efterföljande polispatrullen i den civila polisbilen kl. 21.53. Efterföljandet avbröts kl. 22.06.40 och kl. 22.07 meddelade polishelikoptern att inga polisbilar deltog i efterföljande. Olyckan inträffade först kl. 22.15 och då befann sig inga polisbilar i närheten.

Beträffande helikopterns deltagande efter beslut att avbryta efterföljandet vill polismyndigheten framhålla att den enbart användes för efterföljande på hög höjd och på avstånd från motorcykeln, då motorcykeln körde fortare än helikoptern. Polismyndigheten anser, i likhet med åklagaren, att det är osannolikt att motorcykelföraren hörde helikoptern eftersom den befann sig på hög höjd och motorcykelföraren hade hjälm och motorljudet från motorcykeln var mycket högt då farten var extremt hög. Utan helikopterövervakning hade information inte funnits om var motorcykeln befann sig och att olyckan inträffade.

Endast under några få minuter har polisen legat direkt bakom motorcykeln. I övrigt har polisen på olika sätt som angetts ovan försökt förmå motorcykelföraren att stanna bl.a. genom stillastående fordon. Motorcykelföraren har dock inte hört polisen.

Det kan konstateras att motorcykelföraren gjorde sig skyldig till grov vårdslöshet i trafik då han körde oerhört snabbt, varför han utgjorde en stor fara för övriga trafikanter, vilket stod klart redan då LKC kontaktades kl. 21.47, då genomsnittshastigheten uppmätts till 152 km/h respektive 217 km/h. Det anmärks också från helikopterpiloterna vid ett senare tillfälle att hastigheten är så hög att inga polisfordon kan köra ikapp eller följa motorcykeln.

Mot bakgrund av motorcyklistens mycket grova hastighetsöverträdelser, till fara för andra trafikanter, måste den polisiära insatsen anses befogad. Det var också nödvändigt med efterföljande från luften eftersom det inte gick att efterfölja motorcykeln visuellt på marken.

Beträffande den omständigheten att den civila polisbilen efter det att efterföljandet avbrutits färdades mycket fort i riktning mot Stockholm, för att så småningom kunna komma i kapp motorcykeln, måste framhållas att det är föraren av polisfordonet som gör bedömningen om det föreligger en sådan situation som medför att hastighetsföreskrifter m.m. inte behöver följas, i enlighet med 11 kap. 11 § trafikförordningen. Polismannen bedömde att förutsättningarna förelåg och att han hade kontroll över situationen. Det kan vidare konstateras att inga incidenter inträffade under färden. Den vedertagna arbetsmetod som brukar användas för att lagföra extremförare som kör i hastigheter omkring 300 km/h har således använts.

Polismyndighetens bedömning av denna arbetsmetod är följande. Då det rörde sig om körning i extrema hastigheter under drygt en halvtimme kunde det förväntas att bensinen i motorcykeln snart skulle ta slut och motorcykeln således skulle stanna. Helikoptern lämnade positionsangivelser för att den polisbil som befann sig närmast platsen där färden upphörde skulle kunna ta sig dit. Oavsett den aktuella arbetsmetoden - att snabbt kunna få tag på en extremförare, en metod som myndigheten anser är lämplig - måste det dock i det enskilda fallet bedömas hur metoden ska användas. I detta fall blev avståndet till den undflyende motorcykeln mycket stort eftersom den kom upp i hastigheter kring 300 km/h. Frågan är då om det är lämpligt att en polispatrull som befinner sig långt efter verkligen ska i hög hastighet försöka komma ikapp. I det aktuella fallet var dock polisbilens körning under kontroll och inga incidenter inträffade, men polismyndigheten ser ändå ett behov av att gränserna för detta arbets sätt tydliggörs. Då det är föraren av polisfordonet som enligt trafikförordningen har att bedöma om det är lämpligt att inte följa trafikföreskrifter i ett särskilt fall är detta något som inte kan föreskrivas närmare om. Däremot bör råd och rutiner gällande arbetsmetoden utvecklas och myndigheten kommer snarast att utveckla de interna rutinerna för denna arbetsmetod.

Rikspolisstyrelsens yttrande

Rikspolisstyrelsen, rikspolischefen MM, hänvisade vad avsåg insatsen och de bedömningar som gjordes i samband därmed till vad Polismyndigheten i Stockholms län hade anfört i sitt yttrande. Rikspolisstyrelsen framhöll att det i efterhand går att ha synpunkter på enskildheter i insatsen, men att man delade polismyndighetens bedömning att insatsen var nödvändig och rimlig samt att behovs- och proportionalitetsprinciperna hade tillgodosetts. Avslutningsvis anförde Rikspolisstyrelsen följande.

Trafiksäkerhet är ett av polisens prioriterade områden. Extremkörning med motorcykel innebär en stor trafiksäkerhetsrisk. Det är därför av största vikt att polisen kan använda sig av arbetsmetoder som kan innebära inslag av såväl förföljande som efterföljande och användande av helikopter för positionsangivelser vid situationer där motorcykelförare kör i extrema hastigheter, på ett aggressivt sätt och därmed utgör en stor fara för trafiksäkerheten och människors liv och hälsa. Oaktat detta har Rikspolisstyrelsen förståelse för att polisens agerande vid arbetsmetodernas utförande till delar kan framstå som dramatiska men att de trots detta måste begagnas - naturligtvis med beaktande av proportionalitets- och

behovsprinciperna. Metoderna måste tillsammans med polisens trafiksäkerhetsarbete ses i ett sammanhang, där det övergripande syftet är att personer som ägnar sig åt extremkörning kan bli föremål för polisingripande och lagföras.

Anmälarens kommentarer

FF kommenterade yttrandena, varvid hon bland annat ifrågasatte de argument som hade framförts för varför polisen inte hade stoppat AA inne i centrala Stockholm, de riskbedömningar som hade gjorts, utredningen om polishelikopterns färdväg samt den efterföljande civila polisbilens körsätt. Polisinsatsen hade, enligt henne, inte varit nödvändig eller rimlig. Inte heller hade insatsen varit förenlig med behovs- och proportionalitetsprinciperna.

Rättslig reglering m.m.

Polislagen

Till polisens uppgifter hör enligt 2 § polislagen (1984:387) bland annat att övervaka den allmänna ordningen och säkerheten, hindra störningar därav samt ingripa när sådana har inträffat. Bestämmelsen innefattar en principiell skyldighet för polisen att ingripa mot brott.

I 8 § polislagen fastslås vissa allmänna principer för polisingripanden. Enligt bestämmelsens första stycke ska en polisman som har att verkställa en tjänsteuppgift, under iakttagande av vad som föreskrivs i lag eller annan författning, ingripa på ett sätt som är försvarligt med hänsyn till åtgärdens syfte och övriga omständigheter. Måste tvång tillgripas, ska detta ske endast i den form och den utsträckning som behövs för att det avsedda resultatet ska uppnås. Bestämmelsen i 8 § polislagen ger uttryck för två grundläggande principer för polisverksamheten, behovs- och proportionalitetsprinciperna. Behovsprincipen innebär att ett polisingripande får ske endast när det är nödvändigt för att undanröja eller avvärja den aktuella faran eller störningen. Proportionalitetsprincipen innebär att de skador och olägenheter som ingripandet kan medföra inte får stå i missförhållande till syftet med ingripandet (se Nils-Olof Berggren och Johan Munck, Polislagen, En kommentar, 9:e uppl., s. 57).

Enligt 10 § polislagen får en polisman, i den mån andra medel är otillräckliga och det med hänsyn till omständigheterna är försvarligt, använda våld för att genomföra en tjänsteåtgärd, bland annat om polismannen med laga stöd ska stoppa ett fordon.

Bestämmelser om polisens rätt att stoppa fordon och andra transportmedel finns i 22 § polislagen. Där föreskrivs bland annat att en polisman får stoppa ett fordon om det finns anledning att anta att någon som färdas i fordonet har gjort sig skyldig till brott eller om det behövs för att reglera trafiken eller för att kontrollera fordon eller förare eller fordons last enligt vad som är särskilt föreskrivet.

Föreskrifter och allmänna råd

Rikspolisstyrelsen har utfärdat föreskrifter och allmänna råd om vilka hjälpmedel som får användas för att stoppa fordon enligt 10 § 5 polislagen m.m. (FAP 104-1). Nya föreskrifter trädde i kraft den 1 februari 2012 (RPSFS 2011:14). Vid tiden för

nu aktuell händelse gällde föreskrifterna i den lydelse som framgår av RPSFS 2008:6.

I 2 § Rikspolisstyrelsens vid tidpunkten för aktuell händelse gällande föreskrifter definieras ett *förföljande* som "Körning med ett polisfordon efter ett undflyende fordon eller annat transportmedel med förhållandevis kort avstånd mellan fordonen i syfte att stoppa den undflyendes fortsatta färd. Den undflyende görs, genom ljud- och/eller ljussignal, på ett tydligt sätt uppmärksam på att han eller hon ska stanna". I samma bestämmelse anges ett *efterföljande* (riktad spaning) som "Körning utan ljud- eller ljussignaler med ett polisfordon på större avstånd efter ett undflyende fordon eller annat transportmedel i syfte att ta reda på vart den undflyende tar vägen och för att, när sådana förutsättningar föreligger, ingripa enligt 22 § polislagen". Av föreskrifterna framgår vidare att ett påbörjat förföljande omedelbart ska rapporteras till det vakthavande polisbefälet som därefter ska leda polisinsatsen (3 § första stycket).

I de vid tillfället gällande allmänna råden till dessa föreskrifter anges att när det gäller förföljande är det särskilt viktigt att syftet med åtgärden alltid vägs mot de risker som den kan komma att medföra och att hänsyn måste tas till såväl förare som passagerare i fordonet och till personer som kan befinna sig i närheten av insatsen. Andra omständigheter som uppgavs ha betydelse i sammanhanget är t.ex. vägens beskaffenhet, väderleksförhållanden, väglaget, trafikintensitet, tid på dygnet och bebyggelse längs vägsträckan. Vidare sägs att ett förföljande som innebär risk för olycka i allmänhet inte är befogat och att under förutsättning att förföljandet inte framkallar någon eller endast ringa fara för andra personer kan åtgärden vara motiverad, om den flyende genom visad brottslighet eller av annan anledning är att anse som farlig för andra människors liv eller hälsa. Om den flyendes farlighet inte är känd eller om den inte bedöms vara av svårartad beskaffenhet, bör förföljandet avbrytas så snart det innebär fara för att någon skadas. Vidare bör det vakthavande befälet med kontinuerlig inrapportering kring förföljandet som underlag, löpande bedöma om det mot bakgrund av trafiksituationen och beslutsunderlaget i övrigt sammantaget kan anses försvarligt att fortsätta ett förföljande, om detta ska avbrytas, övergå i ett efterföljande (riktad spaning) eller om tekniska hjälpmedel ska användas för att stoppa fordonet. Så snart olycksrisken bedöms kunna bli för stor bör förföljandet avbrytas.

Tidigare JO-ärenden

JO har i flera tidigare ärenden haft att bedöma polisens förföljande/efterföljande av fordon. I ett beslut från juni 1990 utvecklade dåvarande chefsJO Claes Eklundh sin syn på rättsläget vid s.k. biljakter och de avvägningar som härvid måste göras (JO 1990/91 s. 70). JO har i flera senare beslut vidhållit de uttalanden som gjordes i beslutet (se bland annat JO:s beslut den 29 juni 1999 i dnr 199-1999, JO:s beslut den 3 november 1999 i dnr 2396-1999 och 2495-1999 samt JO:s beslut den 11 februari 2011 i dnr 1614-2010). Eftersom beslutet i huvudsak fortfarande äger aktualitet finns det skäl att här återge relevanta delar av det.

Som allmän utgångspunkt gäller enligt beslutet att polisen vid försök att stoppa ett flyende fordon, liksom vid polisiär våldsanvändning i allmänhet, möter olika motstående intressen. Å den ena sidan står intresset av att brott bekämpas och den allmänna ordningen och säkerheten upprätthålls genom polisens försorg. Å den andra står hänsynen till den person som ett ingripande är avsett att rikta sig mot liksom till sådana utomstående personer som kan utsättas för risker genom ingripandet. Intresset av att ta fast en flyende fordonsförare måste härvid alltid vägas mot dessa motstående intressen och underordnas de principer som gäller för alla former av samhällseliga ingripanden mot enskilda, främst behovs- och proportionalitetsprinciperna. I beslutet utvecklas härefter innebörden av begreppen förföljande och efterföljande enligt RPS då gällande föreskrifter:

Eftersom ett *förföljande* [...] har som syfte att polisen skall kunna stoppa och ta fast den flyende ligger det i sakens natur att avståndet mellan fordonen är förhållandevis kort och att man därmed kan utgå från att den som förföljs är medveten om polisens närvaro och påverkas av denna. I alla de fall där det av den flyendes körsätt framgår att han påverkas av polisens närvaro måste förfarandet enligt min uppfattning betraktas som ett förföljande. Som exempel på sådan påverkan kan nämnas att den flyende ökar hastigheten avsevärt, att han kör mot rött ljus och att han nonchalerar andra regler som är av grundläggande betydelse för trafiksäkerheten. Enligt min mening måste varje situation där polisen med ljud- eller ljussignal kräver fri väg [...] i princip betecknas som ett förföljande om avståndet mellan fordonen inte är större än att signalerna kan uppfattas av den flyende. Man får i sådana fall regelmässigt räkna med att föraren i det flyende fordonet påverkas av signalerna på ett sätt som ökar hans trafikfarlighet. Av liknande skäl bör en insats med fler än ett fordon som kan identifieras som polisfordon normalt betecknas som ett förföljande.

[...]

Avsikten med ett *efterföljande* är [...] att ta reda på vart den efterföljde tar vägen. Ett efterföljande har alltså närmast spanings karaktär. En grundläggande förutsättning för att ett efterföljande skall anses vara för handen torde därför [...] vara att avståndet till det framförvarande fordonet är så stort och omständigheterna också i övrigt sådana att föraren vid sin körning inte rimligen kan känna sig jagad av polisen. Det är här med andra ord fråga om en sedvanlig trafiksituation där såväl polisfordonet som det efterföljda fordonet framförs på ett "normalt" sätt i den aktuella trafikmiljön.

I beslutet anges att det inte låter sig göra att annat än i mycket generella termer ange när ett förföljande är försvarligt och att det måste godtas att den som genom ådagalagd brottslighet eller av någon annan anledning är att betrakta som farlig för andra människors liv eller hälsa får förföljas, så länge riskerna vid förföljandet står i rimlig proportion till intresset av att han grips eller omhändertas. I beslutet anföras vidare:

En given utgångspunkt för bedömningen av om en flyende fordonsförare skall förföljas och hejdas är [...] vilken brottsmisstanke som kan riktas mot honom eller vilka andra särskilda omständigheter som kan läggas till grund för ett ingripande. Är förhållandena sådana att de inte utgör underlag för någon annan åtgärd från polisens sida om fordonet stoppas än en kontroll av förarens identitet och ett förhör på platsen, bör enligt min mening i princip en så ingripande åtgärd som ett förföljande aldrig vidtas. Det får t.ex. inte förekomma att polisen förföljer någon enbart av det skälet att han inte har stannat på polismans tecken eller att han kan misstänkas ha gjort sig skyldig till en överträdelse av trafikförfattningarna som inte kan föranleda

annat än ett bötesstraff. Intresset av att brott beivras kan i sådana fall inte anses uppväga de risker som generellt sett är förknippade med ett förföljande.

Vad jag nu har sagt innebär inte att polisen måste avstå från varje försök att stoppa en fordonsförare som t.ex. flyr från en trafikkontroll. Att man i direkt anslutning till en sådan händelse försöker hinna upp och stoppa ett fordon måste normalt godtas. Om försöket inte omedelbart leder till framgång måste emellertid polisen avbryta aktionen. Det kan således i dessa fall enbart bli fråga om att förfölja någon en mycket kort sträcka.

Om det föreligger en rättslig grund för att beröva den flyende fordonsföraren friheten, t.ex. genom ett gripande eller genom ett omhändertagande med stöd av polislagen, kan däremot också ett förföljande i egentlig mening godtas. Även då måste man emellertid göra en bedömning av om förföljandet kan anses försvarligt med hänsyn till samtliga föreliggande omständigheter. Denna bedömning måste göras kontinuerligt och leda till att förföljandet avbryts så snart risken för skador blir för stor. Som framhålls i FAP 104-1 måste ett förföljande i de fall där den flyendes farlighet inte är känd eller inte av så svårartad beskaffenhet i själva verket avbrytas så snart ingripandet över huvud taget kommit att innebära fara för att någon kommer till skada. Man måste vid bedömningen fästa särskild vikt vid riskerna för utomstående. Den som förföljs och de polismän som förföljer honom är i regel väl medvetna om de faror som förföljandet kan innebära.

I fråga om när ett förföljande ska anses övergå till ett efterföljande uppges:

Enligt min mening måste avgörande vikt fästas vid hur den framförvarande fordonsföraren kan förväntas uppfatta situationen. Denne kan inte rimligen uppfatta att förföljandet har avlysts om visserligen de deltagande polismännen på grund av en order eller självmant har bestämt sig för att övergå till ett efterföljande men detta beslut inte har fått något yttre uttryck. En självklar förutsättning bör därför vara att ljud- och ljussignaler stängs av och att polisfordonen låter avståndet till det flyende fordonet växa betydligt eller att man på något annat sätt som lätt kan uppfattas av dettas förare markerar att förföljandet har upphört.

Vidare uttalas att det ligger i sakens natur att förföljande av motorfordon med oskyddade förare innebär särskilt stora risker för allvarliga personskador om en olycka skulle inträffa. Man måste därför i dessa fall ta särskilt stor hänsyn till den förföljdes säkerhet vid bedömningen av frågan om ett förföljande ska fortsätta eller avbrytas.

Avslutningsvis behandlas frågan om ledningen och samordningen av ett förföljande eller efterföljande:

Om flera enheter deltar i ett förföljande eller efterföljande behövs en aktiv ledning och samordning av insatsen. Denna ledningsuppgift skall i normalfallet fullgöras av vakthavande befäl, som har det övergripande ansvaret för den yttre verksamheten i distriktet. Det ankommer på honom att bl.a. avgöra vilka resurser som kan avdelas för uppgiften.

Enligt min mening måste vakthavande befäl så snart han har fått kännedom om ett förföljande först och främst avgöra om den brottsmisstanke eller de omständigheter som annars föreligger är av sådant slag att ett förföljande över huvud taget är motiverat. Om han bedömer att förföljandet skall fortsätta blir hans nästa uppgift att avgöra vilken total polisinsats som krävs. Det förefaller nämligen vara vanligt att polismän spontant engagerar sig i pågående förföljanden, vilket kan få till följd dels att händelseförloppet utvecklas på ett svårkontrollerat sätt, dels att distriktet berövas resurser som behövs för annan angelägen verksamhet. Det är därför en viktig uppgift för vakthavande befäl att skilja av de patruller som behövs bättre för annan verksamhet.

Det vakthavande befälets allra viktigaste roll i sammanhanget är emellertid att avgöra när ett förföljande är förenat med sådana risker att det bör avbrytas och eventuellt övergå i ett efterföljande i den bemärkelse som jag nyss nämnt. Det har visat sig att de polismän som deltar i ett förföljande har svårt att själva begränsa sina insatser. Man kan däremot utgå från att vakthavande befäls bedömningar i det avseendet inte färgas av en upphetsad stämning på det sätt som kan gälla för de deltagande polismännen.

Bedömning

Avgränsning och utgångspunkter för bedömningen

Åklagaren har tidigare prövat de enskilda polismännens eventuella straffrättsliga ansvar för insatsen mot AA. Denna prövning har innefattat om någon polisman kan hållas ansvarig för AA:s död eller genom sitt agerande under insatsen i övrigt gjort sig skyldig till brott. Det saknas skäl för mig att ytterligare pröva detta. Mot bakgrund av de förklaringar som lämnats av polismyndigheten finner jag inte heller skäl att vidta någon ytterligare åtgärd med anledning av de uttalanden som gjordes i polisbilen i det initiala skedet när AA fortfarande var omedveten om att han följdes av polis. Detsamma gäller frågan om varför man inte ingrep mot honom tidigare än vad som nu kom att ske. Min prövning har istället fokuserat på själva insatsen mot AA och de bedömningar som därvid gjordes.

Jag instämmer i de synpunkter som Rikspolisstyrelsen och polismyndigheten framfört i sina respektive yttranden om det angelägna i att personer som ägnar sig åt extremkörning lagförs. Vidare råder det inte någon tvekan om att polisen, när förföljandet påbörjades, hade en skyldighet att ingripa mot AA. Jag noterar härvid att han då färdades i mycket hög hastighet. Frågan är dock om insatsen mot honom har varit förenlig med den ovan redovisade proportionalitetsprincipen, dvs. om den genomförts på ett sätt som var försvarligt med hänsyn till åtgärdens syfte och övriga omständigheter.

Av utredningen framgår att den trafikinsats i södra Stockholm som slutade med ”jakten” på AA var inriktad mot just extrema motorcykelförare, det var bland annat därför som en polishelikopter ingick i insatsen. Myndigheten har således haft goda förutsättningar att förbereda såväl deltagande polismän som ledning på ingripanden mot sådana förare. Av polismyndighetens yttrande framgår vidare att man har utarbetat en särskild metod mot motorcykelförare som man inte kan köra ikapp. Den innebär att en helikopter följer motorcykeln för att kontrollera vart denna tar vägen och ger positioner till polispatruller på marken så att dessa kan följa efter och ingripa när föraren slutligen har stannat. Polismyndigheten har alltså både haft en utarbetad metod för och goda möjligheter att förbereda sig på den situation som nu uppstod.

Förutsättningarna för att inleda förföljandet

Av utredningen framgår att polisen vid förföljandets början var väl medveten om att motorcykelföraren inte kände till att han var efterföljd, varken av den civila polisbilen eller av polishelikoptern. Förutsättningarna för ett effektivt ingripande

mot honom, som inte samtidigt ökade riskerna för allvarliga skador, framstod således som goda.

Den civila polispatrullen valde i detta läge att påbörja ett förföljande genom att slå på ljud- och ljusanordningen och köra ikapp motorcykeln. De skäl som motiverade detta uppges ha varit ”att motorcykelföraren gjorde sig skyldig till grov vårdslöshet i trafik med fara för andra människors liv, bl.a. sin passagerares”. Ingenting i utredningen tyder på att man övervägde möjligheten att istället fortsätta att följa motorcykeln med hjälp av helikoptern för att i enlighet med den tidigare beskrivna metoden kunna ingripa mot föraren när denne stannat.

Av polismyndighetens yttrande framgår att den nämnda arbetsmetoden har utvecklats eftersom vissa motorcykelförare kör i extremt höga hastigheter, kör ifrån polisen och i vissa fall filmar och lägger ut filmen på Internet. I yttrandet uppges också att ”erfarenheten har visat att det är mycket vanligt att motorcykelförare, som uppvisat beteende att köra för fort, inte stannar på polisens befallning”.

I aktuellt fall föregicks den mycket höga hastigheten av en omkörning av en målad polisbuss, varpå motorcykelföraren ökade hastigheten kraftigt. Denna öppna provokation från AA:s sida har utgjort en tydlig indikation på att han inte skulle stanna frivilligt vid ett förföljande. Tvärtom framstår det som om hans avsikt varit att just köra ifrån polisen. Att denna risk inte heller tidigare var obekant för polispatrullen framgår av att man som skäl till att inte ingripa mot föraren i ett tidigare skede bland annat angett risken för att han då skulle köra i väg i hög hastighet inne i Stockholms innerstad.

Vid de beskrivna omständigheterna kan det ifrågasättas om det var lämpligt att inleda ett förföljande, inte minst mot bakgrund av att även en helikopter följde motorcykeln. När föraren härefter istället för att stanna valde att öka hastigheten, med förhöjd risk för en olycka som följd, borde förföljandet ha avbrutits av polispatrullen.

Den fortsatta insatsen

När den civila polisbilen hade förföljt motorcykeln i ca tre minuter rapporterade man det pågående förföljandet till vakthavande befäl, som då övertog ledningen av insatsen. I samband med detta förlorade polispatrullen den visuella kontakten med motorcykeln. Polishelikoptern följde dock motorcykelns färd och övriga polisfordon som deltog i trafikinsatsen i södra Stockholm var införstådda med det pågående förföljandet. Förutsättningarna för bedömningen av om insatsen skulle fortsätta och i sådana fall hur detta skulle ske var vid dessa förhållanden något annorlunda än när förföljandet påbörjades.

Polismyndigheten har gjort gällande att insatsen, när polispatrullen förlorade den visuella kontakten med motorcykel, övergick till ett efterföljande. Av utredningen framgår att motorcykeln under hela insatsen följdes av en polishelikopter, att det gjordes två aktiva försök att stoppa den genom att vägen delvis blockerades med polisfordon och att motorcykeln, till dess att vakthavande befäl avbröt insatsen,

följdes av ett tiotal polisfordon av vilka flera anslöt sig efter vägen. Vid dessa förhållanden kan det inte ha undgått motorcykelföraren att en större polisinsats var inriktad på att stoppa honom. Hans körsätt måste rimligen ha påverkats av detta. Även om det sett från den enskilda polispatrullens perspektiv endast har handlat om ett kortvarigt förföljande kan insatsen som helhet inte bedömas som annat än ett förföljande (jfr vad som anförs om begreppet förföljande i det ovan återgivna beslutet JO 1990/91 s. 70). Detta kom att vara i nästan 20 minuter efter att vakthavande befäl övertagit ledningen av insatsen.

En utgångspunkt för bedömningen av om riskerna vid ett förföljande står i rimlig proportion till intresset av att stoppa föraren är vilken brottsmisstanke som kan riktas mot denne eller vilka andra särskilda omständigheter som kan läggas till grund för ett ingripande (se JO 1990/91 s. 70 och Rikspolisstyrelsens ovan återgivna allmänna råd). När förföljandet inleddes misstänktes AA för grov vårdslöshet i trafik, huvudsakligen p.g.a. den hastighet han då framförde motorcykeln i. Han bedömdes härvid utgöra en fara bland annat för sina medtrafikanter. Av utredningsmaterialet framgår att han vid förföljandet ytterligare ökade hastigheten och att motorcykeln även i övrigt kom att framföras på ett än mer vårdslöst sätt. Vidare har ett tiotal polisfordon i mycket hög hastighet följt motorcykeln och vägen har vid två tillfällen delvis blockerats av polisfordon. Förföljandet har genom detta ökat risken för att motorcykelföraren, hans passagerare eller någon medtrafikant skulle komma till skada. Ett långvarigt förföljande vid dessa förhållanden måste bedömas som oförenligt med proportionalitetsprincipen. Detta gäller särskilt som alternativet att istället endast aktivt följa motorcykeln med helikopter funnits tillgängligt.

En kortare tid efter att förföljandet rapporterats till vakthavande befäl genomfördes ett första försök att stoppa motorcykeln genom att vägen delvis blockerades av polisfordon. När detta misslyckades måste det ha varit uppenbart att motorcykelföraren inte genom ett fortsatt förföljande frivilligt skulle kunna förmås att stanna. Han hade då kört om och ifrån en målad polisbuss, i mycket hög hastighet kört ifrån en förföljande polisbil, kört förbi en polisavspärning och fortsatt i mycket hög hastighet. Enligt min bedömning borde förföljandet ha avbrutits senast vid detta tillfälle.

Ledningen av insatsen

Efter att ett förföljande har rapporterats till vakthavande befäl åligger det enligt Rikspolisstyrelsens föreskrifter denne att leda polisinsatsen. Detta innefattar bland annat att avgöra vilka resurser som krävs för insatsen och när denna eventuellt bör avbrytas. (Se det tidigare återgivna beslutet JO 1990/91 s. 70.)

Av den inspelade radiokommunikationen framgår att vakthavande befäl fick tillgång till knapphändiga uppgifter om det pågående förföljandet i samband med att han övertog ledningen av detta. Det finns t.ex. ingenting som tyder på att det första försöket att stoppa motorcykeln genom att delvis blockera vägen överhuvudtaget rapporterades till honom. Av radiokommunikationen framgår inte

heller att han skulle ha fått några närmare uppgifter om deltagande patruller, deras position eller när de anslöt till insatsen. Vaktstående befäl har såvitt framkommit således saknat väsentlig information som varit nödvändig för att kunna bedöma situationen. Vidare framgår det inte att vaktstående befäl fattat några aktiva beslut om vilka resurser som skulle tas i anspråk för insatsen eller hur de inblandade patrullerna skulle agera, med undantag från avspärningarna i Hallunda och Södertälje och beslutet att avbryta insatsen. Det synes istället som om flertalet polispatruller anslöt sig till insatsen och även i övrigt agerade mer eller mindre spontant.

Det har alltså funnits brister både vad gäller den information som lämnades till vaktstående befäl som dennes ledning och samordning av förföljandet. Dessa brister har med all sannolikhet bidragit till att förföljandet fortsatt trots att det borde ha avbrutits långt tidigare.

Samman tagen bedömning

Jag har, med anledning av att det framstod som mycket osannolikt att AA skulle stanna frivilligt vid ett förföljande, de stora risker som ett förföljande skulle medföra och att även en helikopter följde motorcykeln, funnit att det kan ifrågasättas om det var lämpligt att inleda ett förföljande och att detta, när det väl inletts, omgående borde ha avbrutits av den civila polispatrullen när AA ytterligare ökade hastigheten.

Den fortsatta insatsen mot AA har i sin helhet bedömts som ett förföljande, eftersom det inte kan ha undgått AA att en större polisinsats under hela denna tid var inriktad på att stoppa honom och hans körsätt rimligen måste ha påverkats av detta. Förföljande kom att pågå i mycket hög hastighet i nästan 20 minuter efter att det rapporterats till vaktstående befäl innan denne avbröt insatsen. Jag har konstaterat att polisens agerande inte var förenligt med proportionalitetsprincipen. På grund av de stora riskerna borde förföljandet enligt min bedömning ha avbrutits senast när AA i ett tidigt skede körde förbi en polisavspärning och det var uppenbart att han inte frivilligt skulle stanna vid ett fortsatt förföljande.

Min granskning har påvisat brister vad gäller planering, kommunikation, ledning och samordning av insatsen mot AA. Dessa synes ha varit av avgörande betydelse för att polismyndigheten, istället för att använda andra effektiva till buds stående medel, kom att i mycket hög hastighet och totalt sett i mer än 20 minuter förfölja honom. De här konstaterade bristerna innebär att enskilda inblandade polismän i varierande grad har haft begränsade möjligheter att korrekt bedöma den situation som man ställdes inför. Mot bakgrund av detta saknas det tillräckliga skäl för mig att kritisera de polismän som inledde förföljandet eller vaktstående befäl. Ansvaret för att brister av detta slag har förelegat – och att förföljandet kom att ske i strid med proportionalitetsprincipen – åvilar istället myndigheten som sådan, ytterst dess ledning (jfr JO dnr 4217-2010). Polismyndigheten i Stockholms län måste därför kritiseras.

Insatsen fick ett tragiskt slut när AA kraschade med sin motorcykel och avled. Det inträffade visar vikten av att de brister som polismyndigheten kritiserats för föranleder en noggrann genomgång och adekvata åtgärder från myndighetens sida, till undvikande av en upprepning i liknande fall.