



Förundersökningsprotokoll

Aklr
AM-122467-22

Signerat av
Jesper Rundeberg

Signerat datum
2022-12-14 07:42

Datum: 2022-12-14
AKTBIL: 4

Enhet

Särskilda utredningar, Utredning 1 Stockholm SU

Handläggare (Protokollförare)

Jesper Rundeberg

Undersökningsledare

Nicklas Englund

Polisens diarienummer

0150-K4469-22

Arkiv/Åkl. ex

Personer i ärendet

Målsägande		Företrädare
Norenheim, Philip		
Förtursmål	Beslag	Målsägande vill bli underrättad om tidpunkt för huvudförhandlingen
Nej		Nej
Ersättningsyrkanden		Tolk krävs
Misstänkt (Efternamn och förnamn)		Personnummer
Lindberg, Carl Oscar Erik		19870228-0176
Brott		Förhandsgodkännande enligt RB 48:10
Tjänstefel		Nej
Information om att förenklad delgivning kan komma att användas av polis, åklagare och tingsrätt är överlämnad vid ett personligt sammanträffande		
Information om att tillgänglighetsdelgivning kan komma att användas av polis, åklagare och tingsrätt är överlämnad vid ett personligt sammanträffande		
Underrättad om slutförd förundersökning / utredning enligt RB 23:18a		Yttrande senast (rådrum)
2022-12-05, muntlig underrättelse		2022-12-28
		Resultat av slutunderrättelse
		Ingen erinran
Försvare		
Söderlind, Magnus, förordnad 2022-09-19		
Underrättad om slutförd förundersökning / utredning		Yttrande senast (rådrum)
2022-12-05, muntlig underrättelse		2022-12-28
		Resultat av slutunderrättelse
		Ingen erinran

Brott i ärendet

Brottsbeskrivning		
Tjänstefel		
Brottsplatsadress	Händelse inträffad	Händelse inträffad mellan
Västergatan, Piteå	- - :	- - - 2022-08-09
Aktör		Roll
Andersson, Johan Fredrik		Vittne
Backlund, Johan Gunnar		Vittne
Bergström, Olof Martin		Vittne
Lindberg, Carl Oscar Erik		Misstänkt
Norenheim, Niclas		Anmälare
Norenheim, Philip Solomon		Målsägande

Notering

Bilaggs DVD-skiva med film över förföljandet och två klipp från SVT Uppdrag granskning.

Kopia GSD Nord

Innehållsförteckning

Diariernr	Uppgiftstyp	Sida
	Anmälan	
0150-K4469-22	Anmälan	5
	<i>Bilaga: Ursprunglig anmälan</i>	
	Förhör målsägande	
	Misstankeförhör 1 Philip Norenheim 5000-K913393-22.....	6
	Misstankeförhör 2 Philip Norenheim 5000-K913393-22.....	8
	Händelserapport	
	HR 5101-20220809-0430.....	11
	Förföljandet	
	PM Pm angående film över förföljandet.....	13
	Fotografi(er) Hastighetsmätare och gradering.....	15
	Reglering	
	PMFS 2016:10.....	18
	Tidigare föreskrift, RPSFS 2011:14.....	30
	Utbildning	
	Polismannens utbildning.....	38
	MC-utbildning	
	Kursplan för grundutbildning av mc-förare.....	39
	Förhör vittne Andersson	
	Förhör med vittne, Frunck Andersson, Johan Fredrik	43
	Förarutbildning, PNF	
	PM Polisens nationella förarutbildning.....	45
	<i>Bilaga: Svar från Tristan Lundin</i>	
	Polisens nationella förarutbildning.....	48
	<i>Bilaga: Utbildningsplan, steg 1</i>	
	<i>Bilaga: Utbildningsplan, steg 2</i>	
	<i>Bilaga: Utbildningsplan, steg 3</i>	
	Förhör vittne Bergström	
	Förhör med vittne, Bergström, Olof Martin	75
	PM PNF steg 3.....	77
	<i>Bilaga: Instruktörs- och deltagarförteckning</i>	
	Förhör vittne	
	Förhör med vittne, Backlund, Johan Gunnar	80

Förhör misstänkt

Förhör med misstänkt, Lindberg, Carl Oscar Erik	82
---	----

Personalia

Bilaga skäligen misstänkt, Lindberg, Carl Oscar Erik.....	88
---	----

Anmälningssuppgifter

Anmälningsdatum: 2022-09-02 12:21

Enhet: 5980AS1, Ärendesamordning 1 SU

Anmälningssätt: Polisanställd i tjänst

Anmälningsansvarig: Lardner, Samir

Brott/Händelse

Brott/Benämning: Tjänstefel

Variant: Tjänstefel

Brottsform: Fullbordat

Rubricering: Tjänstefel

Piteå,, Piteå

t.o.m Tisdag 2022-08-09 19:30

Misstänkta personer:

Övriga aktörer:

Norenheim, Niclas

Anmälare

Fritext

Nicklas Norenheim anmäler polisen för ett tjänstefel som han anser inträffade I Piteå i samband med att hans son rapporterades för en olovlig körning.

Sonen framförde en trimmad moped och stoppades av en motorcykelpolis efter en stunds efterföljande.

Se ärende K913393-22 där en film finns som ligger till grund för denna anmälan.

**Polisen**

Förhör

Förhör med Philip

Signerat av

Signerat datum

Enhet

Region Nord, BF-IGV 1 LPO Piteå Älvdal

Diariennr

5000-K913393-22

Hörd person

Norenheim, Philip Solomon

Personnummer

20061006-7415

Den hörde är

Misstänkt

ID Styrkt

Ja

Sätt

Svenskt körkort

Ställning till misstänkt - målsägande - vittne

Delgiven information om att förenklad delgivning vid ett personligt möte genom att skriftlig information överlämnas.

2022-08-09 Carl Lindberg

Tolk

Språk

Målsägande/misstänkt under 18 år

Vårdnadshavare underrättad

Socialnämnden underrättad om mt

Socialtjänsten underrättad om tid för förhör

Ja

Föräldrar/Vårdnadshavare/Annan underrättad

Ytterligare information om anledning till förhör

Underrättad om misstanke

Philip misstänks för OLOVLIG KÖRNING genom att med uppsåt framfört**körkortspliktigt fordon som han ej haft behörighet till på allmän plats i centrala Piteå.**

Underrättad om rätt till försvarare

Godtar den försvarare som rätten förordnar

Försvarare/ombud önskas

Försvarare/ombud närvarande

Ja**Ja**

Förhørsledare

Carl Lindberg

Förhørsdatum

2022-08-09

Förhör påbörjat

19:43

Förhör avslutat

20:07

Förhørsplats

Mellangatan 32, Piteå

Typ av förhör

RB 23:3

Förhörssätt

Konceptförhör

Förhörsvittne

Utskrivet av

Berättelse

Informerad om FUK 12

Ja

Godkänner att förhör hålls utan försvarare

Ja.

Berättelse

Jag var uppe ovanför butiken Tio till Tolv och kom du dit och sa att jag skulle stanna.

Då for jag iväg och du jagade mig.

FL: Har du någon uppfattning om hur fort du körde?

Kanske 45-50.

FL: Hur fort går Mopeden som snabbast?

Kring 70.

FL: Vet du om att du måste ha A körkort för att framföra ett fordon som går så snabbt som ditt?

Ja det vet jag.

FL: Var mopeden i detta skick när ni köpte den?

Ja det den men den startade inte så det var pappa som fixade så den startar.

FL: Så du har inte gjort något med mopeden som påverkat effekten?

Nej jag har bara lackat kåporna och så.

Uppläst och godkänt ur anteckningar.

Beredd att motta strafföreläggande

Ja.

Uppläst för

Invändning: Nej.

**Polisen**

Förhör

Signerat av

Signerat datum

Enhet

Region Nord, Utredning 1 LPO Piteå Älvdal

Diariennr

5000-K913393-22

Hörd person

Norenheim, Philip Solomon

Personnummer

20061006-7415

Den hörde är

Misstänkt

ID Styrkt

Ja

Sätt

Passfoto RES

Ställning till misstänkt - målsägande - vittne

Tolk

Språk

Målsägande/misstänkt under 18 år

Ja

Vårdnadshavare underrättad

Ja

Socialnämnden underrättad om mt

Ja

Socialtjänsten underrättad om tid för förhör

Ja

Föräldrar/Vårdnadshavare/Annan underrättad

Anledning till förhör / Misstankar som misstänkt har underrättats om

Vårdslöshet i trafik, Fullbordat, Gärningsman

Underrättad om misstanke

2022-08-22

Anledning till förhör / Misstankar som misstänkt har underrättats om

Olovlig körning, Fullbordat, Gärningsman

Underrättad om misstanke

2022-08-09

Anledning till förhör / Misstankar som misstänkt har underrättats om

Ej följt anvisning, motordrivet fordon, Fullbordat, Gärningsman

Underrättad om misstanke

2022-08-22

Ytterligare information om anledning till förhör

Misstänkt för olovlig körning genom att ha framfört ett körkortspliktigt fordon utan att ha rätt behörighet till detta.

Misstänkt för vårdslöshet i trafik genom att ha visat uppenbar likgiltighet för andra trafikanter under brottstillfället samt,

Ej följt polismans anvisning då den misstänkte trots uppmaning från polisman avvikit från platsen, och sedan ej stannat trots att polismannen blinkat med stoppfunktionen på motorcykeln.

Detta skedde 2022-08-09 mellan klockan 19:20 och 19:30 i centrala Piteå.

Underrättad om rätt till försvarare

Ja

Godtar den försvarare som rätten förordnar

Försvarare/ombud önskas

Lars Grönberg

Försvarare/ombud närvarande

Ja

Förhørsledare

Tobias Sköld

Förhørsdatum

2022-08-22

Förhör påbörjat

10:00

Förhör avslutat

10:25

Förhørsplats

Polisstationen Piteå

Typ av förhör

RB 23:6

Förhörssätt

Konceptförhör

Förhörsvittne

Utskrivet av

Berättelse

Vid förhöret närvarar även Philips offentliga försvarare Lars Grönberg, samt vårdnadshavaren Niclas Norenheim. Socialtjänsten var underrättade om tid för förhör men kom aldrig till förhöret.

Philip delges först de tre brottsmisstankarna ovan och han förstår vad han är misstänkt för. Han delges även sina rättigheter enligt FuK 12 § enligt följande:

- Du har rätt att anlita biträde av en offentlig försvarare vilket du har idag i form av Lars Grönberg som närvarar.

- Du har rätt att få information om förändringar av brottsmisstanken och ta del av utredningsmaterial i den utsträckning som följer av 23 kap. 18 § RB.

- Du behöver inte yttra dig om brottsmisstanken, och inte heller i övrigt medverka till utredningen av din egen skuld.

Han ombeds därefter att med en egen fri berättelse beskriva vad som hände den aktuella kvällen och berättar följande.

Jag var ute och körde bara, och körde upp från 10-i-12 upp för backen där. Jag körde upp på Nygatan och skulle vända, så jag stannade till och kollade om det kom någon annan på vägen. Då såg jag att en motorcykel kom mot mig och stannade till, och föraren sade att jag skulle stanna. Då tänkte jag bara "nej, varför ska jag stanna för honom? Jag vet inte vem du är". Så jag vände bara om och började köra igen, och då hörde jag hur han slog på blåljus och sirener bakom mig. Jag kände mig direkt väldigt stressad, och visste inte riktigt vad jag skulle göra. Så jag tänkte bara att jag fortsätter köra. Så jag körde in bakom 10-i-12 och vände, över parkeringen vid Big Boy och mot Sundsgatan. Där körde jag ner på Sundsgatan och körde på rätt sida av vägen, jag såg ingen person så jag körde upp vid övergångsstället där. Jag körde sedan vidare förbi busstationen förbi veterinären som är där. Och efter jag kört där så ställde sig polisen i vägen så vi stannade till, och då fick han motorstopp.

När han fick det så körde jag iväg och kom iväg en bit, säkert en 200-300 meter före honom, men han kom ikapp väldigt snabbt. Sedan körde vi över den där Kina-parken, kom ner på Kvarngatan, och där genade jag vid ett hus men han följde efter. Sedan körde jag tillbaka samma väg, och sedan svängde jag höger och höger igen in på vår gård och stannade där.

Förhørsledaren: Förstod du inte att det var en polis initialt?

Philip: Nej. Han hade mörka kläder på sig, jag såg aldrig några polismärken på honom.

Förhørsledaren: Hördu du vad han sade till dig?

Philip: Det enda jag hörde var "stanna". Jag tänkte bara varför ska jag stanna? Jag blev gode stressad.

Förhørsledaren: När du kör iväg så slår ju polismannen igång sirener och stoppljus ganska direkt. Vad tänkte du då?

Philip: Jag vet inte, jag blev bara stressad.

Förhørsledaren: Förstod du då att det var en polis?

Philip: Ja då förstod jag ju det.

Förhørsledaren: Har du någon uppfattning hur fort du körde? Hastigheten varierar ju så klart under körningen, men hur fort körde du när du körde som snabbast?

Philip: Det är ingen hastighetsmätare på den så jag vet inte, men inte så snabbt i alla fall.

Förhørsledaren: Polisens trafikgrupp har undersökt mopeden och vid mätning av hastigheten så var toppfarten 67 km/h. Visste du om att den gick för fort?

Philip: Ja jag visste att den gick lite för fort. Jag har kompisar som har mopeder som går 45 km/h och jag kan köra ifrån dem, men jag vet inte exakt hur fort den gått.

Förhørsledaren: Vid undersökningen så noterades det att cylindern i motorn var modifierad, samt att det satt en s.k. "trimkrök" på denna. Har du satt på detta på mopeden?

Philip: Nej.

Förhørsledaren: Hur länge har du haft fordonet?

Philip: Vi köpte den i början av sommaren. Men den har strulat en del så jag har inte hunnit köra så mycket. Det var något elfel och något med tanken också.

Förhørsledaren: Om vi återgår till händelsen. Hur tyckte du att du hanterade trafiksituationen?

Philip: Jag tycker att jag hanterade den gode bra. Jag hade gode bra uppsikt på alla ställen jag körde. Som när jag kom där från 10-i-12 så hade jag uppsikt över hela Sundsgatan, och samma vid rondellen vid MAX då jag tydligt kunde se att det inte kom någon.

Gällande de tre brottsmisstankarna så resonerar Philip tillsammans med Lars Grönberg och berättar följande.

Philip kan ej ta ställning till brottsmisstanken gällande olovlig körning vid förhörstillfället. Philip förnekar vårdslöshet i trafik, men erkänner ej följt polismans anvisning i trafiken. Han överväger även ett strafföreläggande då han helst vill slippa en rättegång, men återkommer i frågan.

Philip berättar slutligen att hans enda inkomst för tillfället är delar av det studiebidrag han har.

KC-POLIS

Händelserapport:

5101-20220809-0430 (AVSLUTAD)

2022-08-09 19:53:11	3002, TRAFIKBROTT	5101-20220809-0430 / 5101	EGET	GRUND
Prio.: (3) 3 NÄRTID	TRAFIKBROTT	PITEÅ/ÄLV	Ansvarig tjug nr:054132	
Operatör: 1MIHO	Operatör: 1MIHO	510440 (7258026,1763978)	-RLC51-122	

Adressinformation

HAMNGATAN / VÄSTERGATAN, ZONOMRÅDET, PITEÅ,

Platsinfo: [X] Adressvaliderad

Åtgärds kod

ANMÄLAN

EJ MEDDELAT ÅTGÄRD

KLAR FÖR AVSLUT

Anmälarinformation

11-2110 [?] Media [N] Kontakta anmälaren

Notes:

Datum/tid

Påbörjad HR	2022-08-09	19:53:11
Parkerad	2022-08-09	19:53:11
Registrerad	2022-08-09	19:53:11
Beordrad	2022-08-09	19:53:11
Påbörjat uppdrag	2022-08-09	19:53:11
Klar på plats	2022-08-09	22:08:32
Klar	2022-08-09	22:08:34
Åtgärds kodad	2022-08-09	22:10:32
Avslutad	2022-08-09	22:54:18

Patrullaktivitet

11-2110	2022-08-09	19:53:11	054132	079069	Ledig
	BEGÄRT EGET HR RLC51-122 5101-20220809-0430				
11-2110	2022-08-09	19:53:11	054132	079069	Beordrad
	, ,				
11-2110	2022-08-09	19:53:11	054132	079069	Påbörjat uppdrag
	, ,				
11-2110	2022-08-09	19:53:22	054132	079069	Påbörjat uppdrag
	HAMNGATAN / VÄSTERGATAN, ZONOMRÅDET, PITEÅ				
19-7820	2022-08-09	19:54:37	042072		Beordrad
	HAMNGATAN / VÄSTERGATAN, ZONOMRÅDET, PITEÅ				
19-7820	2022-08-09	19:54:39	042072		Påbörjat uppdrag
	HAMNGATAN / VÄSTERGATAN, ZONOMRÅDET, PITEÅ				
11-2110	2022-08-09	22:08:32	054132	079069	Klar_på_plats
	HAMNGATAN / VÄSTERGATAN, ZONOMRÅDET, PITEÅ				
11-2110	2022-08-09	22:08:33	054132	079069	Ledig
19-7820	2022-08-09	22:08:33	042072		Klar_på_plats

HAMNGATAN / VÄSTERGATAN, ZONOMRÅDET, PITEÅ					
19-7820	2022-08-09	22:08:34	042072		Ledig
Fritext					
11-2110 BEGÄRT EGET HR	2022-08-09	19:53:11	RLC51-122	1MIHO	
11-2110 Påbörjat uppdrag	2022-08-09	19:53:11	RLC51-122	1MIHO	
OLOVLIG KÖRNING. MOPED.	2022-08-09	19:53:54	RLC51-122	1MIHO	
-	2022-08-09	19:53:57	RLC51-122	1MIHO	
19-7820 BEORDRAD VIA DRAG/SLÄPP	2022-08-09	19:54:37	RLC51-122	1MIHO	
19-7820 Påbörjat uppdrag	2022-08-09	19:54:39	RLC51-122	1MIHO	
-	2022-08-09	19:54:42	RLC51-122	1MIHO	
11-2110 Klar_på_plats	2022-08-09	22:08:32	RLC51-102	1MADB	
11-2110 Ledig	2022-08-09	22:08:33	RLC51-102	1MADB	
19-7820 Klar_på_plats	2022-08-09	22:08:34	RLC51-102	1MADB	
19-7820 Ledig	2022-08-09	22:08:34	RLC51-102	1MADB	
Åtgärds kod: 101, 126, R300	2022-08-09	22:10:32	RLC51-102	1MADB	
(RLC)	2022-08-09	22:10:32	RLC51-102	1MADB	
Gripna Omhä Övr.fb.	2022-08-09	22:54:18	RLC51-111	1SIWE	
5101-20220809-0430 AVSLUTAD	2022-08-09	22:54:18	RLC51-111	1SIWE	

Polismyndigheten

Tänk på sekretess vid utlämnande

TÄNK PÅ SEKRETESSEN INNAN DU LÄMNAR UT HR TILL ALLMÄNHETEN



Polisen

13

PM

Pm angående film över förföljandet

Signerad av

Signerad datum

Enhet

Särskilda utredningar, Utredning 1 Stockholm SU

Diarienumr

0150-K4469-22

Uppgiftslämnare

Rundeberg, Jesper

Datum

2022-09-15

Tid

10:19

Beslag verkställt

Nej

Material för analys

Nej

Mottaget

Mottaget datum

Tid

Sätt på vilket uppgift lämnats

Upprättad av

Jesper Rundeberg

Uppgiften avser

Uppgift

När filmen inleds syns polismannen (pm) köra upp för en svag backe och svänga vänster efter målsäganden (mä). Mä tittar bakåt över sin vänstra axel och kör i låg hastighet. Pm kör ca 40 km/h och kör upp jämsides med. Mä stannar men gör sedan en u-sväng och kör tillbaka åt det håll han och pm kom ifrån.

Pm vänder, även han, slår på sirenen och accelererar till 60 km/h och kör upp jämsides med mä. Mä bromsar, vänder och kör in på en parkering på baksidan av någon form av industrifastighet eller liknande. Pm accelererar till 60 km/h och kör upp jämsides med mä. Mä bromsar och gör en u-sväng och kör ut på bilvägen igen.

Pm kör ca 40 km/h på bilvägen medan mä, i samma hastighet, kör på trottoaren längs med en godisbutik som heter "Tio Till Tolv". Mä saktar ned till ca 20 km/h och kör till höger in på parkeringen till butiken. Han sänker hastigheten till ca 10 km/h och kör in mellan två parkerade bilar, pm följer bakom.

Mä ökar hastigheten till ca 50 km/h och kör över parkeringen och ut på bilvägen. Pm följer mä snett bakom och till höger, på gångvägen, och accelererar till lite drygt 60 km/h innan mä svänger vänster in på ett övergångsställe. Mä kör över övergångsstället och en bil stannar för att släppa över honom. Bilen synes inte ha någon svårighet att hinna stanna. Pm svänger också vänster över övergångsstället och framför den stillastående bilen och färden fortsätter in på en gångväg framför Piteå busstation.

På gångvägen accelererar mä och den förföljande polismannen till ca 65 km/h innan mä svänger vänster in på parkeringen till en taxistation och pm följer i ca 50 km/h. Mä kör in under ett utskjutande tak till taxistationen, pm följer utanför taket i ca 30 km/h.

Mä rundar fastigheten och pm kör efter i 30-40 km/h innan mä kör ut på bilvägen igen. Pm följer efter ut på bilvägen, accelererar till ca 60 km/h och kör upp jämsides med mä som då bromsar till stillastående. Mä försöker gira vänster men får stopp mot polismotorcykelns bakdäck och mä fortsätter istället rakt fram igen.

Pm synes få motorstopp eller liknande och kommer efter. Mä kör bilvägen till höger, pm accelererar till ca 90 km/h och kommer ikapp bakom mä.

Mä kör över en korsande bilväg och in på en grusad gångväg, pm följer efter i ca 40 km/h. Mä kör den grusade gångvägen en kort bit och kommer sedan in på en asfalterad bilväg i ett villaområde. Pm följer efter i 35-50 km/h.

På den asfalterade bilvägen accelererar pm till ca 80 km/h och kör upp jämsides med mä. Mä bromsar in och svänger höger in på en gräsbelagd villatomt. Mä kör runt villans baksida och pm följer efter, färden går då ca 20 km/h och ut på den asfalterade gatan igen.

Pm accelererar till 80 km/h och kör upp jämsides med mä som bromsar till nästan stillastående och svänger 90 grader höger bakom pm. Mä kör in på en gräsbelagd villatomt där han stannar, han hörs senare säga att han fick "kärringstopp". Pm åker fram till mä i ca 30 km/h, stannar och tar tag i hans tröja bakom nacken och håller fast där.

Hastigheterna är uppskattade genom att fotografi på polismotorcykelns instrumentpanel och gradering av hastighetsmätare inhämtats. Via den bilden har tolkning gjorts av vad hastighetsmätaren på filmen visar.

Förföljandet pågår i totalt 2 minuter och 50 sekunder. Det är gles trafik och inte mycket folk ute. Inte vid något tillfälle upplevs att det är nära att ske en olycka.

Pm synes ha taktiken att köra upp jämsides med mä för att få honom att stanna och ge upp men mä byter riktning eller svänger bakom polismotorcykeln. Pm ses inte göra något försök att blockera, preja eller hålla fast mä förrän han slutligen stannat på en villatomt.

Jesper Rundeberg

Från: Mattias Martinsson
Skickat: den 13 september 2022 14:04
Till: Jesper Rundeberg
Ämne: VB: PLA746

Nya bilder.
/Mattias

Från: Jonas Lindvall <jonaslindvall@icloud.com>
Skickat: den 13 september 2022 14:01
Till: Mattias Martinsson <mattias.martinsson@polisen.se>
Ämne: PLA746





Skickat från min iPhone

Polismyndighetens författningssamling

ISSN 2002-0139
Utgivare: Johan Östensson



Polismyndighetens föreskrifter och allmänna råd om vilka hjälpmedel som får användas för att stoppa fordon enligt 10 § 5 polislagen (1984:387);

PMFS 2016:10

FAP 104-1

Utkom från trycket
den 31 oktober 2016

beslutade den 14 oktober 2016.

Polismyndigheten föreskriver i samråd med Säkerhetspolisen följande med stöd av 20 § 2 polisförordningen (2014:1104) och meddelar följande allmänna råd.

Författningsbestämmelser

1 § Bestämmelser om polisens rätt att använda våld finns i 10 § polislagen (1984:387). Allmänna principer för polisingripande finns i 8 § polislagen.

I Polismyndighetens föreskrifter och allmänna råd om polisens särskilda hjälpmedel vid våldsanvändning (FAP 933-1) finns närmare angivet vilka hjälpmedel som är tillåtna för polismän vid våldsanvändning.

2 § I 28 § polislagen finns bestämmelser om dokumentation över ingripande som innebär användning av tekniska hjälpmedel för att stoppa fordon eller annat transportmedel.

3 § Bestämmelser om stoppande av fordon finns i 10 § 5 och 22 § polislagen (1984:387).

4 § I 11 kap. trafikförordningen (1998:1276) finns bestämmelser om förande av uttryckningsfordon m.m.

5 § Bestämmelser om arbetsmiljöns beskaffenhet och om arbetsgivarens allmänna skyldigheter när det gäller att bl.a. förebygga att arbetstagare utsätts för ohälsa eller olycksfall i arbetet finns i 2 och 3 kap. arbetsmiljölagen (1977:1160).

I 3 kap. 3 a § arbetsmiljölagen (1977:1160) finns också bestämmelser om anmälan till Arbetsmiljöverket vid dödsfall eller svårare personskada som drabbat arbetstagare samt tillbud som inneburit allvarlig fara för liv och hälsa.

I Arbetsmiljöverkets föreskrifter om åtgärder mot våld och hot i arbetsmiljön (AFS 1993:02) finns bestämmelser för arbete där det kan finnas risk för våld eller hot.

PMFS 2016:10**Terminologi**

6 § Vid ingripande som syftar till att med hjälpmedel stoppa ett fordon eller annat transportmedel ska följande beteckningar med nedan angiven betydelse användas.

Endast sådan spikmatta respektive sådant fordonsnät som godkänts av Polismyndigheten får användas.¹

Beteckning	Betydelse
Tekniska hjälpmedel	Spikmatta, fordonsnät och fast hinder.
Spikmatta	En anordning som syftar till att väsentligt försvåra ett fordon fortsatta färd genom att punktera fordonets däck.
Fordonsnät ²	En anordning som fångar upp ett fordon i rörelse i syfte att hindra dess fortsatta färd.
Fast hinder	En av polisen tillfälligt placerad anordning som blockerar vägen och som syftar till att hindra ett fordon fortsatta färd.
Förföljande	Körning med ett polisfordon efter ett flyende fordon i syfte att stoppa den flyendes fortsatta färd eller att ta reda på vart den flyende tar vägen.
Flyende fordon	Fordon där föraren medvetet försöker undkomma polismän som förföljer fordonet. Ett fordon där föraren endast utför manövrar för att undkomma oupptäckta polismän som utför spaning mot fordonet omfattas inte av definitionen.
Stängning	Åtgärd som syftar till att hindra fortsatt färd med ett fordon genom att polisen med hjälp av fordon, under färd, stänger in det förföljda fordonet, mellan flera polisfordon eller mellan ett eller flera polisfordon och en annan avgränsning och därigenom hindrar fortsatt färd.
Prejning	Åtgärd som syftar till att hindra fortsatt färd med ett fordon. Det sker genom att polisen med fordon fysiskt tränger ett flyende fordon och därigenom tvingar det att stanna.

Förföljande, stängning och prejning

7 § Förföljande, stängning och prejning utsätter inblandade och personer i närheten för allvarliga risker. Det är därför särskilt viktigt att riskerna med åtgärden alltid vägs mot orsakerna till åtgärden.

¹ Polismyndighetens förteckning över godkända särskilda hjälpmedel vid våldsanvändning inom Polisen, A239.092/2015.

² Får användas endast av Nationella insatsstyrkan.

*Allmänna råd***PMFS 2016:10**

Om föraren av det flyende fordonet genom att ha begått brott, på väg att begå brott eller på annat sätt är att anse som farlig för andra människors liv eller hälsa kan ett förföljande vara motiverat. Är den flyendes farlighet inte känd eller bedöms den inte vara av svårartad beskaffenhet, bör förföljandet avbrytas så snart det innebär allvarlig fara för att någon skadas. Andra omständigheter som kan ha betydelse för bedömningen av om en åtgärd ska genomföras eller inte är t.ex. vägens beskaffenhet, väderleksförhållanden, väglaget, trafikintensitet, tid på dygnet och bebyggelse längs vägsträckan.

Så snart olycksrisken bedöms kunna bli för stor bör förföljandet avbrytas. Ett förföljande bör anses avbrutet när inga polisfordon som kan upptäckas av den flyende längre följer fordonet. Ett förföljande där syftet övergått till att ta reda på vart den flyende tar vägen och när omständigheterna tillåter ingripa mot fordonet eller föraren bör, med hänsyn till den påverkan polisens körsätt och användning av larm- och ljussignal används. Avståndet mellan fordonen bör heller inte vara kortare än nödvändigt för att polismännen på håll ska kunna uppfatta den flyendes fortsatta färd.

Ett förföljande innebär i sig inte att gällande trafikföreskrifter får åsidosättas. Föreskrifter om förutsättningar för åsidosättande av vissa trafikföreskrifter vid framförande av fordon i brådska yrkesutövning och trängande fall finns i trafikförordningen (1998:1276). Bestämmelserna innebär bl.a. att vissa bestämmelser om färdhastighet inte gäller när ett fordon används i brådska yrkesutövning av en polisman. Vidare att endast utryckningsfordon får kräva fri väg genom att ge signal med föreskrivna larm- och ljussignaler och att det, utöver fordon som används i Polismyndighetens spaningsverksamhet när det är absolut nödvändigt för att fullgöra spaningsuppdraget, endast är utryckningsfordon som får åsidosätta vissa trafikföreskrifter i trängande fall.

8 § Ett påbörjat förföljande, eller en planerad stängning eller prejning ska omedelbart rapporteras till vakthavande befäl. Denne, eller den som han eller hon utser, ska därefter leda polisinsatsen.

Vakthavande befäl vid Säkerhetspolisen eller den han eller hon utser ska omgående underrätta vakthavande befäl för den polisregion där förföljandet pågår.

Utan hinder av vad som sägs i första stycket får en motorcykelpatrull eller en ensampatrull tillfälligt avvakta med att rapportera insatsen till vakthavande befäl, om förhållandena är sådana att rapporteringsåtgärden kan medföra allvarlig fara för trafiksäkerheten. Om rapporteringsåtgärden dröjer längre än tillfälligt ska den påbörjade eller planerade insatsen dock omedelbart avbrytas.

PMFS 2016:10*Allmänna råd*

Vakthavande befäl eller den som av vakthavande befäl utsetts att leda polisinsatsen bör, med kontinuerlig inrapportering kring förföljandet som underlag, löpande bedöma om det mot bakgrund av trafiksituationen och beslutsunderlaget i övrigt – bl.a. den flyende förarens farlighet, den brottsmisstanke som riktas mot denne, vad som i övrigt är känt om föraren – sammantaget kan anses försvarligt att fortsätta ett förföljande, om det ska avbrytas eller om tekniska hjälpmedel ska användas för att stoppa fordonet.

I situationer där det finns anledning att anta att en angränsande polisregion kan komma att beröras av en insats, bör i händelserapporten antecknas tidpunkten för när denna underrättades och, i förekommande fall, när den övertog ledningen av insatsen.

9 § Mot bakgrund av förarens oskyddade och utsatta läge får ett förföljande av tvåhjuliga motorfordon eller motorfordon som saknar skyddande kaross ske endast om synnerliga skäl föreligger. Särskild försiktighet ska iakttas vid ett sådant förföljande med hänsyn till förarens och eventuella passagerares oskyddade läge.

Allmänna råd

Synnerliga skäl att förfölja ett tvåhjuligt motorfordon eller motorfordon utan skyddande kaross kan föreligga om den flyende flyr efter att ha begått eller är på väg att begå ett grovt brott eller på annat sätt visat sig särskilt farlig för andra människors liv eller hälsa.

10 § Ett förföljande får inte utan särskilda skäl tas upp enbart med ett eller flera civila polisfordon utan att ljus- eller ljus- och ljudanordningar används för att tillkännage att fordonet eller fordonen används av polis.

Allmänna råd

Särskilda skäl kan föreligga i de fall det endast finns civila fordon tillgängliga och föraren av det flyende fordonet kan misstänkas ha begått eller vara på väg att begå ett grovt brott eller annars kan befaras utgöra en allvarlig fara för andra människors liv eller hälsa.

11 § Prejning får förekomma endast i fall där det är synnerligen angeläget att omedelbart hindra ett fordons fortsatta färd. Prejning får ske utan föregående rapport till vakthavande befäl endast om det bedöms att ett avvaktande med åtgärden skulle medföra större risker än prejningen.

Prejning av tvåhjuliga motorfordon får ske endast som en yttersta utväg.

Allmänna råd

Prejning kan vara motiverad om den flyende visat sin farlighet genom synnerligen vårdslöst framförande av fordonet.

Tekniska hjälpmedel

PMFS 2016:10

12 § Beslut om användande av spikmatta, fast hinder respektive fordonsnät får fattas av den som anges i Polismyndighetens arbetsordning. För Säkerhetspolisen beslutar säkerhetspolischefen eller efter delegation annan anställd vid Säkerhetspolisen.

Allmänna råd

Vid val av tekniska hjälpmedel för att stoppa ett fordon är det särskilt viktigt att syftet med åtgärden vägs mot de risker som åtgärden kan komma att medföra. Hänsyn måste tas till såväl förare som passagerare i fordonet och till personer som kan befinna sig på eller i närheten av den plats som väljs för användning av tekniska hjälpmedel. Andra omständigheter som kan ha betydelse i sammanhanget är t.ex. vägens beskaffenhet, väderleksförhållanden, väglaget, trafikintensitet, tid på dygnet och bebyggelse längs vägsträckan.

Ett beslut om att använda tekniska hjälpmedel för att stoppa ett fordon bör fortlöpande omprövas fram till dess att det har verkställts. Varje tillfälle för omprövning bör dokumenteras med angivande av klockslag och bedömningsunderlag. I fall där det finns anledning anta att angränsande polisregioner kan komma att beröras av insatsen bör i händelserapporten antecknas när dessa underrättades.

Spikmatta

13 § En spikmatta får användas för att stoppa ett motordrivet fordon vid förföljande, trafikkontrollplats, i anslutning till en vägspärr eller då det i annat fall är särskilt motiverat att stoppa fordonet. Spikmatta får dock inte användas mot ett tvåhjuligt fordon eller ett fordon som saknar skyddande kaross.

En förare som ska stoppas med en spikmatta ska om det är möjligt och lämpligt med hänsyn till omständigheterna förvarnas, för att därigenom beredas möjlighet att självmant stanna sitt fordon.

Allmänna råd

För en polisinsats med spikmatta bör den från trafiksäkerhetssynpunkt mest lämpliga platsen väljas. En insats med spikmatta innebär risker för mötande trafik. Om möjligt bör en väg med skilda körbanor eller en enkelriktad väg väljas. En extra bred väg med god marginal för att genomföra en insats med spikmatta kan också vara en lämplig plats, under förutsättning att valet av plats inte innebär att man eftersätter de hänsyn som måste tas till riskerna för mötande trafik.

Vägen bör ha en rak sträckning efter platsen för insatsen med spikmattan.

Vid ett förföljande och vid trafikkontrollplats bör invid spikmattan på ena sidan av vägen placeras en polismålad bil med påslagen varningsblikker och larmanordning i form av blinkande blått runtljysande ljus. På motsatta sidan av vägen bör, vid ett förföljande, placeras ett

PMFS 2016:10

varningsmärke med texten POLIS eller SPIKMATTA. Vid en trafik-kontrollplats bör varningstexten SPIKMATTA användas. Vid mörker bör en lykta som blinkar gult ljus eller visar fast rött ljus användas tillsammans med varningsmärket.

Vid användning av spikmatta finns en risk för påkörning av den flyende eller av förföljande polisfordon varför särskild försiktighet bör iaktas vid utläggning och övrig hantering av spikmattan vid utläggningsplatsen.

En vägspärr där spikmatta ska användas bör bestå av två polis-målade fordon, som på var sin sida om vägen står uppställda mitt emot varandra i vinkel över var sitt körfält och med respektive fordon front i vardera körriktning. Fordonen ställs upp med ett inbördes avstånd så att de fordon som ska kontrolleras kan föras i en S-formad bana mellan de uppställda fordonen. Spikmattan bör vara utlagd vid en stopplats, som inrättas efter de utplacerade polisfordonen och från stopplatsen vara väl synlig från det fordon som ska kontrolleras.

Vägen bör ha en rak sträckning mot platsen för vägspärren, så att kontrollerande polis kan iaktta de fordon som närmar sig och ska kontrolleras i vägspärren. Ett varningsmärke med texten POLIS och en lykta som blinkar gult ljus bör sättas upp på ett lämpligt avstånd före vägspärren.

Efter det att en utlagd spikmatta passerats förekommer inte sällan att föraren kan fortsätta färden under en relativt lång sträcka. Mötande trafik bör uppmärksammas på vägspärren genom att ett varningsmärke med texten POLIS samt en lykta som blinkar gult varningsljus sätts upp på samma sida av vägen som den mötande trafiken och på ett lämpligt avstånd från vägspärren.

En situation där det är särskilt motiverat att använda spikmatta utan att det föregåtts av ett förföljande eller andra försök att stoppa fordonet kan t.ex. föreligga om föraren är misstänkt för ett grovt brott eller misstänks vara på väg att begå ett sådant brott.

Fordonsnät

14 § Ett fordonsnät får användas för att stoppa ett motordrivet fordon, dock inte ett tvåhjuligt motorfordon eller ett motorfordon utan skyddande kaross och säkerhetsbälten.

15 § Ett fordonsnät får användas endast när det är synnerligen angeläget att på ett snabbt och kontrollerat sätt hindra ett fordon fortsatta färd, för att i omedelbar anslutning till stoppandet göra ett ingripande mot förare eller passagerare. Användning av fordonsnät får ske utan att förvarning ges till föraren av det fordon som ska stoppas.

Allmänna råd

För en polisinsats med fordonsnät bör den från trafiksäkerhetssynpunkt mest lämpliga platsen väljas. En insats med ett fordonsnät innebär risker för mötande trafik. Om möjligt bör nätet placeras på en väg

med skilda körbanor eller på en enkelriktad väg. En extra bred väg med god marginal för att genomföra en insats med fordonsnät kan också vara en lämplig plats, under förutsättning att valet av plats inte innebär att man eftersätter de hänsyn som måste tas till riskerna för mötande trafik.

PMFS 2016:10

När en insats med fordonsnät sker på en väg som inte har skilda körbanor eller som är enkelriktad bör mötande trafik stoppas i god tid före insatsen och på ett säkert avstånd från insatsplatsen eller ledas in på en annan väg. Mellan fordonsnätet och den polis som stoppar mötande trafik bör det inte finnas tillfartsvägar. Eventuella tillfartsvägar bör spärras av.

Fast hinder

16 § Ett fast hinder får användas för att stoppa ett motordrivet fordon endast om det är synnerligen angeläget att omedelbart stoppa fordonet och andra metoder inte kan användas.

17 § En förare av ett fordon som ska stoppas med ett fast hinder ska förvarnas om detta för att därigenom beredas möjlighet att självständigt stoppa sitt fordon. När det är möjligt ska förvarning ges även på annat sätt än med uppställda märken och andra liknande åtgärder som varning för ett fast hinder.

Framför den plats där ett fast hinder ska ställas upp ska vägsträckan fram mot det fasta hindret hållas fri från all annan trafik på ett avstånd av minst 350 meter.

Det fasta hindret ska vara väl synligt på ett avstånd av cirka 250 meter i färdriktningen för det fordon som ska stoppas. Hänsyn ska tas till vägtyp, väderlek, väglag och hastighet. På det ställe från vilket det fasta hindret är synligt ska det sättas upp ett varningsmärke med texten POLIS och en lykta som blinkar gult ljus.

Invid det fasta hindret på ena sidan av vägen ska en polismålad bil placeras med påslagen varningsblikker och larmanordning i form av blinkande blått runtlysande ljus. På motsatta sidan av vägen placeras ett varningsmärke med texten POLIS och en lykta som blinkar gult ljus eller visar rött fast ljus. Råder mörker ska polisbilen placeras så att hindret är belyst av bilens strålkastare.

Allmänna råd

Ett fast hinder kan utgöras av ett tungt fordon eller liknande föremål.

18 § En öppningsbar bro eller annan i trafikmiljön fast placerad anordning som till sin natur är att jämföras med ett fast hinder får endast användas under samma förutsättningar som anges i 16 §. Det ska av bron eller hindrets konstruktion tydligt synas att bron eller hindret inte är möjligt att forcera. För bron eller hindret ska finnas tydliga ordinarie varningsanordningar i form av bommar, grindar eller liknande samt varnings- eller stoppljus respektive varningsskylt.

PMFS 2016:10

19 § Polisman har inte rätt att beordra annan att vidta åtgärd eller låna ut föremål för att stoppa ett fordon. Person som efter förfrågan från polisman vidtar åtgärd eller lånar ut fordon för att stoppa fordon ska upplysas om frivilligheten samt att skada kan uppkomma på hindret eller föremålet.

Allmänna råd

Användningen av ett fast hinder, öppningsbar bro eller annat likställt hinder är en åtgärd som innebär livsfara för den som ska stoppas.

Det kan vara synnerligen angeläget att stoppa en fordonsförare som utgör en konkret fara för andra personers liv eller hälsa om denne inte stoppas och frihetsberövas, t.ex. p.g.a. misstänkt uppsåt att begå handling som allvarligt kan skada eller döda annan. Personens farlighet bör inte bestå i enbart vårdslös körning för att undkomma polisen.

Rapportering

20 § Omständigheterna vid ingripandet, anledningen till att våldsanvändning var nödvändig och skälen till varför tekniskt hjälpmedel eller prenjning användes för att stoppa fordon ska, oavsett annan dokumentation i ärendet, dokumenteras utförligt på formulär *Rapport – särskilt hjälpmedel vid våldsanvändning* (Polisen 104.5). Ansvarig för att rapporten upprättas är den som beslutade om insatsen.

Den granskande förmannen ansvarar för att dokumentationen är fullständig och korrekt samt att den avrapporterande polismannen får en direkt återkoppling, om avrapporteringen är bristfällig.

Data från rapporten ska omgående skickas till Nationella operativa avdelningen enligt rutin i Formulärportalen.

Anställda vid Säkerhetspolisen ska på motsvarande sätt dokumentera ovanstående uppgifter och rapportera dessa enligt rutiner som beslutas av Säkerhetspolisen.

Vakthavande befäl i Polismyndigheten ansvarar för att händelserapporten i STORM förses med relationskod avseende förföljande.

Utbildning

21 § Endast en polisman som med godkänt resultat genomgått förarutbildning steg 3, enligt den kursplan avseende förarutbildning som fastställts av Polismyndigheten, eller motsvarande tidigare kurs får preja ett flyende fordon.

Övrigt

22 § Polismyndigheten får, om särskilda skäl föreligger, medge undantag från dessa föreskrifter.

1. Denna författning träder i kraft den 1 december 2016, då Rikspolisstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om vilka hjälpmedel som får användas

för att stoppa fordon enligt 10 § 5 polislagen (1984:387) m.m. (RPSFS 2011:14, FAP 104-1) ska upphöra att gälla. **PMFS 2016:10**

På Polismyndighetens vägnar

DAN ELIASSON

Martin Lundin
(Nationella operativa avdelningen)

Rikspolisstyrelsens författningssamling

ISSN 0347-545X

Utgivare: chefsjuristen Eva-Lotta Hedin



Rikspolisstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om vilka hjälpmedel som får användas för att stoppa fordon enligt 10 § 5 polislagen (1984:387) m.m.;

RPSFS 2011:14
FAP 104-1Utkom från trycket
den 13 januari 2012

beslutade den 5 december 2011.

Rikspolisstyrelsen föreskriver följande med stöd av 13 § första stycket 4, 13 d § 4 och 5 samt 13 e § förordningen (1989:773) med instruktion för Rikspolisstyrelsen och meddelar följande allmänna råd.

Författningsbestämmelser

1 § Bestämmelser om Polisens rätt att använda våld finns i 10 § polislagen (1984:387). Allmänna principer för polisingripande finns i 8 § polislagen.

I Rikspolisstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om Polisens särskilda hjälpmedel vid våldsanvändning (FAP 933-1) finns närmare angivet vilka hjälpmedel som är tillåtna för poliser vid våldsanvändning.

2 § I 28 § polislagen (1984:387) finns bestämmelser om dokumentation över ingripande som innebär användning av tekniska hjälpmedel för att stoppa fordon eller annat transportmedel. Närmare bestämmelser om dokumentation enligt 27 och 28 §§ polislagen finns i Rikspolisstyrelsens föreskrifter och allmänna råd i ämnet (FAP 100-2).

3 § Bestämmelser om stoppande av fordon finns i 10 § 5 och 22 § polislagen (1984:387).

4 § I 11 kap. trafikförordningen (1998:1276) finns bestämmelser om förande av utryckningsfordon m.m.

5 § Bestämmelser om arbetsmiljöns beskaffenhet och om arbetsgivarens allmänna skyldigheter när det gäller att bl.a. förebygga att arbetstagare utsätts för ohälsa eller olycksfall i arbetet finns i 2 och 3 kap. arbetsmiljölagen (1977:1160).

I arbetsmiljöförordningen (1977:1166) finns bestämmelser om anmälan till Arbetsmiljöverket vid dödsfall eller svårare personskada som drabbat arbetstagare.

I Arbetsmiljöverkets föreskrifter om åtgärder mot våld och hot i arbetsmiljön (AFS 1993:02) finns bestämmelser för arbete där det kan finnas risk för våld eller hot.

RPSFS 2011:14 Terminologi

6 § Vid ingripande som syftar till att med hjälpmedel stoppa ett fordon eller annat transportmedel ska följande beteckningar med nedan angiven betydelse användas.

Beteckning	Betydelse
Tekniska hjälpmedel	Spikmatta, fordonsnät och fast hinder
Spikmatta	En anordning som syftar till att väsentligt försvåra ett fordon fortsatta färd genom att punktera fordonets däck
Fordonsnät ¹	En anordning som fångar upp ett fordon i rörelse i syfte att hindra dess fortsatta färd
Fast hinder	En anordning som blockerar vägen och som syftar till att hindra ett fordon fortsatta färd
Förföljande	Körning med ett polisfordon efter ett flyende fordon i syfte att stoppa den flyendes fortsatta färd
Efterföljande	Körning med ett polisfordon i syfte att ta reda på vart den flyende tar vägen och för att, när sådana förutsättningar föreligger, ingripa enligt 22 § polislagen
Stängning	Åtgärd som syftar till att hindra fortsatt färd med ett fordon genom att polisen med hjälp av fordon under färd, stänger in det förföljda fordonet mellan flera polisfordon eller mellan ett eller flera polisfordon och en annan avgränsning och därigenom hindrar fortsatt färd
Prejning	Åtgärd som syftar till att hindra fortsatt färd med ett fordon. Det sker genom att polisen med fordon fysiskt tränger ett flyende fordon och därigenom tvingar det att stanna

Förföljande, efterföljande, stängning och prejning

RPSFS 2011:14

7 § Ett påbörjat förföljande, efterföljande eller planerad stängning eller prejning ska omedelbart rapporteras till vakthavande befäl. Denne, eller den som han eller hon utser, ska därefter leda polisinsatsen.

Utan hinder av vad som sägs i första stycket får en motorcykelpatrull eller en ensampatrull tillfälligt avvakta med att rapportera insatsen till vakthavande befäl, om förhållandena är sådana att rapporteringsåtgärden kan medföra allvarlig fara för trafiksäkerheten. Om rapporteringsåtgärden dröjer längre än tillfälligt ska den påbörjade eller planerade insatsen dock omedelbart avbrytas.

Prejning får förekomma endast i fall där det är synnerligen angeläget att omedelbart hindra ett fordon's fortsatta färd. Prejning får ske utan föregående rapport till vakthavande befäl endast om det bedöms att ett avvaktande med åtgärden skulle medföra större risker än prejningen.

Allmänna råd

Vid förföljande är huvudsyftet att stoppa den flyende varför den flyende genom ljud- och/eller ljussignal, på ett tydligt sätt görs uppmärksam på att han eller hon ska stanna. Avståndet mellan fordonen kan vara litet.

Vid efterföljande är syftet att ta reda på vart den flyende tar vägen och när omständigheterna tillåter ingripa mot fordonet eller föraren. Med hänsyn till den påverkan polisens körsätt och användning av larmanordningar kan ha på den flyende bör i normalfallet inte ljud- och ljussignal användas vid efterföljande. Avståndet mellan fordonen bör heller inte vara kortare än nödvändigt för att poliserna på håll ska kunna uppfatta den flyendes fortsatta färd.

Förföljande, stängning och prejning utsätter inblandade och personer i närheten för allvarliga risker. Det är därför särskilt viktigt att riskerna med åtgärden alltid vägs mot orsakerna till åtgärden. Om den flyende genom visad brottslighet är att anse som farlig för andra människors liv eller hälsa kan ett förföljande vara motiverat. Är den flyendes farlighet inte känd eller bedöms den inte vara av svårartad beskaffenhet, bör förföljandet avbrytas så snart det innebär allvarlig fara för att någon skadas. Prejning kan vara motiverad om den flyende visat sin farlighet genom synnerligen vårdslöst framförande av fordonet.

Andra omständigheter som kan ha betydelse för bedömningen av om en åtgärd ska genomföras eller inte är t.ex. vägens beskaffenhet, väderleksförhållanden, väglaget, trafikintensitet, tid på dygnet och byggelse längs vägsträckan.

Vakthavande befäl bör, med kontinuerlig inrapportering kring förföljandet som underlag, löpande bedöma om det mot bakgrund av trafiksituationen och beslutsunderlaget i övrigt – bl.a. den flyende förarens farlighet, den brottsmisstanke som riktas mot denne, vad som i övrigt är känt om föraren – sammantaget kan anses försvarligt att fortsätta ett förföljande, om detta ska avbrytas, övergå i ett efterföljande eller om tekniska hjälpmedel ska användas för att stoppa fordonet. Så snart olycksrisken bedöms kunna bli för stor bör förföljandet avbrytas.

RPSFS 2011:14

I situationer där det finns anledning att anta att en angränsande polismyndighet kan komma att beröras av en insats, bör i protokollet antecknas tidpunkten för när denna underrättades och, i förekommande fall, när den övertog ledningen av insatsen.

Tekniska hjälpmedel

8 § Polismyndigheten fattar beslut om att använda spikmatta, fordonsnät eller fast hinder.

Allmänna råd

Vid val av tekniska hjälpmedel för att stoppa ett fordon är det särskilt viktigt att syftet med åtgärden vägs mot de risker som åtgärden kan komma att medföra. Hänsyn måste tas till såväl förare som passage-rare i fordonet och till personer som kan finna sig på eller i närheten av den plats som väljs för användning av tekniska hjälpmedel. Andra omständigheter som kan ha betydelse i sammanhanget är t.ex. vägens beskaffenhet, väderleksförhållanden, väglaget, trafikintensitet, tid på dygnet och bebyggelse längs vägsträckan.

Ett beslut om att använda tekniska hjälpmedel för att stoppa ett fordon bör fortlöpande omprövas fram till dess att det har verkställts. Varje tillfälle för omprövning bör dokumenteras med angivande av klockslag och bedömningsunderlag. I fall där det finns anledning anta att angränsande polismyndigheter kan komma att beröras av insatsen bör i protokollet antecknas när dessa underrättades.

Spikmatta

9 § En spikmatta får användas för att stoppa ett motordrivet fordon vid förföljande eller efterföljande eller i anslutning till en vägspärr. Spikmatta får dock inte användas mot ett tvåhjuligt fordon eller ett fordon som saknar skyddande kaross och säkerhetsbälten. Endast sådan spikmatteutrustning som har godkänts av Rikspolisstyrelsen får användas.²

En förare som ska stoppas med en spikmatta ska om möjligt förvarnas, för att därigenom beredas möjlighet att självant stanna sitt fordon.

Användning av spikmatta utan förvarning får förekomma endast i fall där det är synnerligen angeläget att omedelbart hindra ett fordon's fortsatta färd.

*Allmänna råd**Användning av spikmatta vid förföljande eller efterföljande*

För en polisinsats med spikmatta bör den från trafiksäkerhetssynpunkt mest lämpliga platsen väljas. En insats med spikmatta innebär risker för mötande trafik. Om möjligt bör en väg med skilda körbanor eller en enkelriktad väg väljas. En extra bred väg med god marginal för att

² Rikspolisstyrelsens förteckning över godkända särskilda hjälpmedel vid våldsanvändning inom Polisen, POL-109-3098/05.

genomföra en insats med spikmatta kan också vara en lämplig plats, under förutsättning att valet av plats inte innebär att man eftersätter de hänsyn som måste tas till riskerna för mötande trafik.

RPSFS 2011:14

Mötande trafik bör, om det behövs av trafiksäkerhetsskäl, stoppas eller ledas till en annan väg. Mellan spikmattan och den polis som stoppar mötande trafik bör det inte finnas tillfartsvägar eller skymmande backkrön. Spikmattan bör inte läggas ut där det vid sidan av vägen finns bergväggar, stup, större vattendrag, större träd eller andra hinder. Vägen bör ha en rak sträckning mot och efter platsen för insatsen med spikmattan.

Framför den plats där spikmattan ska läggas ut bör vägsträckan fram till spikmattan hållas fri från all annan trafik på ett avstånd av minst 350 meter.

Platsen för spikmattan bör väljas så att den är synlig på ett avstånd av cirka 250 meter i färdriktningen för det fordon som ska stoppas. Ett varningsmärke med texten POLIS och en lykta som blinkar gult ljus bör sättas upp på en plats från vilken platsen för spikmattan är synlig.

Invid spikmattan på ena sidan av vägen bör placeras en polismålad bil med påslagen varningsblikker och larmanordning i form av blinkande blått runtlysande ljus. På motsatta sidan av vägen bör placeras ett varningsmärke med texten POLIS och en lykta som blinkar gult ljus eller visar fast rött ljus.

Efter det att en utlagd spikmatta passerats förekommer inte sällan att föraren kan fortsätta färden under en relativt lång sträcka. När en insats med spikmatta sker på en väg som inte har skilda körbanor eller är enkelriktad bör därför mötande trafik stoppas i god tid före insatsen och på säkert avstånd från insatsplatsen eller ledas in på en annan väg.

Användning av spikmatta i vägspärr

En vägspärr anordnas i syfte att, genom att kraftigt reducera en i och för sig normal körhastighet, under ordnade former kontrollera eller ingripa mot passerande fordon eller de som färdas i fordonet.

En vägspärr där spikmatta ska användas bör bestå av två polismålade fordon, som på var sin sida om vägen står uppställda mitt emot varandra i vinkel över var sitt körfält och med respektive fordons front i vardera körriktning. Fordonen ställs upp med ett inbördes avstånd så att de fordon som ska kontrolleras kan föras i en S-formad bana mellan de uppställda fordonen. Spikmattan bör vara utlagd vid en stopplats, som inrättas efter de utplacerade polisfordonen och från stopplatsen vara väl synlig från det fordon som ska kontrolleras.

För en polisinsats med spikmatta i en vägspärr bör den från trafiksäkerhetssynpunkt mest lämpliga platsen väljas, utan att kraven på en säker arbetsmiljö eftersätts. En insats med spikmatta i en vägspärr kan innebära risker för mötande trafik. Om möjligt bör väljas en väg som har skilda körfält eller en enkelriktad väg. En extra bred väg med god marginal för att genomföra en insats med spikmatta kan också vara en lämplig plats, under förutsättning att valet av plats inte innebär att

RPSFS 2011:14

man eftersätter de hänsyn som måste tas till riskerna för mötande trafik.

Vägen bör ha en rak sträckning mot platsen för vägspärren, så att kontrollerande polis kan iaktta de fordon som närmar sig och ska kontrolleras i vägspärren. Ett varningsmärke med texten POLIS och en lykta som blinkar gult ljus bör sättas upp på ett lämpligt avstånd före vägspärren.

Vid vägspärren bör placeras ett varningsmärke med texten POLIS och en lykta som blinkar gult ljus eller visar fast rött ljus. De uppställda polisfordonen bör ha påslagna varningsblinkers och larmanordning i form av blått runtlysande ljus.

Efter det att en utlagd spikmatta passerats förekommer inte sällan att föraren kan fortsätta färden under en relativt lång sträcka. När en insats med spikmatta sker på en väg som inte har skilda körfält eller är enkelriktad bör därför mötande trafik stoppas i god tid före insatsen och på säkert avstånd från vägspärren eller ledas in på en annan väg.

Upprätthålls vägspärren under en längre tid kan mötande trafik, i stället för att stoppas eller ledas bort, släppas förbi vägspärren växelvis, om det bedöms möjligt från trafiksäkerhetssynpunkt eller med hänsyn till insatsen. Mötande trafik bör i sådant fall uppmärksammas på vägspärren genom att ett varningsmärke med texten POLIS samt en lykta som blinkar gult varningsljus sätts upp på samma sida av vägen som den mötande trafiken och på ett lämpligt avstånd från vägspärren.

Fordonsnät

10 § Ett fordonsnät får användas för att stoppa ett motordrivet fordon, dock inte ett tvåhjuligt fordon.

11 § Ett fordonsnät får användas endast när det är synnerligen angeläget att på ett snabbt och kontrollerat sätt hindra ett fordon fortsatta färd, för att i omedelbar anslutning till stoppandet göra ett ingripande mot förare eller passagerare. Användning av fordonsnät får ske utan att förvarning ges till föraren av det fordon som ska stoppas.

Allmänna råd

För en polisinsats med fordonsnät bör den från trafiksäkerhetssynpunkt mest lämpliga platsen väljas. En insats med ett fordonsnät innebär risker för mötande trafik. Om möjligt bör nätet placeras på en väg med skilda körbanor eller på en enkelriktad väg. En extra bred väg med god marginal för att genomföra en insats med fordonsnät kan också vara en lämplig plats, under förutsättning att valet av plats inte innebär att man eftersätter de hänsyn som måste tas till riskerna för mötande trafik.

När en insats med fordonsnät sker på en väg som inte har skilda körbanor eller som är enkelriktad bör mötande trafik stoppas i god tid före insatsen och på ett säkert avstånd från insatsplatsen eller ledas in på en annan väg. Mellan fordonsnätet och den polis som stoppar mö-

tande trafik bör det inte finnas tillfartsvägar. Eventuella tillfartsvägar bör spärras av.

RPSFS 2011:14

Fast hinder

12 § Ett fast hinder får användas för att stoppa ett motordrivet fordon endast om det är synnerligen angeläget att omedelbart stoppa fordonet och andra metoder inte kan användas.

13 § En förare av ett fordon som ska stoppas med ett fast hinder ska förvarnas om detta för att därigenom beredas möjlighet att självmant stoppa sitt fordon. När det är möjligt ska förvarning ges även på annat sätt än med uppställda märken och andra liknande åtgärder som varning för ett fast hinder.

Framför den plats där ett fast hinder ska ställas upp ska vägsträckan fram mot det fasta hindret hållas fri från all annan trafik på ett avstånd av minst 350 meter.

Det fasta hindret ska vara väl synligt på ett avstånd av cirka 250 meter i färdriktningen för det fordon som ska stoppas. Hänsyn ska tas till vägtyp, väderlek, väglag och hastighet. På det ställe från vilket det fasta hindret är synligt ska det sättas upp ett varningsmärke med texten POLIS och en lykta som blinkar gult ljus.

Invid det fasta hindret på ena sidan av vägen ska en polisbil placeras med påslagen varningsblikker och larmanordning i form av blinkande blått runtlysande ljus. På motsatta sidan av vägen placeras ett varningsmärke med texten POLIS och en lykta som blinkar gult ljus eller visar rött fast ljus. Råder mörker, ska polisbilen placeras så att hindret är belyst av bilens strålkastare.

Allmänna råd

Ett fast hinder kan utgöras av ett tungt fordon eller liknande föremål.

Vid planering och genomförande av en insats med ett fast hinder bör polismyndigheten iakta vad som anges i de allmänna råden till 9 § under rubriken *Användning av spikmatta vid förföljande eller efterföljande*.

Rapportering

14 § Omständigheterna vid ingripandet, anledningen till att våldsanvändning var nödvändig och skälen till varför tekniskt hjälpmedel, förföljande och prejning användes för att stoppa fordon ska, oavsett annan dokumentation i ärendet, dokumenteras utförligt på formulär *Rapport – särskilt hjälpmedel vid våldsanvändning* (RPS 104.5). Ansvarig för att rapporten upprättas är den som beslutade om insatsen.

Det granskande befälet ansvarar för att dokumentationen är fullständig och korrekt samt att den avrapporterande polisen får en direkt återkoppling, om avrapporteringen är bristfällig. Det granskande befälet ansvarar också för att händelsen rapporteras till länspolismästaren.

RPSFS 2011:14

Polismyndigheten ansvarar för att en kopia av rapporten snarast skickas till Rikspolisstyrelsen.

Utbildning

15 § Vid polismyndigheten ska i erforderlig utsträckning bedrivas utbildning om hur hjälpmedel för att stoppa fordon ska användas. Endast en polis som med godkänt resultat genomgått förarutbildning steg 3, enligt den kursplan avseende förarutbildning som fastställts av Rikspolisstyrelsen, eller motsvarande tidigare kurs får preja ett flyende fordon.

Allmänna råd

Prejning av ett flyende fordon ställer stora krav på körskicklighet och riskmedvetenhet varför denna del av utbildningen vid polismyndigheten bör ägnas särskild uppmärksamhet.

Lokala föreskrifter*Allmänna råd*

Polismyndigheten bör i lokala föreskrifter reglera myndighetens organisation för beslut om insats med tekniska hjälpmedel för att stoppa fordon. I dessa bör särskild vikt läggas vid att beslutsfattare har tillfredsställande kompetens, utbildning och erfarenhet.

Övrigt

16 § Rikspolisstyrelsen får, om särskilda skäl föreligger, medge undantag från dessa föreskrifter.

Denna författning träder i kraft den 1 februari 2012, då Rikspolisstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om vilka hjälpmedel som får användas för att stoppa fordon enligt 10 § 5 och 22 § polislagen (1984:387) m.m. (RPSFS 2008:6, FAP 104-1) ska upphöra att gälla.

På Rikspolisstyrelsens vägnar

BENGT SVENSON

Martin Lundin
(Polisavdelningen)



Polisen

Polishögskolan
Utbildningsenheten

Beslutsprotokoll

1 (1)

Datum

2014-07-01

Diariennr, ärende

A282.276/2013

Protokoll nr/år

88/2014

Beslutande

Tillförordnad rektor Anna Orhall

Föredragande

Verksamhetsutvecklare Antti Aaltokallio och
Kia Lundell Sörberg

Övriga som deltagit i den slutliga handläggningen

Gruppchef Jan Brolin

Ärende

Fastställande av kursplan för Polismotorcykelförarutbildning, grundutbildning

Beslut

Beslutas att fastställa bifogad kursplan.

Vid protokollet

My Wölhardt

Justeras

Anna Orhall

Sändlista

Original Diariet

Kopia till

Rektor
Utbildningsenheten
Planeringsenheten
Kursansvarig
Kursadministratör
Berörd verksamhetsutvecklare



Polisen

Polishögskolan
Utbildningsenheten
Vidareutbildning

KURSPLAN

Datum

2014-07-01

Diariennr (åberopas vid korresp)

A282.276/2013

1 (3)

Polismotorcykelförarutbildning, grundutbildning

Beslutsdatum	2014-07-01
Gäller från	Vårterminen 2014
Utförare	Polishögskolan, Solna
Målgrupp	Poliser som i sin blivande yrkesutövning skall använda tjänstemotorcykel.
Förkunskaper	Polisexamen, körkort med behörighet AB samt godkänd förarutbildning steg 3.
Omfattning	31 dagar varav tre (3) dagar självstudier på distans, tre (3) dagar praktik på tjänstemotorcykel och 25 dagar närstudier på Polishögskolan.
Syfte	Utbildningen syftar till att kursdeltagarna skall utveckla sina kunskaper och färdigheter, för att använda motorcykel på ett säkert sätt i tjänsten.
Mål	Kursdeltagaren ska efter godkänd kurs kunna: • Utföra föreskriven säkerhetskontroll • Framföra fordonet i olika trafiksituationer med bibehållen säkerhet. • Förklara hur olika faktorer påverkar fordonets väghållning • Bedöma risker förknippade med tjänsteutövning på motorcykel • Analysera den egna körningen
Innehåll	• Injustering av mc, skydd och kläder • Säkerhetskontroll • Frigörelse-, växlings- och bromsövningar • Start, stannande och vändning på väg • Lättsitskörning • Bromsövningar med undanmanövrer

Polishögskolan

2014-07-01

A282.276/2013

- Lågfartsmanövrering i manövergård
- Fordonsplatskörning på asfaltsväg och grusväg
- Förstahjälpen, HLR, hjälmavtagning
- Omkörningsövning på väg, med och utan mittlinje
- Utvecklingssamtal
- Fordonsplats – Stigar, smala grus- och asfaltsvägar
- Fordonsplats – Asfaltvägar med mittlinje
- Snabbstart, bromsövning och vändning på grusväg
- Mörkerkörning
- Bastaktik, taktiskt uppträdande, självskydd, tjänsteskjutning ur ett ensamhetsperspektiv
- Praktik med instruktör från hemmamyndighet med anpassningskörning till tjänstemotorcykel
- Taktiskt uppträdande vid stoppande av fordon, motorcykel, personbil och lastbil med släp
- Långmarsch med orientering
- Eskortkörning
- Stadskörning
- Naturlagar
- Faktorer som påverkar arbetsprestation; stress, trötthet, kyla, värme, mat- och vätskebrist, psykosocial arbetsmiljö
- Tekniker för självvärdering
- Arbetsplanering

Arbetsformer

Självstudier, seminarium, färdighetsträning, lektioner, föreläsningar, grupparbeten

Former för bedömning

Praktiska prov, examinerande seminarier och inlämningsuppgifter. *Obligatoriskt deltagande* under kursens samtliga utbildningsmoment krävs.

Kurslitteratur

Skaderisker för motorcyklister, VTI rapport 566, 2007, Urban Björketun, Göran Nilsson
<http://www.vti.se/en/publications/pdf/the-risk-of-injury-to-motorcyclists.pdf>

Ett program för de Europeiska motorcyklisternas trafiksäkerhet, *FEMA 2004*

Motorcykelsäkerhet – en litteraturstudie och metaanalys, Pål Ulleberg. TÖJ – rapport 2003, ISBN 82-480-0382-5
http://arkiv.nmcu.org/publ/toi_681_2003/toi_681_2003.pdf

Det som aldrig får hända, artikel *MC Folket* 3/05

Full kontroll – din guide till säkrare MC-körning
http://www.svmc.se/smc_filer/SMC%20centralt/Rapporter/2012

Polishögskolan

2014-07-01

A282.276/2013

[/Full_kontroll_2012web.pdf](#)

Bra tänkt – en körstrategisk vägledning

http://www.svmc.se/smc_filer/SMC%20centralt/Rapporter/2012/Bra_t%C3%A4nkt_2012web.pdf

Betygsgrader

Som betyg ges Godkänd (G) eller Underkänd (U)
Kursbevis utfärdas efter godkänd utbildning

Övrigt

Kursen genomförs med tre (3) dagars hemstudier, 20 dagars grundläggande körträning på utbildningsmotorcykel, tre (3) dagars praktik/reflektion vid egen myndighet på polismotorcykel enligt instruktion från instruktörer, samt fem (5) dagars träning på olika arbetsmetoder vid mc-övervakning. Deltagaren ska ha blivit bedömd lämplig av mc-instruktör vid förberedande mc-utbildning (förtest), enligt promemoria.



Förhör

Signerat av

Signerat datum

Enhet

Särskilda utredningar, Utredning 1 Stockholm SU

Diariernr

0150-K4469-22

Hörd person

Frunck Andersson, Johan

Personnummer

Den hörde är
VittneID Styrkt
NejStällning till misstänkt - målsägande - vittne
Kurschef för utbildningen för polisens
mc-förare.

Tolk

Språk

Anledning till förhör / Misstankar som misstänkt har underrättats om

Tjänstefel, Fullbordat

Underrättad om misstanke

Ytterligare information om anledning till förhör

Sin kännedom om utbildningen till mc-förare och vad den tar upp om förföljande av tvåhjuliga fordon.

Underrättad om rätt till försvarare

Godtar den försvarare som rätten förordnar

Försvarare/ombud önskas

Försvarare/ombud närvarande

Förhørsledare

Jesper Rundeberg

Förhørsdatum

2022-10-25

Förhör påbörjat

15:24

Förhör avslutat

15:45

Förhørsplats

Typ av förhör

RB 23:6

Förhörssätt

Telefonförhör

Förhörsvittne

Waldman, Johan

Utskrivet av

jr

Berättelse

Johan berättade att både polishögskolan och Stockholm hade grundkurser för mc-förare under 2016. Johan var med på den utbildning som Stockholm höll under 2016. Johan bad att få veta vad den aktuella polismannen heter och fick Carl Lindbergs namn. Johan sa spontant att Carl väl jobbade i Skellefteå men såvitt han vet slutat som polis. Johan kommer ihåg Carl Lindberg, det är 12-14 per år som går grundutbildningen till mc-förare. De som går grundkursen går i sex veckor och Johan menar att man nästan lär känna dem, Carl gick den utbildning som Stockholm ordnade. Johan har inte de exakta datumen för när kursen hölls under 2016 men är säker på att den var avslutad innan den 31 oktober.

Johan tillfrågades om grundutbildningen 2016 innehöll något om under vilka förutsättningar man får förfölja ett tvåhjuligt fordon. Johan funderade en stund och försökte minnas den aktuella kursen. Han berättade att den teoretiska delen under åren förändrats till det bättre och att de blivit duktigare på att prata teori.

Johan informerades om ordalydelsen i PMFS 2016:10 9§. Johans sa att de pratar om den skrivelsen under utbildningen och att budskapet till eleverna är att man endast i undantagsfall skall jaga en tvåhjulig. Man lär ut att man istället skall försöka stoppa ett tvåhjuligt fordon på något annat sätt. Johan själv har aldrig jagat en tvåhjulig men däremot kört ikapp och genom överraskningsmoment fått stopp på fordonet. Man kan till exempel följa efter utan att ge sig till känna och vänta till ett naturligt stopp och då ta nyckeln från fordonet man vill stoppa.

Förhörsvittnet Waldman kommenterade att man inte vill jaga tvåhjulingar eftersom risken för

olyckor är för stor och att man därför lär ut alternativa sätt att få stopp på dem genom överraskning. Waldman tog ett rån, där beväpnade gärningsmän avlossat vapen och sedan flytt på moped, som exempel och menade att det i en sådan situation är ok att hänga på och förfölja men att då försöka larma så snart det bara är möjligt.

Johan tillfrågades vad han kan säga om vad eleverna fick lära sig om detta på kursen 2016. Johan svarade att kursen byggts upp under flera år och att han själv blev ansvarig för den 2018, innan dess var han instruktör. Innan dess gick utbildningen lite mer på gammal hävd och han har svårt att säga exakt vad som lärdes ut 2016.

Johan är dock säker på att man alltid har lärt ut att man skall vara försiktig med att jaga tvåhjulingar och att man måste ställa sig frågan om det är värt det, eftersom risken är så stor att de åker omkull och att konsekvenserna kan bli stora. Den skrivelsen som idag finns i PMFS 2016 9§ togs inte upp under utbildningen 2016, eftersom den då inte ännu var aktuell.

Förhörsvittnet Waldman berättade att han skrev ett specialarbete 2009 om förföljande av fordon. Han minns att han då hänvisade till en äldre instruktion. Waldman berättade att hans specialarbete byggde på att det var väldigt många poliser som blev dömda för tjänstefel för att de inlett förföljande av mopeder. Waldman minns att hans slutsats var att det då oftast var misstanke om trafikbrott på bötesnivå och att man då inte fick förfölja dem.

Johan tillfrågades om han kände till några senare domar gällande förföljande av tvåhjuling och om det är något de lyfter på utbildningen. Johan svarade att han inte känner till några sådana domar. Hans intryck är att det inte är lika vanligt längre.

Det fall Johan kan komma ihåg är ett i Göteborg där poliser i civil bil förföljde en förare, utan hjälm, på tvåhjuling på cykelbana. Tvåhjulingen körde omkull och föraren avled men poliserna friades, såvitt Johan kan minnas.

Förhörsvittnet Waldman berättade att de hade problem med trimmade mopeder på Ekerö, där han arbetade tidigare. De jagade aldrig dessa mopeder utan filmade och fotade istället och försökte sedan ta reda på vem som körde vilken moped. De åkte sedan hem till vederbörande och pratade med dem. Allt för att slippa själva jaktmomentet av en 15-åring som kanske inte tänker längre än näsan räcker.

Geomläst av både Andersson och Waldman samt godkänt



PM

Polisens nationella förarutbildning

Signerad av

Signerad datum

Enhet

Särskilda utredningar, Utredning 1 Stockholm SU

Diariet

0150-K4469-22

Uppgiftslämnare

Rundeberg, Jesper

Datum

2022-10-31

Tid

13:35

Beslag verkställt

Nej

Material för analys

Nej

Mottaget

Mottaget datum

Tid

Sätt på vilket uppgift lämnats

Upprättad av

Jesper Rundeberg

Uppgiften avser

Uppgift

Tristan Lundin är samordnare för PNF (polisens nationella förarutbildning). Han berättade att det finns tre utbildningssteg där det första görs under polisutbildningen. Där tas inte upp vad som förordnats i FAP utan det handlar mer om lågfartsnavigering och tätortskörning.

Steg 2 görs normalt sett under aspiranttjänstgöringen och steg 3 är uttryckningsförarutbildningen. Vad som tas upp i de olika utbildningarna handlar till viss del om var de genomförs.

Carl Lindberg har via mail svarat att han gick steg 2 i Östersund och steg 3 på Rosersberg i Stockholm.

Frågan ställdes till Tristan Lundin om det mot bakgrund av var och när Lindberg gick sina utbildningar går att säga något mer om vilken utbildning han fått just angående förutsättningarna att förfölja ett tvåhjuligt fordon (svaret finns i bilagan).

Jesper Rundeberg

Från: Tristan Lundin
Skickat: den 1 november 2022 14:53
Till: Jesper Rundeberg
Ämne: SV: PNF

Hej Jesper

Under Polisens Nationella Förarutbildning (PNF) hanteras den teoretiska delen både under Steg 2 (polisaspiranter) och Steg 3 (utryckningsförarutbildningen). Utöver det finns en utbildning som heter "Stoppande av fordon" som de med godkänt resultat på Steg 3 kan genomföra och som är en uppfärskning av teorin samt praktiska moment gällande spikmatta, stängning och prejning.

Gällande Steg 2 i Östersund kan jag inte ge ett definitivt svar. Har de följt kursplanen skall de ha tagit upp FAP 104-1 under den utbildningen.

Gällande Steg 3 i Region Stockholm har personen haft en teoretisk lektion i FAP 104-1. Vikten av PL 8§ tillsammans med 7§ i FAP 104-1 lyfts särskilt under teorilektionen.

Gällande att inleda ett förföljande (flyende fordon) på ett tvåhjuligt motorfordon krävs synnerliga skäl. När det inte är att anse som synnerliga skäl är exempelvis trafikbrott och brott av mindre allvarlig art. Exempel på vad som kan räknas som synnerliga skäl är grova brott som har begåtts, på väg att begås eller om det är särskilt farligt för andra människors liv eller hälsa. Tolkningen gällande grova brott är att de skall vara att betrakta som gällande fara för liv och hälsa, ej grova brott som grov olovlig körning, grov ekonomisk brottslighet etc. Teorin går igenom att förare samt passagerare är mer utsatta för allvarlig skada om en olycka skulle uppstå och att det av denna anledning måste avvägas om ett förföljande är nödvändigt med tanke på brottets karaktär. Om kriteriet för ett förföljande är uppnått skall trots detta särskild försiktighet iakttas just av den anledningen som jag nyss nämnde.

Summa summarum är att teorilektionen poängterar att det skall väldigt mycket till för att ett förföljande på ett tvåhjuligt motorfordon skall inledas.

Du kan även kontrollera om personen har genomfört stoppande av fordon utbildningen. Där är en teoretisk del av FAP 104-1 ett obligatoriskt moment och har då genomförts efter 2016.

Hoppas att det hjälpte.

Med vänlig hälsning

Tristan

Polisinspektör
Samordning PNF Region Stockholm
HR Kompetens

Mobil: 072-232 96 09

Polismyndigheten
Sörentorpsvägen 17A
170 79 Solna
Besök: Sörentorp Byggnad 10



This e-mail contain confidential and/or restricted information. Any unauthorized copying, disclosure or distribution of the material is forbidden. If you are not the intended recipient, please delete this e-mail immediately and inform the sender.

Detta e-mail kan innehålla konfidentiell och/eller förtrolig information. Om ni ej är påtänkt som mottagare skall Ni omgående förstöra detta mail och meddela avsändaren.

Från: Jesper Rundeberg <jesper.rundeberg@polisen.se>

Skickat: den 1 november 2022 14:28

Till: Tristan Lundin <tristan.lundin@polisen.se>

Ämne: PNF

Den jag utreder har gått Steg 2 i januari 2014 i Östersund och steg 3 i januari 2016 på Rosersberg.
Går det mot den bakgrunden att säga något mer om vilken utbildning han fått just angående förutsättningarna att förfölja ett tvåhjuligt fordon?

Jesper Rundeberg
Avdelningen för särskilda utredningar, SU
010-56 334 34
Jesper.rundeberg@polisen.se
Västmannagatan 1
Stockholm



Polisens nationella förarutbildning

Signerat av

Signerat datum

Enhet

Särskilda utredningar, Utredning 1 Stockholm SU

Diariernr

0150-K4469-22

Originalhandlingens förvaringsplats

Datum

2022-11-07

Tid

13:33

Involverad personal

Jesper Rundeberg

Funktion

Uppgiftslämnare

Berättelse

Enligt Jakob Leo, ämnesansvarig för polisens nationella förarutbildning, gällde nedan kursplaner för den "vanliga" förarutbildningen (ej mc-förarutbildningen) fram till 2017. Beslut om ny kursplan fattades 2016-06-14 och började gälla vårterminen 2017 (A018.688/2016).



Rikspolisstyrelsen

HR-avdelningen
Magnus Lundberg

Beslut om fastställande av kursplan

Datum
2011-04-01

HR Diariennr
HR-750-686/11

1 (1)

Nedanstående kursplan är fastställd och godkänd av RPS, HR-avdelning i samverkan med

Polisavdelningen, RPS

Utbildningsplan för Polisens förarutbildning

HR-750-686/11

Kursplanens namn

Diariennr, utbildningsanordnare

Kim-Lena Ekvall Svedenblad

Kursplanen godkänd av

Ulrika Herbst, avdelningschef, PoA

Samverkan har skett med

2011-04-01

Datum

Underskrift

2011-04-01

Datum

Underskrift

Kim-Lena Ekvall Svedenblad

Namnförtydligande

Ulrika Herbst

Namnförtydligande

Postadress

Box 12256
102 26 Stockholm

Org.nr

202100-0076

Besöksadress

Polhemsgatan 30
Stockholm

Telefon till Polisen

114 14

Telefon

08-401 90 00

Telefax

08-401 99 90

E-post

rikspolisstyrelsen@polisen.se

www.polisen.se



Rikspolisstyrelsen
HR-avdelningen

UTBILDNINGSPLAN FÖR POLISENS FÖR- RUTBILDNING

Datum
2011-04-01

Diariennr (åberopas vid korresp)
HR-750-686/11

1 (3)

Utbildningsplan för Polisens förarutbildning

Utbildningsplanen med dess ingående kursplaner är upprättade med utgångspunkt från Rikspolisstyrelsens yttrande (PoA-779-3779/07) avseende grundläggande kompetensmål för utryckningsförare (Vägverkets publikation 2008:4, bilaga 1)

Utbildningsplanen giltig från och med 2011-04-01

Utbildningens mål och syfte

Syfte

Polisens nationella förarutbildning ska verka för en ökad trafiksäkerhet i enlighet med Nollvisionen och polisens trafiksäkerhetspolicy, som innebär att ingen människa ska behöva dö eller bli svårt skadad i trafiken. Vidare ska utbildningen stärka polisernas förmåga att verka i enlighet med polisens värdegrund

Mål

- minska antalet skadade och döda i samband med framförande av fordon i tjänsten.
- minska antal skadetillfällen i samband med framförande av fordon i tjänsten
- säkerställa att samtliga förare når de kompetensmål Rikspolisstyrelsen fastställt.
- Säkerställa att polisen har kompetenta förare som genom sitt agerande i trafiken bidrar till att stärka förtroendet för polisen.

Utbildningens omfattning och upplägg

Utbildningen omfattar tre nivåer: grundutbildning, vidareutbildning och instruktörsutbildning. Grundutbildningen innehåller tre steg och ger efter godkänt genomförande av samtliga tre steg kompetens att verka som utryckningsförare. Till vidareutbildningsnivån hör de förarutbildningar som krävs för att få framföra polismotorcykel, fordon inom den särskilda polistaktiken, fordon inom personskyddsverksamheten och spaningsverksamheten.

För att upprätthålla kompetenser genomförs återkommande fortbildning i form av repetitionsutbildning. Intervall för fortbildning framgår av respektive kursbeskrivning.

Kurser och innehåll

Grundutbildning

Grundutbildningen ska genomföras i följande tre steg:

Steg 1 genomförs på polisutbildningens termin 1-4. Fokus ska vara på livs- och arbetsförutsättnings påverkan på arbetsuppgiften vid fordonskörning så att deltagarna får en

2011-03-18

HR-750-686/11

god förmåga i att framföra fordon på ett säkert, ansvarsfullt och föredömligt sätt utifrån fördjupad kunskap om riskbeteenden.

Steg 2, aspirantutbildningen genomförs under termin 5 och innebär i huvudsak praktiskt genomförande under aspirantterminen. Steg 2 genomförs med inriktning mot kommande arbetsuppgiften i polistjänsten. Detta innefattar faktakunskap, förståelse för föraruppdraget och utveckling av färdigheter i fordonskörning.

Steg 3, polistaktisk bilkörning (PTB), ska genomgå av nyanställd polisassistent inom 12 månader från anställningsdatumet. Utbildningen ska anordnarnas av den lokala polismyndigheten. Steg 3 är inriktad på att ge god förmåga i att manövrera utryckningsfordon på ett säkert och ansvarsfullt sätt med fördjupad kunskap om riskbeteenden.

Efter avslutad utbildning med godkänt resultat på samtliga steg (1-3) erhålles grundläggande kompetens och behörighet som utryckningsförare.

Vidareutbildning

Avser särskilda verksamhetsinriktade utbildningar där fordonsförare utbildas inom olika specialiseringsområden. Behörighet att framföra respektive fordon erhålles efter godkänt genomförande på respektive utbildning.

Instruktörsutbildning

Länsinstruktör

Genomgången utbildning på länsinstruktörsnivå ger behörighet att utbilda och examinera instruktörer för steg 2 och 3 samt verka som utbildare inom polisens förarutbildning. Kursplan för länsinstruktör är under utarbetande. Innehållet kommer att bygga på instruktörsutbildningens med de tillägg som är adekvata för länsinstruktörskompetens.

Instruktör steg 2

Genomgången utbildning på instruktörsnivå steg 2 ger behörighet att utbilda och examinera aspiranter på polisens förarutbildning steg 2.

Instruktör steg 3

Genomgången utbildning på instruktörsnivå steg 3 ger behörighet att utbilda och examinera deltagare inom polisens förarutbildning, utom på länsinstruktörsutbildningen, alltså även instruktörer för steg 2.

Fortbildning

Fortbildningen är inriktad på att kontinuerligt säkerställa kompetensen utifrån kriterier för fordonsförare avseende grundutbildningsnivån och behörigheten för respektive verksamhetsuppgift avseende vidareutbildningsnivån.

Villkor för deltagande i utbildningen

- För att påbörja utbildning på grundutbildningsnivå, steg 1, krävs körkort med B-behörighet.
- För att påbörja utbildning på grundutbildningens steg 2 och 3 krävs godkända resultat i tidigare steg.

2011-03-18

HR-750-686/11

- Behörig att påbörja vidareutbildning är den som med godkänt resultat genomgått grundutbildning och i tillämpliga fall innehar körkort för aktuellt fordonsslag.
- För behörighet att genomgå instruktörsutbildning krävs godkänd grundutbildning samt i vissa fall godkänd vidareutbildning. Kraven framgår ur respektive utbildnings kursbeskrivning.
- För behörighet till kursen som länsinstruktör ska personen vara utsedd av polismyndigheten.

Betyg**Som betyg ges (G) godkänd eller (U) underkänd****Examination**

Examinationerna ska genomföras och bedömas mot målen som beskrivs i respektive kursplan.

Godkänd examination på grundutbildningsnivån, steg 1-3, leder fram till godkänd utryckningsförarkompetens.

Godkänd examination från någon vidareutbildning leder till behörighet att verka inom funktionen

Godkänd examination på instruktörsutbildning leder till behörighet att verka som instruktör inom ramen för Polisens förarutbildning.

Godkänd examination från kursen till länsinstruktör ger behörighet att utbilda och examinera instruktörer till polisens förarutbildning.

Utvärdering och arkivering

Efter samtliga kurser ska utvärdering genomföras och dokumentation upprättas och sparas i enlighet med av RPS fastställda rutiner.



Rikspolisstyrelsen

HR-avdelningen
Magnus Lundberg

Beslut om fastställande av kursplan

Datum
2011-04-01

HR Diariennr
HR-750-686/11

1 (1)

Nedanstående kursplan är fastställd och godkänd av RPS, HR-avdelning i samverkan med

Polisavdelningen, RPS

Polisens förarutbildning, Grundutbildning,
steg 1 av 3
Kursplanens namn

HR-750-686/11

Diariennr, utbildningsanordnare

Kim-Lena Ekvall Svedenblad
Kursplanen godkänd av

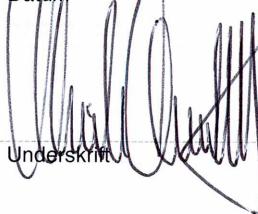
Ulrika Herbst, avdelningschef, PoA
Samverkan har skett med

2011-04-01
Datum


Underskrift

Kim-Lena Ekvall Svedenblad
Namnförtydligande

2011-04-01
Datum


Underskrift

Ulrika Herbst
Namnförtydligande

**Rikspolisstyrelsen**

HR-avdelningen

KURSPLAN

Datum

2011-04-01

Diariennr (åberopas vid korresp)

HR-750-686/11

1 (6)

Kursplan**Polisens förarutbildning, Grundutbildning, steg 1 av 3**

Beslutsdatum 2011-03-18

Omfattning Minst 40 timmar

Målgrupp Studerande vid polisprogrammet, termin 1-4.

Kursplanen gäller
Från 2011-04-01Inplacering i
Utbildningssystemet Steg 1 av 3

Förkunskaper Körkort klass B

Syfte Den studerande ska förvärva den grundläggande kunskap, färdighet och förståelse som krävs för att framföra fordon på ett trafiksäkert, föredömligt och effektivt sätt.

Mål**Trafikförfattningar**

Kunna förstå och förklara (K2)

- Hur lagar, förordningar och föreskrifter hänger samman och styr verksamheten
- Trafikbrottslagens huvudprinciper
- Grundbestämmelser i Trafikförordningen.
- Undantagsreglerna i Trafikförordningen

Tillämpa i konkreta situationer (F2)

- Grundbestämmelser i Trafikförordningen under yrkesutövning i autentisk miljö under handledning.

Yrkesrollen och Nollvisionen

Insikt om och förståelse för (K1)

- Nollvisionen och hur den påverkar förare av polisfordon i yrkesrollen.

Förstå och förklara (K2)

- Vilka krav samhället har på fordonsförare inom polisen och hur kraven påverkar förarna.
- Hur grupp- och organisationstryck påverkar förarbeteendet och därigenom andras säkerhet.
- Tidsvinst vid bilkörning kopplat till ökade risker
- Hur alkohol, droger och trötthet påverkar föraren.
- Hastighetens påverkan på trafikolyckans utgång
- Hur olika skyddsutrustningar fungerar och hur de samverkar.
- Vikten av att använda den skyddsanordning och utrustning som är föreskriven för fordonet, till exempel bilbälte eller hjälm.
- Polisens värdegrund samt Polisens interna trafiksäkerhetspolicy
- Polislagen 2, 8 samt 22§§
- Polisförordningen (1998:1558) 4 kap 1§

Trafikpsykologi

Kunna förstå och förklara (K2)

- Hur olika faktorer påverkar den psykiska arbetsmiljön
- Hur individers personliga egenskaper påverkar deras beteende i trafiken
- Hur individers sinnesstämning påverkar bilkörningen
- Olyckshöjande och reducerande trafiksituationer och trafikmiljöer
- De tre förhållningssätten i Nationell bastaktik kopplat till förandet av fordon och arbete i trafiken

Kunna tillämpa (F2)

- Stressreducerande aktiviteter och tekniker i sin vardag.

Arbetsmiljölagstiftning och interna föreskrifter

Kunna förstå och förklara (K2)

- Polisens värdegrund och Polisens interna trafiksäkerhetspolicy kopplat till framförande av fordon
- Hur det systematiska arbetsmiljöarbetet genomförs och hur det påverkar trafiksäkerheten på arbetsplatsen
- Ifyllande av incident- och olycksrapport
- Anmälan om arbetsskada och tillbud till Arbetsmiljöverket

RIKSPOLISSTYRELSEN

2011-03-18

HR-750-686/11

Fordonsvård

Kunna förstå och förklara (K2)

- Varför man utför säkerhetskontroll före, under och efter körning
- Vikten av ett välvårdat fordon
- Körställning och bältesanvändning
- Vinterdäcks utformning och egenskaper
- Passiva körsystem (krockkuddar, ABS m.m.)
- Fordons framdrivningssätt, fram- och bakhjulsdrivet, AWD.
- Understyrning, överstyrning
- Aktiva körsystem, antispinn, antisladd m.m.

Tillämpa under realistiska betingelser (F3)

- Utöva säkerhetskontroll före, under och efter körning av olika fordon
- Funktionsriktig Körställning och bältesanvändning

Körning under olika angelägenhetsgrader

Kunna förstå och förklara (K2)

- Fordonsplacering på väg, kurvteknik
- Säkra omkörningar, omkörningsteknik
- Stoppande av fordon på väg kopplat till Nationell bastaktik
- Uppställning på kontrollplats och olycksplats
- Larmanordningar, användning och verkan vid stoppande av fordon samt vid krävande av fri väg.
- Olika framdrivningssätt samt vad det får för konsekvenser vid framförande av fordon.
- Framgång och riskrelaterade faktorer vid bilkörning
- Värdera sin egen förmåga som förare i olika situationer
- Anpassa sin körning efter uppkomna trafiksituationer, trafikmiljöer, väderleks- och dygnsförhållanden och egen förmåga, utan att trafikfarliga situationer uppstår

Under realistiska betingelser kunna (F3)

- Framföra fordon i lågfartsmanövrering på ett säkert, effektivt och föredömligt sätt.
- Framföra fordon i tätort samt på landsväg på ett trafiksäkert, taktiskt, miljömedvetet och föredömligt sätt.

Körning under olika förhållanden

Ha insikt om och förståelse för (K1)

- Årstidernas påverkan på väglaget
- Hur fordonets köregenskaper påverkas av olika väglag med olika aktiva körsystem

- Hur förändret av fordon påverkas av nedsatt sikt, i form av regn, snö och mörker.

Tillämpa i enkla konkreta situationer (F2)

- Framföra fordon under nedsatt sikt, i form av regn, snö och mörker.
- Framföra fordon på olika väglag

Innehåll

Trafikförfattningar

- Trafikförordningen 1-3, 8-11 kap.
- Trafikkommentarer 1-3, 8-11 kap.
- Trafikbrottslagen
- Vägmärkesförordningen
- Förordning om vägtrafikregister

Yrkesrollen och Nollvisionen

- Polisförordningen 4 kap 1§
- Polislagen 1, 2, 8 och 22§§
- Polisens värdegrund
- Polisens interna trafiksäkerhetspolicy
- Nollvisionen
- Formella och informella påverkansfaktorer
- Alkohol, droger och trötthet
- Skador och konsekvenser vid trafikolyckor
- Tidsvinst vid bilkörning

Trafikpsykologi

Attityd och förhållningssätt

Nationell bastaktik;

- Taktiskt förhållningssätt kopplat till bilkörning och arbete i trafiken avseende placering av person/fordon.
- Kommunikativt förhållningssätt kopplat till bilkörning och arbete i trafiken med inriktning på kommunikation i patrull/allmänhet kopplat till aktivt lyssnande, konfliktteorier.
- Mentalt förhållningssätt kopplat till bilkörning och arbete i trafiken med inriktning på mental förberedelse på kort/lång sikt, mental träning samt stresshantering.
- Trafikmiljöers utformning
- Personlighet och förarbeteende
- Påverkan på förarbeteendet av sinnesstämning och yttre påverkan
- Unga och gamla förare i trafiken
- Trötthet och fysisk status

Arbetsmiljölagstiftning och interna föreskrifter

- Arbetsmiljölagen med tillämpliga föreskrifter

RIKSPOLISSTYRELSEN

2011-03-18

HR-750-686/11

- Systematiskt arbetsmiljöarbete
- Polisens interna trafiksäkerhetspolicy
- Polisens värdegrund
- Handlingsplan för mångfald- och jämställdhet

Fordonsvård

- Polisens interna trafiksäkerhetspolicy
- Incident och olycksrapportering, lokala rutiner.
- Säkerhetskontroll före under och efter körning
- Rengöring av fordon/användning av tvättanläggning
- Rutiner avseende fordon och garage
- Körställning och bältesanvändning
- Kunskap om olika däck, sommar vinter, dubbat, dubbfrött kopplat till körförmåga på olika underlag
- Passiva körsystem(krockkuddar, ABS m.m.)
- Fordons framdrivningssätt, fram- och bakhjulsdrivet, AWD.
- Understyrning, överstyrning
- Aktiva körsystem, antispinn, antisladd m.m.

Körning under olika angelägenhetsgrader

- Färdighetsträning i lågfartsmanövrering på körgård med krav på felfri körning med olika typer av fordon samt minibuss samt kunna koppla på/av och backa med släp.
- Färdighetsträning i tätort/landsväg med fokus på polistaktisk körning och sparsamt körsätt.
- Teoretiska grunder och basal färdighetsträning i fordonsplacering d.v.s. kurvteknik, hastighetsanpassning, bilens påverkan av centrifugalkraft och friktion.
- Teoretiska grunder samt basal färdighetsträning i säkra omkörningar enligt Svenska Trafikskolors Riksförbund samt teoretiska grunder för polistaktiska omkörningar enligt Rikspolisstyrelsens Allmän Polislära
- Teoretiska grunder och färdighetsträning i stoppande av fordon kopplat till de tre förhållningssätten i nationell bastaktik
- Teoretisk och praktisk genomgång av larmanordningarnas funktion (ljud och ljussignaler)

Körning under olika förhållanden

- Årstider och väglag kopplat till olycksrisk. (våt vägbana, vinterväglag, grus, asfalt med mera)
- Teoretisk kunskap om olika aktiva körsystem i olika fordon som brukas inom polisen
- Teoretisk kunskap om svårigheterna med mörkerkörning från Sveriges Trafikskolornas Riksförbund(finns både litteratur och film)

RIKSPOLISSTYRELSEN

2011-03-18

HR-750-686/11

Arbetsformer	Färdighetsträning Grupparbete Reflektion Loggbok Föreläsningar Seminarium
Examination	Samtliga mål ska examineras genom praktiska/teoretiska prov och seminarium(examinationspolicy för respektive lärosäte gäller). Den studerande ska uppnå samtliga mål i kursen för att anses som godkänd.
Betyg	Som betyg ges (G) godkänd eller (U) underkänd
Kurslitteratur	NTF. Senaste upplagan, Trafikförfattningar. NTR:s Förlags och Service AB (finns i elektronisk form via Polishögskolans bibliotek). KFB. Studentlitteratur 1998, 2006. Trafiksäkerhet, En kunskapsöversikt Del 1, 2. Sverige, Lund. PPS.1989. Allmän Polislära – fordonskunskap. Polishögskolan. 2006 nationell bastaktik – utbildningsmaterial. Polishögskolan, Solna. Polförordningen Polislagen 2, 8 och 22§§ Arbetsmiljölagen
Dokument	Polisens Värdegrund Polisens Trafiksäkerhetspolicy

Kursplanen är upprättad utifrån den av Rikspolisstyrelsen fastställda utbildningsplanen (HR-750-686/11) för utryckningsförare.



Rikspolisstyrelsen

HR-avdelningen
Magnus Lundberg

Beslut om fastställande av kursplan

Datum
2011-04-01

HR Diariennr
HR-750-686/11

1 (1)

Nedanstående kursplan är fastställd och godkänd av RPS, HR-avdelning i samverkan med

Polisavdelningen, RPS

Polisens förarutbildning, Grundutbildning,
steg 2 av 3
Kursplanens namn

HR-750-686/11

Diariennr, utbildningsanordnare

Kim-Lena Ekvall Svedenblad
Kursplanen godkänd av

Ulrika Herbst, avdelningschef, PoA
Samverkan har skett med

2011-04-01
Datum


Underskrift

2011-04-01
Datum


Underskrift

Kim-Lena Ekvall Svedenblad
Namnförtydligande

Ulrika Herbst
Namnförtydligande

**Rikspolisstyrelsen**

HR-avdelningen

KURSPLAN

Datum

2011-04-01

Diariennr (åberopas vid korresp)

HR-750-686/11

1 (6)

Kursplan**Polisens förarutbildning, Grundutbildning, steg 2 av 3****Beslutsdatum** 2011-03-18**Omfattning** Minst 40 timmar**Målgrupp** Polisaspirant**Kursplanen gäller
Från** 2011-04-01**Inplacering i
Utbildningssystemet** Steg 2 av 3**Förkunskaper** Godkänd i Polisens förarutbildning, grundutbildning steg 1**Behörig utbildare** Se utbildningsplan

Syfte Deltagaren ska utveckla kunskap och färdighet från steg 1 för att kunna framföra fordon på ett trafiksäkert, föredömligt och effektivt sätt i yrkesutövning samt för att kunna tillgodogöra sig fördjupad utbildning i ämnet under steg 3 som polisaspirant.

Mål Trafikförfattning

Tillämpa självständigt under realistiska betingelser (F3)

- Grundbestämmelser i Trafikförordningen kopplat till Trafikbrottslagen
- Vägmärkesförordningen
- Förordning om vägtrafikregister
- Undantagsregler i Trafikförordningen gällande yrkesutövning

Yrkesrollen och Nollvisionen

Kunna förstå och förklara (K2)

- Nollvisionen och hur den påverkar förare av polisfordon

Förtrogen med och kan omsätta (K3)

- Vilka krav samhället har på fordonsförare inom polisen och hur kraven påverkar förarna.
- Hur grupp- och organisationstryck påverkar förarbeteendet och därigenom andras säkerhet.
- Tidsvinst vid bilkörning
- Hur alkohol, droger och trötthet påverkar föraren.
- Hastighetens påverkan på trafikolyckans utgång
- Hur olika skyddsutrustningar fungerar och hur de samverkar.

Tillämpa självständigt under realistiska betingelser (F3)

- Polisens värdegrund samt Polisens interna trafiksäkerhetspolicy
- Polislagen 1,2,8 samt 22§
- Polisförordningen(1998:1558)4kap 1§

Trafikpsykologi

Förtrogen med och kan omsätta (K3)

- Hur olika faktorer påverkar den psykiska arbetsmiljön
- Hur individers personliga egenskaper påverkar deras beteende i trafiken
- Hur individers sinnesstämning påverkar bilkörningen
- Olyckshöjande och reducerande trafiksituationer och trafikmiljöer

Tillämpa under realistiska betingelser (F3)

- Stressreducerande aktiviteter och tekniker i sin vardag kopplat till bilkörning
- De tre förhållningssätten i Nationell bastaktik kopplat till förandet av fordon och arbete i trafiken

Arbetsmiljölagstiftning och interna föreskrifter

Tillämpa självständigt under realistiska betingelser (F3)

- Polisens värdegrund
- Polisens interna trafiksäkerhetspolicy
- Systematiskt arbetsmiljöarbete på arbetsplatsen
- Ifyllande av incident- och olycksrapport
- Anmälan om arbetsskada och tillbud till Arbetsmiljöverket

Fordonsvård

Kunna förstå och förklara (K2)

- Fordons framdrivningssätt, fram- och bakhjulsdrivet, AWD.
- Understyrning, överstyrning
- Passiva körsystem(krockkuddar, ABS m.m.)
- Aktiva körsystem, antispinn, antisladd m.m.

Tillämpa självständigt under realistiska betingelser (F3)

- Säkerhetskontroll före, under och efter körning
- Vård av fordon samt enklare underhåll
- Funktionsriktig körställning och bältesanvändning
- Körning med olika däck, sommar vinter, dubbat, dubbfritt kopplat till körförmåga på olika underlag

Körning i olika angelägenhetsgrader

Under realistiska betingelser kunna(F3)

- Framföra fordon i lågfartsmanövrering på ett säkert, effektivt och föredömligt sätt.
- Framföra fordon i tätort samt på landsväg på ett trafiksäkert, taktiskt, miljömedvetet och föredömligt sätt.
- Framföra fordon i yrkesutövning med tillämpning av fordonsplacering, kurvteknik
- Framföra fordon i yrkesutövning med tillämpning av säkra omkörningar, omkörningsteknik
- Stoppa fordon på väg med tillämpning av Nationell bastaktik
- Ställa upp en säker kontrollplats och olycksplats utifrån ett trafiksäkerhets- samt arbetsmiljömässigt perspektiv.
- Använda larmanordningarna på ett medvetet och effektivt sätt, vid stoppande av fordon.
- På ett trafiksäkert sätt framföra olika typer av fordon och fordon med olika framdrivningssätt.
- Värdera sin egen förmåga som förare i olika situationer utifrån ett trafiksäkerhets- samt värdegrundsperspektiv.
- Anpassa sin körning efter uppdragets art(yrkesutövning)uppkomna trafiksituationer, trafikmiljöer, väderleks- och dygnsförhållanden och egen förmåga, utan att trafikfarliga situationer uppstår

Körning under olika förhållanden

Kunna förstå och förklara (K2)

- Vinterdäcks utformning och egenskaper
- Vädrets påverkan på väglaget
- Hur fordonet uppträder vid körning på grus och halt väglag, med de olika aktiva körsystem som finns i fordonen
- Hur bromssträckans längd påverkas av olika underlag såsom snö, is, grus och vatten

Tillämpa under realistiska betingelser (F3)

- Framföra fordon under nedsatt sikt, i form av regn, snö eller mörker vid yrkesutövning
- Framföra fordon på olika väglag vid yrkesutövning
- Framföra fordonet på ett sådant sätt att man inte riskerar att få sladd.
- Bromsa och göra undanmanöver. .

Innehåll**Trafikförfattningar**

- Trafikförordningen 1-3, 8-11 kap.
- Trafikkommentarer 1-3, 8-11 kap.
- Trafikbrottslagen
- Vägmärkesförordningen
- Förordning om vägtrafikregister

Yrkesrollen och Nollvisionen

- Polisförordningen 4 kap 1§
- Polislagen 1, 2, 8 och 22§§
- Polisens värdegrund
- Polisens interna trafiksäkerhetspolicy
- Nollvisionen
- Formella och informella påverkansfaktorer
- Alkohol, droger och trötthet
- Skador och konsekvenser vid trafikolyckor
- Tidsvinst vid bilkörning

Trafikpsykologi

Attityder, beteenden och förhållningssätt kopplat till förarsituationen

- Nationell bastaktik;
- Taktiskt förhållningssätt kopplat till bilkörning och arbete i trafiken avseende placering av person/fordon.
- Kommunikativt förhållningssätt kopplat till bilkörning och arbete i trafiken med inriktning på kommunikation i patrull/allmänhet kopplat till aktivt lyssnande, konfliktteorier.
- Mentalt förhållningssätt kopplat till bilkörning och arbete i trafiken med inriktning på mental förberedelse på kort/lång sikt, mental träning samt stresshantering.
- Trafikmiljöers utformning
- Personlighet och förarbeteende
- Påverkan på förarbeteendet av sinnesstämning och yttre påverkan
- Unga och gamla förare i trafiken
- Trötthet och fysisk status

Arbetsmiljölagstiftning och interna föreskrifter

- Arbetsmiljölagen med tillämpliga föreskrifter
- Systematiskt arbetsmiljöarbete
- Polisens interna trafiksäkerhetspolicy
- Polisens värdegrund
- Handlingsplan för mångfald och jämställdhet
- Lokal miljöpolicy

Fordonsvård

- Polisens interna trafiksäkerhetspolicy
- Incident och olycksrapportering, lokala rutiner.

- Säkerhetskontroll före under och efter körning
- Rengöring av fordon/användning av tvättanläggning
- Rutiner avseende fordon och garage
- Körställning och bältesanvändning
- Kunskap om olika däck, sommar vinter, dubbat, dubbfrött kopplat till körförhållanden på olika underlag
- Passiva körsystem (krockkuddar, ABS m.m.)
- Olika fordons framdrivningssätt, fram- och bakhjulsdrivet, AWD som används inom Polisen.
- Teoretisk kunskap om understyrning, överstyrning samt kopplat till olika framdrivningssätt.
- Olika aktiva körsystem, antispinn, antisladd m.m. som finns i de fordon som används av Polisen.

Körning under olika angelägenhetsgrader

- Färdighetsträning i lågfartsmanövrering i tätort med olika typer av fordon samt minibuss samt kunna koppla på/av och backa med släp.
- Färdighetsträning i tätort/landsväg med fokus på polistaktisk körning och sparsamt körsätt.
- Teoretiska grunder och basal färdighetsträning i fordonsplacering d.v.s. kurvteknik, hastighetsanpassning, bilens påverkan av centrifugalkraft och friktion.
- Teoretiska grunder samt basal färdighetsträning i säkra omkörningar enligt Svenska Trafikskolors Riksförbund samt teoretiska grunder för polistaktiska omkörningar enligt Rikspolisstyrelsens Allmän Polislära
- Teoretiska grunder och färdighetsträning i stoppande av fordon kopplat till de tre förhållningssätten i nationell bastaktik i verksamheten under handledning
- Teoretisk och praktisk genomgång av larmanordningarnas funktion (ljud och ljussignaler)
- Praktisk användning av stoppfunktionen i yrkesutövning under handledning
- Praktisk övning i uppställning av händelseplats och olycksplats i yrkesutövning under handledning

Körning under olika förhållanden

- Teoretisk kunskap om årstid och väglag kopplat till olycksrisk
- Praktisk övning i körning på grus, våt och hal vägbana, i yrkesutövning under handledning.
- Teoretisk kunskap om svårigheterna med mörkerkörning från Sveriges Trafikskolornas Riksförbund(finns både litteratur och film)
- Praktisk övning i körning vid nedsatt sikt p.g.a. regn, snö och mörker, i yrkesutövning under handledning
- Praktisk övning i körning utan att få sladd i, yrkesutövning under handledning

Arbetsformer

- Praktisk övning samt teoretisk reflektion i verksamheten med instruktör
- Reflektion, diskussion i grupp med aspiranthandledare
- Återkoppling och bedömning av behörig aspiranthandledare(Fap 761-1)

RIKSPOLISSTYRELSEN

2009-12-10

HR-750-686/11

Examination

- Bedömning sker av behörig instruktör efter kursplanen.
- Bedömningen ska grundas på en sammanvägning av uppnådda kunskaper och färdigheter. Samtliga mål enligt kursplanen ska vara uppfyllda för att kunna bedömas som godkänd i kursen(Fap 761-1).

Betyg

- Godkänt(G) eller Underkänt(U)

Kurslitteratur

NTF.2007. Trafikförfattningar. NTR:s Förlags och Service AB (finns i elektronisk form via Polishögskolans bibliotek).

KFB. Studentlitteratur 1998, 2006. Trafiksäkerhet, En kunskapsöversikt Del 1, 2. Sverige, Lund.

PPS.1989. Allmän Polislära –fordonskunskap.

Polishögskolan. 2006 Nationell bastaktik –utbildningsmaterial. Polishögskolan. Solna.

Polisförordningen
Polislagen 2, 8 och 22 §§
Arbetsmiljölagen

Kursplanen är upprättad utifrån den av Rikspolisstyrelsen fastställda utbildningsplan (HR-779-56-10/09) som gäller för polisens förarutbildningar



Rikspolisstyrelsen

HR-avdelningen
Magnus Lundberg

Beslut om fastställande av kursplan

Datum
2011-04-01

HR Diariennr
HR-750-686/11

1 (1)

Nedanstående kursplan är fastställd och godkänd av RPS, HR-avdelning i samverkan med

Polisavdelningen, RPS

Polisens förarutbildning, Grundutbildning,
steg 3 av 3
Kursplanens namn

HR-750-686/11

Diariennr, utbildningsanordnare

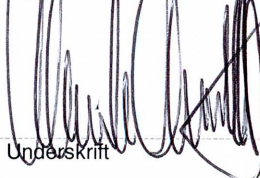
Kim-Lena Ekvall Svedenblad
Kursplanen godkänd av

Ulrika Herbst, avdelningschef, PoA
Samverkan har skett med

2011-04-01
Datum


Underskrift

2011-04-01
Datum


Underskrift

Kim-Lena Ekvall Svedenblad
Namnförtydligande

Ulrika Herbst
Namnförtydligande



Polisens förarutbildning, Grundutbildning, steg 3 av 3

Beslutsdatum	2011-04-01
Omfattning	Minst 80 timmar
Målgrupp	Polisassistent
Kursplanen gäller Från	2011-04-01
Inplacering i Utbildningssystemet	Steg 3 av 3
Förkunskaper	Godkänd i Polisens förarutbildning, grundutbildning steg 2
Syfte	Deltagaren ska utveckla kunskap och färdighet från steg 2 för att kunna framföra fordon på ett trafiksäkert, föredömligt och effektivt sätt i brådskande tjänsteutövning samt vid krävande av fri väg i trängande fall.
Mål	Trafikförfattning Förtrogen med och kan omsätta (K3) • Grundbestämmelserna i Trafikförordningen 2 kap kopplat till Trafikbrottslagen • Undantagsbestämmelser i Trafikförordning 11 kap Tillämpa självständigt under realistiska betingelser (F3) • Grundbestämmelser i Trafikförordningen • Undantagsbestämmelser i Trafikförordningen kap 11 under utryckningskörning i olika komplexa sammanhang Yrkesrollen och Nollvisionen Förtrogen med och kan omsätta(K3) • Nollvisionen och hur den påverkar utryckningsföraren i yrkesrollen.

RIKSPOLISSTYRELSEN

2011-03-18

HR-750-686/11

Tillämpa självständigt under realistiska betingelser (F3)

- Polisens värdegrund,
- Polisens interna trafiksäkerhetspolicy
- Polislagen 1, 2, 8, 22 samt 24 a §§
- Polisförordningen (1998:1558), 4 kap 1§

Trafikpsykologi

Förtrogen med och kan omsätta (K3)

- Hur olika faktorer påverkar den psykiska arbetsmiljön
- Hur individers personliga egenskaper påverkar deras beteende i trafiken
- Hur individers sinnesstämning påverkar bilkörningen
- Olyckshöjande och reducerande trafiksituationer och trafikmiljöer

Tillämpa självständigt under realistiska betingelser(F3)

- Stressreducerande aktiviteter och tekniker i sin vardag kopplat till bilkörning
- De tre förhållningssätten i Nationell bastaktik kopplat till förändret av fordon och arbete i trafiken.

Arbetsmiljölagstiftning och interna föreskrifter

Tillämpa självständigt under realistiska betingelser (F3)

- Polisens värdegrund samt Polisens handlingsplanen för mångfald och jämlikhet
- Polisens interna trafiksäkerhetspolicy
- Systematiskt arbetsmiljöarbete på arbetsplatsen
- Ifyllande av incident- och olycksrapport
- Anmälan om arbetsskada och tillbud till Arbetsmiljöverket

Fordonsvård

Förtrogen med och kan omsätta (K3)

- Säkerhetskontroll före, under och efter körning av utryckningsfordon.
- Vård av fordon och enklare underhåll

Tillämpa självständigt under realistiska betingelser (F3)

- Säkerhetskontroll före, under och efter körning av utryckningsfordon
- Vård av fordon och enklare underhåll

Körning under olika angelägenhetsgrader

Förtrogen med och kan omsätta(K3)samt

tillämpa självständigt under realistiska betingelser(F3)

RIKSPOLISSTYRELSEN

2011-03-18

HR-750-686/11

- Manövrera fordon i låg hastighet på ett trafiksäkert, effektivt och föredömligt sätt.
- Framföra fordon i tätort, på landsväg på ett trafiksäkert, taktiskt, miljömedvetet, effektivt och föredömligt sätt
- Framföra fordon i yrkesutövning och brådskande yrkesutövning med tillämpning av fordons placering på väg, kurvteknik
- Framföra fordon i yrkesutövning och brådskande yrkesutövning med tillämpning av säkra omkörningar, omkörningsteknik
- Stoppande av fordon på väg med tillämpning av Nationell bastaktik
- Ställa upp en säker kontrollplats olycksplats utifrån ett trafiksäkerhets- samt värdegrundsperspektiv
- Använda larmanordningarna på ett medvetet och effektivt sätt, vid stoppande av fordon samt vid krävande av fri väg.
- Framgång och riskrelaterade faktorer kopplat till brådskande yrkesutövning samt trängande fall vid krävande av fri väg
- På ett trafiksäkert och effektivt sätt framföra olika fordon, och fordon med olika framdrivningssätt.
- Värdera sin egen förmåga som förare i olika situationer
- Anpassa sin körning efter uppdragets art, uppkomna trafiksituationer, trafikmiljöer, väderleks- och dygnsförhållanden och egen förmåga, utan att trafikfarliga situationer uppstår

Körning under olika förhållanden

Förtrogen med och kan omsätta (K3)

- Vinterdäcks utformning och egenskaper
- Vädrets påverkan på väglaget
- Hur fordonet uppträder vid körning på grus och halt väglag, med de olika aktiva körsystem som finns i fordonen
- Hur bromssträckans längd påverkas av olika underlag såsom snö, is, grus och vatten

Tillämpa under realistiska betingelser (F3)

- Framföra fordon under nedsatt sikt, i form av regn, snö eller mörker vid brådskande yrkesutövning
- Framföra fordon på olika väglag vid brådskande yrkesutövning
- Framföra fordonet på ett sådant sätt att man inte riskerar att få sladd.
- Bromsa och göra undanmanöver.

Innehåll

Trafikförfattningar

RIKSPOLISSTYRELSEN

2011-03-18

HR-750-686/11

- Trafikförordningen 1-3, 8-11kap.
- Trafikkommentarer 1-3, 8-11 kap.
- Trafikbrottslagen
- Vägmärkesförordningen
- Förordning om vägtrafikregister

Yrkesrollen och Nollvisionen

- Polisförordningen 4 kap 1§
- Polislagen 1, 2, 8 och 22§§
- Polisens värdegrund
- Polisens interna trafiksäkerhetspolicy
- Nollvisionen
- Formella och informella påverkansfaktorer
- Alkohol, droger och trötthet
- Skador och konsekvenser vid trafikolyckor
- Tidsvinst vid bilkörning

Trafikpsykologi

Attityder och förhållningssätt kopplat till förarsituationen

Nationell bastaktik;

- Taktiskt förhållningssätt kopplat till bilkörning och arbete i trafiken avseende placering av person/fordon.
- Kommunikativt förhållningssätt kopplat till bilkörning och arbete i trafiken med inriktning på kommunikation i patrull/allmänhet kopplat till aktivt lyssnande, konfliktteorier.
- Mentalt förhållningssätt kopplat till bilkörning och arbete i trafiken med inriktning på mental förberedelse på kort/lång sikt, mental träning samt stresshantering.
- Trafikmiljöers utformning
- Personlighet och förarbeteende
- Påverkan på förarbeteendet av sinnesstämning och yttre påverkan
- Unga och gamla förare i trafiken
- Trötthet och fysisk status

Arbetsmiljölagstiftning och interna föreskrifter

- Arbetsmiljölagen med tillämpliga föreskrifter
- Systematiskt arbetsmiljöarbete
- Polisens interna trafiksäkerhetspolicy
- Polisens värdegrund
- Handlingsplan för mångfald och jämställdhet
- Lokal miljöpolicy

Fordonsvård

- Polisens interna trafiksäkerhetspolicy
- Incident och olycksrapportering, lokala rutiner.

RIKSPOLISSTYRELSEN

2011-03-18

HR-750-686/11

- Säkerhetskontroll före under och efter körning
- Rengöring av fordon/användning av tvättanläggning
- Rutiner avseende fordon och garage
- Körställning och bältesanvändning
- Teoretisk kunskap och praktisk övning i att framföra fordon med olika däck, sommar vinter, dubbat, dubbtfritt kopplat till körförmåga på olika underlag i brådslande yrkesutövning
- Teoretisk kunskap om och praktisk övning i de Passiva körsystem(krockkuddar, ABS m.m.)i lektionssal samt bana
- Teoretisk kunskap om och praktisk övning i olika fordons framdrivningssätt, fram- och bakhjulsdrivet, AWD i brådslande yrkesutövning
- Teoretisk kunskap om och praktisk övning i understyrning, överstyrning samt kopplat till olika framdrivningssätt i lektionsform och på bana.
- Teoretisk kunskap om och praktisk övning i de olika aktiva körsystem, antispinn, antisladd i lektionssal samt på bana.

Körning under olika angelägenhetsgrader

- Färdighetsträning i lågfartsmanövrering i tätort med olika typer av fordon samt minibuss samt koppla på/av och backa med släp
- Färdighetsträning i tätort/landsväg med fokus på polistaktisk körning och sparsamt körsätt.
- Teoretiska grunder och basal färdighetsträning i fordonsplacering d.v.s. kurvteknik, hastighetsanpassning, bilens påverkan av centrifugalkraft och friktion.
- Teoretiska grunder samt basal färdighetsträning i säkra omkörningar enligt Svenska Trafikskolors Riksförbund samt teoretiska grunder för polistaktiska omkörningar enligt Rikspolisstyrelsens Allmän Polislära
- Teoretiska grunder och färdighetsträning i stoppande av fordon kopplat till de tre förhållningssätten i nationell bastaktik i verksamheten under handledning
- Teoretisk och praktisk genomgång av larmanordningarnas funktion (ljud och ljussignaler)
- Praktisk användning av stoppfunktionen i yrkesutövning under handledning
- Praktisk övning i uppställning av händelseplats och olycksplats i yrkesutövning under handledning

Körning under olika förhållanden

RIKSPOLISSTYRELSEN

2011-03-18

HR-750-686/11

- Teoretisk kunskap om årstid och väglag kopplat till olycksrisk
- Praktisk övning i körning på grus, våt och hal vägbana, i yrkesutövning under handledning.
- Teoretisk kunskap om svårigheterna med mörkerkörning från Sveriges Trafikskolornas Riksförbund (finns både litteratur och film)
- Praktisk övning i körning vid nedsatt sikt p.g.a. regn, snö och mörker, i yrkesutövning under handledning
- Praktisk övning i körning utan att få sladd i, yrkesutövning under handledning

Arbetsformer

Färdighetsträning
Föreläsningar
Grupparbete
Reflektion
Loggbok
Seminarium

Examination

Samtliga mål ska examineras genom praktiska/teoretiska prov och seminarium

Betyg

Som betyg ges (G) godkänd eller (U) underkänd

Kurslitteratur

NTF. 2007. Trafikförfattningar. NTR:s Förlags och Service AB (finns i elektronisk form via Polishögskolans bibliotek).

Ericsson, M. (2008). Trafikkommentarer. 4 uppl. Stockholm: Nordstedts Juridik

KFB. Studentlitteratur (1998,2006). Trafiksäkerhet, En kunskapsöversikt Del 1, 2. Sverige, Lund.

Rikspolisstyrelsen. 1989, Ny upplaga. Allmän polislära. Motorfordonskunskap, personbil. Rikspolisstyrelsen.

Polishögskolan. (2006) Nationell bastaktik-utbildningsmaterial. Polishögskolan. Solna.

Berggren, N-O. & Munck, J. (2008). Polislagen: En kommentar. 7 uppl. Stockholm: Nordstedts Juridik.

Polisförordningen (1998:1558) 4 kap 1§

Arbetsmiljölagen (1977:1160)

Polisens interna trafiksäkerhetspolicy, Intrapolis

RIKSPOLISSTYRELSEN

2011-03-18

HR-750-686/11

Polisens värdegrund, Intrapolis

Kursplanen är upprättad utifrån den av Rikspolisstyrelsen fastställda utbildningsplanen (HR-779-56-10/09) för utryckningsförare.

Förhör

Signerat av

Signerat datum

Enhet

Särskilda utredningar, Utredning 1 Stockholm SU

Diarienumr

0150-K4469-22

Hörd person

Bergström, Martin

Personnummer

Den hörde är

Vittne

ID Styrkt

Nej

Ställning till misstänkt - målsägande - vittne

Utbildningsansvarig, PNF steg 2

Tolk

Språk

Anledning till förhör / Misstankar som misstänkt har underrättats om

Underrättad om misstanke

Tjänstefel, Fullbordat

Ytterligare information om anledning till förhör

Sin kännedom om vad polisens nationella förarutbildning, steg 2, i Östersund omfattande gällande förföljande av tvåhjulning.

Underrättad om rätt till försvarare

Godtar den försvarare som rätten förordnar

Försvarare/ombud önskas

Försvarare/ombud närvarande

Förhørsledare

Jesper Rundeberg

Förhørsdatum

2022-11-08

Förhör påbörjat

13:07

Förhör avslutat

13:22

Förhørsplats

Typ av förhör

RB 23:6

Förhörssätt

Telefonförhör

Förhörsvittne

Utskrivet av

jr

Ljudbandsförhör

Berättelse

Martin var ansvarig för utbildningarna i Östersund under 2014, han tillträdde den befattningen under 2011.

Martin berättade att under steg 2-utbildningen fick eleverna de större grunderna i den FAP som då gällde. De penetrerade inte allt eftersom eleverna inte utbildades till uttryckningsförare, det skedde först under steg 3.

Steg 2-utbildningen syftade, i Jämtland på den tiden, till att ge eleverna behörighet att köra brådslande yrkesutövning. Utbildningen innehöll därför inte allt som gällde förföljande utan det eleverna fick utbildning i syftade till att de skulle kunna hantera sin roll på radioplats om en kollega, med full utbildning, hade ett förföljande.

Eleverna fick lära sig vad som skulle rapporteras till dåvarande LKC och att de var tvungna att hålla sig till fakta för att ge beslutsfattaren rätt lägesbild.

Steg-2 utbildningen som hölls i Östersund 2014 omfattade FAP:en, om än inte i alla delar, samt rollen som bisittare under förföljande eller uttryckning och elevernas egen roll som förare vid brådslande yrkesutövning.

Martin minns att det ofta blev diskussioner om förföljanden men det var inte en del av kursplanen eftersom eleverna inte utbildades för att få köra uttryckning eller göra ett förföljande.

Martin tillfrågades hur man som utbildare tolkade den tidigare FAP:en vad avser rätten att förfölja ett tvåhjuligt fordon. Martin svarade att det ju har blivit förändringar i synsättet och

att han inte riktigt minns hur diskussionen i ämnet gick innan den nu gällande FAP:en kom. I den nya regleringen går det i stort sett inte att inleda ett förföljande på en tvåhjuling, det skall i princip till att man ser att de har ett vapen eller att de gör andra, helt galna, saker för att uppnå synnerliga skäl. Det räcker inte med en trimmad moped.

Martin minns det som att man redan 2014 ansåg att man inte hade rätt att jaga mopeder, eller andra tvåhjulingar, hur som helst utan att man skulle vara försiktig med det. Martin kan inte komma ihåg vad man lärde ut om det. Martin har tittat efter gamla lektionsplaner men har inte hittat något före 2016.

Martin vet att man, i utbildningarna, alltid varit noga med att informera om att poliser inte får jaga mopedister hur som helst, det har man alltid pratat om. Man har diskuterat att man måste vara försiktig och att man måste tänka till om vad det egentligen är man förföljer och vara noggrann med vad man har för ingångsvärden och hur situationen ser ut.

Martin tillfrågades hur diskussionen då gick avseende när man får förfölja en tvåhjuling och vad av detta som ingick i utbildningen före 2016. Martin sa att han inte törs svara på det, det var länge sedan och det var den gamla FAP:en och han kommer inte riktigt ihåg hur upplägget var kring det.

Martin återkom till att man aldrig, på utbildningarna, har pratat om att poliser skall vara offensiva och stoppa trimmade mopeder utan att de måste vara noggranna och tänka till så att de inte ställer till det för sig.

Martin tillfrågades om han minns på vilken nivå man ansåg att den gamla FAP:en tillät förföljanden av tvåhjulingar. Martin svarade att han inte kommer ihåg hur de diskussionerna gick. Möjligen diskuterades detta mer under steg 3-utbildningen.

Martin vet inte vilka som ansvarade för steg 3-utbildningen i Rosersberg under 2016.

Genomläst och godkänt



PM

PNF steg 3

Signerad av

Signerad datum

Enhet

Särskilda utredningar, Utredning 1 Stockholm SU

Diarienumr

0150-K4469-22

Uppgiftslämnare

Rundeberg, Jesper

Datum

2022-11-10

Tid

08:16

Beslag verkställt

Nej

Material för analys

Nej

Mottaget

Mottaget datum

Tid

Sätt på vilket uppgift lämnats

Upprättad av

Jesper Rundeberg

Uppgiften avser

Uppgift

För att hitta någon att höra om innehållet i den utbildning, PNF steg 3, som Lindberg gick 2016, kontaktades Tristan Lundin. Lundin bad att få exakta datum för kursen för att kunna hitta instruktör eller kursansvarig.

Frågan ställdes till Cecilia Månsson på HR kompetens som i sin tur fick svaret av Jerry på PUMA förvaltning. Jerrys svar var att Lindberg gick steg 3 på Rosersberg den 11 april till 20 maj 2016. Frågan returnerades till Månsson för att få svar på varför registreringen i Cops säger att Lindberg gick utbildningen i januari 2016 när det i själva verket var i april och maj 2016. Månsson svarade att det datum som står i Cops endast betyder att insatsen i PUM-A lades upp då, uppgiften är nu ändrad i Cops och utbildningen hölls verkligen den 11 april till den 20 maj 2016.

Datumen för utbildningen lämnades till Tristan Lundin, som svarade:

"God morgon Jesper

Nu har jag tittat på den omgången och det enda som fanns sparad var kursprotokollet och det säger bara vem han hade som utbildare, men inget som talar om vem som höll i lektionen gällande FAP 104-1.

Om det är så att utbildaren för gruppen har pratat om FAP 104-1 kan du försöka nå utbildaren. Jag bifogar protokollet i detta mejl. För kännedom bland utbildarna finns det de som gått i pension och en har slutat inom polisen.

Det är väldigt svårt för mig att veta exakt vad som har sagts. Dock gäller inte skrivelsen jag skickade till dig tidigare då den bygger på den nyaste versionen av FAP 104-1.

Med vänlig hälsning

Tristan"

Tristan Lundins uppgift om utbildare och kursansvarig framgår i bilagan.



Omgång: PTB3-omg 5

Datum: 11/04/16 – 15/04/16

Grupp 1	Distrikt	Brick Nr	Mobil	Rakel	Fordon	Talgrupp
Hans Wiksten		3345	0722-32 96 11			A

Grupp 2	Distrikt	Brick Nr	Mobil	Rakel	Fordon	Talgrupp
Cia Andersson-Rolf		3744	0722-32 96 30			B

Grupp 3	Distrikt	Brick Nr	Mobil	Rakel	Fordon	Talgrupp
Jacqueline Anagrus		4521	070-545 20 81			C

Grupp 4	Distrikt	Brick Nr	Mobil	Rakel	Fordon	Talgrupp
Berndt Andersson		4815	0722-32 96 04			Rödljus

Reservbilar	Distrikt			Rakel	Fordon	
1						
2						
3						
4						
TROSS						

Kursledning	Mobil	Radioanrop
Gruppchef: Johan Backlund	0722-32 96 01	
Kurschef: Johan Backlund		
RLC: Sthlm / Uppsala	010-56 40725 / 010-56 91900	3-0 / 2-1
Södermanland / Gävle	010-56 92734 / 010-56 91607	4-1 / 2-6



Omgång: PTB3-omg 5

Datum: 11/04/16 – 15/04/16

Grupp 5	Distrikt	Brick Nr	Mobil	Rakel	Fordon	Talgrupp
Lennart Elisson		1798	0722-32 96 06			D

Grupp 6	Distrikt	Brick Nr	Mobil	Rakel	Fordon	Talgrupp
Anders Eriksson		5589	0722-32 96 05			E
Carl Lindberg	A13	2592	0730-88 25 98	35-4210	V70 / RMT985	

Grupp 7	Distrikt	Brick Nr	Mobil	Rakel	Fordon	Talgrupp
Patrik Munter		661	0725- 22 21 01			G

Grupp 8	Distrikt	Brick Nr	Mobil	Rakel	Fordon	Talgrupp
Thomas Lindgren		2259	0722-32 96 12			H

Reservbilar	Distrikt			Rakel	Fordon	
1						
2						
3						
4						
TROSS						

Kursledning	Mobil	Radioanrop
Gruppchef: Johan Backlund	0722-32 96 01	
Kurschef: Johan Backlund		
RLC: Sthlm / Uppsala	010-56 40725 / 010-56 91900	3-0 / 2-1
Södermanland / Gävle	010-56 92734 / 010-56 91607	4-1 / 2-6

Förhör

Signerat av

Signerat datum

Enhet

Särskilda utredningar, Utredning 1 Stockholm SU

Diariernr

0150-K4469-22

Hörd person

Backlund, Johan

Personnummer

Den hörde är
VittneID Styrkt
NejStällning till misstänkt - målsägande - vittne
Kursansvarig på PNF 3 2016

Tolk

Språk

Anledning till förhör / Misstankar som misstänkt har underrättats om

Underrättad om misstanke

Tjänstefel, Fullbordat

Ytterligare information om anledning till förhör

Sin kännedom om innehållet i utbildning kring dåvarande FAP vid utbildning i PNF steg 3 på våren 2016.

Underrättad om rätt till försvarare

Godtar den försvarare som rätten förordnar

Försvarare/ombud önskas

Försvarare/ombud närvarande

Förhørsledare

Jesper Rundeberg

Förhørsdatum

2022-11-28

Förhör påbörjat

10:48

Förhör avslutat

11:03

Förhørsplats

Typ av förhör

RB 23:6

Förhörssätt

Telefonförhör

Förhörsvittne

Utskrivet av

jr

Ljudbandsförhör

Berättelse

Backlund minns inte hur formuleringarna såg ut i den då gällande FAP:en vad gäller förföljande av tvåhjuling. Han har för sig att det var reglerat även då men att det förtydligades i den nya FAP:en.

Backlund kan inte säga vad utbildningen i aktuellt ämne innehöll under våren 2016 eller under just den omgång då den misstänkte gick den. Han vet att de alltid utbildat i att det är väldigt restriktivt när man får förfölja en tvåhjuling. Han kan inte minnas vad man lärde ut på den tiden.

Backlund har ingen dokumentation kvar från lektionsplanering eller annat som kan svara på vad utbildningen innehöll på våren 2016.

Backlund vet att man, under PNF steg 3, utbildade i då gällande FAP och vad som stod där men han minns inte hur det var formulerat eller vad utbildningen innehöll gällande förföljande av tvåhjuling.

Backlund informerades om att handledare för den misstänkte var Anders Eriksson. Backlund kan, utifrån dåvarande kursprotokoll, inte säga vilken instruktör som utbildat eleverna i FAP eller om förföljande av tvåhjuling. Det kan ha varit flera instruktörer som höll utbildningen tillsammans. Backlund menar att det idag är omöjligt att svara exakt på vad en enskild elevs utbildning innehöll under våren 2016.

Det fanns ingen nationell utbildningsplan eller annat som föreskrev exakt innehåll utan uppdraget var att undervisa om vad FAP föreskrev och då följde man det som stod i den då.

Backlund kan säkert säga att eleverna undervisades i vad som då stod i FAP men kan inte ge någon ytterligare information om vad utbildningen då innehöll avseende just förföljande av tvåhjulingar. Det var dessutom upp till instruktörerna att bestämma exakt hur man skulle lägga upp det.

Backlund tror inte att någon av de enskilda instruktörerna kan säga mer om vad utbildningen då innehöll vad gäller förföljande av tvåhjuling.

Backlund tillfrågades vad han menar när han säger att man även på våren 2016 utbildade att man skall vara restriktiv vid förföljande av tvåhjulingar. Backlund kan inte säga mer om hur man drog gränsen för när det kunde vara tillåtet eller inte. Han minns att det fanns några rättsfall som var aktuella då men kan inte påminna sig om deras innehåll eller vilka förutsättningar de avhandlade.

Backlund fick uppläst för sig hur formuleringen löd i 7§ i då gällande FAP (RPSFS 2011:14). Backlund minns att de under utbildningen pratade om risker och att alla ju förstår att det är mycket större risker med tvåhjulingar. Han är övertygad om att de pratade om det under utbildningen men kan inte säga hur det formulerades eller vad som sades. Backlund menar att han inte kan gå i god för att utbildningen innehöll mer än vad som står att läsa i dåvarande FAP.

Genomläst och godkänt

Förhör

Signerat av

Signerat datum

Enhet

Särskilda utredningar, Utredning 1 Stockholm SU

Diariernr

0150-K4469-22

Hörd person

Lindberg, Carl Oscar Erik

Personnummer

19870228-0176

Den hörde är

Misstänkt

ID Styrkt

Ja

Sätt

Körkort

Ställning till misstänkt - målsägande - vittne

Tolk

Språk

Anledning till förhör / Misstankar som misstänkt har underrättats om

Tjänstefel, Fullbordat, Gärningsman

Underrättad om misstanke

2022-10-21

Ytterligare information om anledning till förhör

CL, som är motorcykelpolis, har den 9 augusti 2022 i Piteå kommun genomfört ett förföljande av målsäganden f 2006 vilken färdats på ett tvåhjuligt motorfordon. CL har härvid åsidosatt vad som gällt för uppgiften som polis genom att sådana synnerliga skäl som föreskrivs i 9 § FAP 104-1 och stadgandets allmänna råd för att få genomföra ett förföljande inte förelegat. Den flyende unga personen hade således inte begått ett allvarligt brott när förföljandet inleddes. Inte heller var hen på väg att begå ett sådant brott eller hade hen på annat sätt - under alla förhållanden när förföljandet inleddes - visat sig särskilt farlig för andra människors liv eller hälsa.

Underrättad om rätt till försvarare

Godtar den försvarare som rätten förordnar

Försvarare/ombud önskas

Magnus Söderlind

Försvarare/ombud närvarande

Ja

Förhørsledare

Jesper Rundeberg

Förhørsdatum

2022-10-21

Förhör påbörjat

14:58

Förhör avslutat

15:51

Förhørsplats

Köpmannagatan 56, Luleå

Typ av förhör

RB 23:6

Förhörssätt

Ljudbandsförhör

Förhörsvittne

Utskrivet av

jr

Berättelse

Lindberg delgavs misstanken och sina rättigheter enligt fuk 12§. Han uppmanades att återberätta händelsen och sina bedömningar samt berätta om sin utbildning och erfarenhet som mc-förare.

Lindberg berättade, utan avbrott:

Lindberg berättade att han gick polishögskolan 2012–2014 på Sörentorp, han gjorde sin aspiranttjänstgöring i Östersund och Åre. Efter det, i juni 2014, började han arbeta som ingripandepolis i Stockholm Nord.

Lindberg har genomgått alla tre stegen för polisens förarutbildning vad gäller att köra bil. Han gick grundutbildningen för mc-förare inom polisen i Solna 2016. Han körde mc i tjänsten under 2017 och gick också då avrostningsutbildningen under våren 2017.

I oktober 2017 tog Lindberg tjänstledigt från polisen och kom tillbaka i januari 2022. Under våren 2022 gick han en ny avrostningsutbildning för mc-förare. Han körde mc i tjänsten vid ca fem tillfällen under 2022 innan den aktuella händelsen.

Lindberg berättade att det under sommaren 2022 pågick, vad han uppfattade som trakasserier, utanför och i närheten av polisstationen i Piteå. När Lindberg kom tillbaka från semestern fick han höra från kollegorna att ett gäng moped och A-traktorer körde på ett trakasserande och uppviglande sätt vid polisstationen och när det fanns polisbilar i närheten. Fordon körde tätt bakom polisbilar och på bakhjulet på ett sätt som beskrevs som att de körde farligt och att de avsiktligt försökte fånga polisens intresse. När Lindberg fick höra om detta fick han också signalement på en person och moped på det ekipage som varit mest aktivt och drivande i detta.

Den aktuella dagen arbetade Lindberg tillsammans med Marcus Öhlund. De åkte ut från polisstationen i Piteå tillsammans i en målad polisbil. De svängde ut på vägen och såg en moped några hundra meter bort. De körde för att möta mopeden och mopedisten gjorde då en inbromsning och de uppfattade det som att han reagerade på att han upptäckte polisbilen. Lindberg satt på passagerarplats och Öhlund körde polisbilen. De fortsatte åka mot mopedisten för att kolla om det hänt något eller för att prata med honom.

Just innan de kom fram till mopedisten körde han upp på bakhjulet och körde förbi polisbilen i hög hastighet och fortsatte i riktning mot polisstationen. De försökte vända men såg att han försvann i väg och de valde då en annan väg för att försöka genskjuta honom. De fick inte syn på mopedisten igen men fick information från en annan polispatrull (med Joakim Wiksten och Fredrik Olofsson) att de sett samma moped köra i hög hastighet på gång och cykelvägar i riktning mot Piteå lasarett, Wiksten och Olofsson gjorde inget försök att följa efter mopedisten och tappade honom utom synhåll.

Lindberg åkte tillbaka till polisstationen och tog ut en polismotorcykel för att försöka få stopp på mopedisten och kontrollera honom. Lindberg tänkte att det var ett mildare, bättre och förhoppningsvis mindre våldsamt sätt att försöka få stopp på mopedisten.

Lindberg körde ut med motorcykeln (Öhlund fortsatte ensam i polisbilen) och körde ut på Sundsgatan när han åter fick syn på samma moped med samma förare, som han och Öhlund samt deras kollegor Wiksten och Olofsson nyss sett. Lindberg noterade också att det, på beskrivningen, var samma moped och förare som den han fått berättat för sig varit mest drivande under sommarens händelser.

Lindberg startade kameran och vad som därefter utspelade sig syns på filmen han lämnade in till utredningen mot mopedisten.

På frågor till Lindberg berättade han:

När Lindberg kände igen mopeden och föraren tog han fasta på färg och modell på mopeden (vilket han var förtrogen med eftersom en kollega har en likadan). Han såg att det var samma förare han sett tidigare under dagen som han sedan förföljde eftersom det var samma klädsel och samma hjälm. Lindberg visste inte då vem föraren är.

Lindberg och Öhlund ingick i den vanliga ingripandeverksamheten den aktuella dagen, det var ingen kommendering eller särskild inriktning mot mopedister.

Under åren Lindberg var tjänstledig körde han inte motorcykel, varken i tjänsten eller på fritiden. Lindberg blev godkänd på den avrostningskurs han gick under våren 2022.

Lindberg uppmanades att, även om filmen finns, själv berätta om hur han upplevde

förföljandet och vilka bedömningar han gjorde under tiden det pågick.

Lindberg berättade att han startade filmen och körde fram till mopedisten som hade saktat in. När Lindberg kom fram till honom var han helt stillastående. Lindberg tilltalade honom och förväntade sig att mopedisten skulle stanna eftersom han utgick ifrån att föraren då inte visste att Lindberg sett honom göra något brottsligt. Lindberg menar att han bytt till motorcykel och att mopedisten inte kunde veta att han suttit i polisbilen som mopedisten körde förbi på bakhjulet.

Lindberg blev förvånad när mopedisten vände om och körde därifrån. Han följde efter honom och slog på siren och blåljus ifall mopedisten undgått att se att han är polis. Lindberg åkte på en polismärkt motorcykel. Lindberg ville också ha blåljus och siren för att varna folk som ev. kunde vara i närheten.

Lindberg tyckte att han hade bra kontroll på situationen och kunde komma ikapp och förbi mopedisten och bromsa ner farten. Mopedisten veck dock av igen men Lindberg kunde på nytt köra förbi honom och bromsa ner farten.

Trafiksituationen i övrigt var väldigt lugn och det var inga fordon ute alls och i princip inga gångtrafikanter eller cyklistar heller.

Situationen upprepade sig flera gånger, Lindberg körde ikapp och förbi samt bromsade ner farten men mopedisten vek av åt annat håll.

När de så småningom rundade en taxistation fick Lindberg i tvåans växel, istället för ettans, när han skulle åka iväg igen. Lindberg tänkte att han snabbt skulle släppa kopplingen och kunna blockera mopedistens väg men istället fick han motorstopp.

Mopedisten fick ett försprång och Lindberg lyckades inte fortsätta bromsa ner hans fart. Mopedisten körde förbi en rondell. Lindberg förtydligade att man som förare ser mycket mer av omgivningen och situationen än vad filmen visar, eftersom kameran inte har samma vidvinkel och också filmar rakt fram medan föraren vrider huvudet. Lindberg menar att han själv såg att det inte var någon trafik in mot rondellen och att han inte uppfattade det som någon farlig situation.

När de kom upp för backen såg Lindberg att mopedisten fortsatte i hög hastighet över Nygatan och fick lite kast. Lindberg kände att situationen började bli lite olustig men bedömde att han ändå hade kontroll på situationen eftersom han var så mycket snabbare och snart skulle kunna få mopedisten att sänka farten igen.

Lindberg lyckades också komma ikapp på nytt och få ner hastigheten men mopedisten körde in på en tomt och runt en villa. Det var fortfarande låg hastighet och Lindberg hade på fortfarande sirenen på för att uppmärksamma omgivningen.

Mopedisten fick lite försprång när han körde runt villan men det var fortfarande ingen trafik och Lindberg såg ingen risk med att fortsätta. Han kom ikapp mopedisten på nytt och lyckades få ner hastigheten men mopedisten åkte då in på en gräsmatta.

Lindberg fortsatte efter men av någon, för Lindberg okänd anledning, så stannade mopedisten. Lindberg tänkte att han fått problem med mopeden eller att han tänkte slänga mopeden och försöka springa därifrån. Lindberg körde fram till mopedisten och tog tag i honom och kunde hålla kontroll på honom och där slutade färd.

Lindberg körde ikapp mopedisten och bromsade ner farten i syfte att kunna nå föraren, ett handtag eller nyckeln eller något för att få stopp på hans färd. Lindberg försökte skära av mopedisten väg men varje gång han kom upp jämsides så tvärnitade mopedisten så att Lindberg han passera och mopedisten fick plats att svänga förbi Lindbergs bakhjul så att

Lindberg blev tvungen att vända.

Lindberg kunde inte kliva av och lägga ner sin motorcykel för att få tag i föraren eftersom den är så tung att resa upp igen att föraren då skulle vara borta.

Vid förföljandet var det Lindbergs uppfattning att mopedisten var misstänkt för att inte ha stannat på polismans tecken, vårdslöshet i trafik och olovlig körning. Lindbergs uppfattning var att mopeden gick betydligt snabbare än en moped får göra, även om han inte hade möjlighet att mäta hastigheten. Under förföljandet visste Lindberg inte vem mopedisten var.

När Lindberg gått sina utbildningar till mc-förare inom polisen har han inte fått någon utbildning alls om hur man skall göra vid förföljande av motorcykel eller moped. Avrostrningskursen 2022 handlade bara om hur man kör motorcykeln på ett säkert sätt. När Lindberg gick grundutbildningen fick han utbildning i det rent praktiska sättet att stoppa en motorcykel. Han fick då lära sig att köra upp jämsides och förbi så att polismotorcykelns bakhjul är i höjd med den förföljdas framhjul. Syftet är att den förföljda då inte skall kunna svänga undan och att polismotorcykelns bakhjul är mycket stabilare än den förföljdas framhjul.

Det var också så Lindberg försökte göra vid det aktuella tillfället.

Lindberg hade aldrig läst PMFS 2016:10. Efter det att han fick ett mail med gärningsbeskrivning och kallelse till förhör så läste han den för första gången. Föreskriften har inte nämnts vid de mc-utbildningar som Lindberg genomgått.

När Lindberg läste den kände han att det var en stor skillnad mot den uppfattning han hade innan. Lindberg tänkte då att det inte krävdes lika grova förseelser eller brott för att få inleda ett förföljande. Lindberg vet nu att det krävs synnerlig anledning men att han bara kan spekulera i vad det är. Lindberg har läst att det skall vara ett grovt brott men han har ingen bra uppfattning om var den gränsen skall dras. Lindberg läste också att man får inleda ett förföljande om det är fara för liv eller hälsa eller något liknande, han minns inte ordalydelsen.

När Lindberg läste PMFS 2016:10, efter händelsen, tyckte han ändå att situationen kunde vara sådan att det var enligt regelverket att inleda ett förföljande. Lindberg har efteråt fått veta att mopedisten stoppats på trimmad moped när han var 14-år och att han då rimligen borde bli dömd för grov olovlig körning efter det nu aktuella tillfället. Lindberg menar att det då borde kunna vara ett grovt brott, som krävs för ett förföljande enligt PMFS 2016:10.

Mopedisten körde på ett sätt som Lindberg upplevde var farligt både för honom själv och andra. Lindberg baserar detta även på kollegornas vittnesmål om att mopedisten körde i hög hastighet på gång- och cykelvägar innan förföljandet inleddes.

Även innan det Lindberg hade läste PMFS 2016:10 tyckte Lindberg att han hade skäl till ett förföljande. Han tog då fasta på att mopedisten hade kört farligt och fortsatte göra det. Lindberg menar då att mopedisten kört farligt under sommaren, samma dag innan förföljandet och under själva förföljandet. Föraren blev dessutom misstänkt för brott i samband med att Lindberg inledde förföljandet.

Efter det att Lindberg läste PMFS 2016:10 har han diskuterat det med några kollegor men det har inte varit någon djupare diskussion. Det har mest handlat om att kraven är högt ställda och de han pratat med har varit förvånade över att Lindberg blivit misstänkt för tjänstefel. Lindberg frågade inte rakt ut men förstod det som att de kollegor han pratat med inte heller tidigare kände till skrivelsen i PMFS 2016:10.

Lindbergs kollegor har också sett videon från förföljandet och deras reaktion har varit att det inte var farligt, eller åtminstone inte för farligt för att fortsätta förföljandet.

Lindberg har förföljt och stoppat en mopedist vid ett tidigare tillfälle och det gällde då en mopedist som hade setts med ett vapen i Kista centrum. Det var inget regelrätt förföljande på samma sätt som vid den nu aktuella situationen och Lindberg minns det som att han då förföljde tills den misstänkte hoppade av och sprang iväg eller om det var så att han redan hoppat av sin moped när Lindberg kom dit.

Lindberg håller med om att det var ett förföljande när han körde efter mopedisten den aktuella dagen i Piteå. Lindberg förnekar brott och tycker inte att han gjort något fel. Lindberg grundar detta på att han, under givna förutsättningar, tycker att han gjort på rätt sätt enligt de regler som gäller och enligt det som han är lärd. Lindberg försökte stoppa ett fordon som flydde efter det att föraren blivit misstänkt för brott och det var det han hade lärt sig att man får och ska göra.

Även efter det att Lindberg läst PMFS 2016:10 tycker han att hans agerade var på rätt sida gränsen för det tillåtna men kanske lite närmare vad som inte är tillåtet.

Lindberg tycker dels att misstanken om grov olovlig körning är ett sådant grovt brott som krävs för att få förfölja ett tvåhjuligt fordon och dels att mopedisten körde på ett sätt som var farlig för honom själv och andra.

Lindberg har funderat på vad han kunnat göra annorlunda men såg inte där och då att han kunde agerat på något annat sätt. Efteråt fick Lindberg besked från sin LPO-chef, Andreas Nyberg, att inte göra om det eftersom det är farligt för båda inblandade parter. Lindberg vet inte vilken information chefen då hade om vad som faktiskt hade hänt. Lindberg uppfattade det mer som att Nyberg var orolig över att det skulle kunna bli dålig PR för polisen. Föräldrarna till mopedisten reagerade kraftigt över händelsen och skrev insändare till tidningen. Det var efter det att händelsen omskrevs i tidningen som Nyberg pratade med Lindberg. Lindberg uppfattade det som att Nyberg inte ville att han skulle genomföra ett liknande förföljande men han fick inget råd om hur han istället skulle agera. Samtalet skedde då de möttes i en korridor. Nyberg gjorde ingen referens till PMFS 2016:10.

Lindberg har pratat med sina kollegor om man möjligen skulle kunna försöka dokumentera mopedistens färd för att vid ett senare tillfälle försöka vara på en annan plats och då försöka få tag i honom.

Lindberg hade två kollegor i en patrullbil i närheten samt Öhlund som då patrullerade ensam i en polisbil. När han väl fått stopp på mopedisten kunde han anropa dem men inte under förföljandet. Lindberg hade ett nytt radiosystem och PTT-knappen var inte monterad på motorcykeln. PTT-knappen är den man trycker in för att sända över radion. Lindberg kunde inte kommunicera förrän han stannat och då kunde släppa styret och prata i sin vanliga bärbara radio.

Lindberg tillfrågades hur han skall agera nästa gång han stöter på en trimmad moped vars förare inte vill stanna. Lindberg svarade att det beror på förutsättningarna och att han nu förstår att det krävs starkare skäl för ett förföljande än vad han förstod vid tiden för händelsen. Han vill inte bli misstänkt för brott igen och kommer troligtvis inte våga reagera på situationer där han med laglig rätt kan agera.

Lindberg tror att förföljandet aldrig gick fortare än 90 km/h. Han själv var den som var uppe i högst hastighet och vill minnas att han som mest var uppe i 90 km/h, när han skulle komma

ikapp efter att ha fått i fel växel. Mopedistens hastighet var troligen inte över 70 km/h. Lindberg gör bedömningen utifrån iakttagelser under förföljandet, han hade inte koll på hastighetsmätaren när de körde eftersom han ändå visste att det framgår på kameran.

Lindberg hade inget han ville tillägga utöver det som hittills var sagt.

Advokat Söderlind frågade om den grundläggande mc-utbildningen också avslutades 2016 och Lindberg svarade att den avslutades straxt efter sommaren 2016, troligen i september. Den pågick inte så länge som till 31 oktober 2016.

Advokat Söderlind frågade om Lindberg erbjudits någon utbildning, utöver avrostningen, till exempel i juridiken kring att verka med motorcykel som polis. Lindberg svarade att han inte erbjudits någon sådan utbildning. Söderlind frågade om det finns någon sådan utbildning och Lindberg svarade att han inte vet.

Filmen på förföljandet förevisades för Lindberg och Söderlind utan att någon av dem lämnade någon kommentar eller synpunkt.

Lindberg tillfrågades om han, efter att ha sett filmen, hade något han ville säga. Han sa att han har samma uppfattning, att det är låg trafikintensitet och att han har kontroll på mopedisten, med undantag för då han av växlingsmisstaget låter honom komma för långt ifrån.

Advokat Söderlind tillfrågades om han har fler frågor efter att ha sett filmen. Han frågade om Lindberg är bekant med vägarna som förföljandet tar. Lindberg svarade att de är det men att han inte hade jobbat så länge i området och inte hade jättebra lokalkännedom. Så länge de färdades i de centrala delarna kände han området väl men när de passerat Max var hans lokalkännedom sämre.

Lindberg och Advokat Söderlund fick läsa den pm som utredaren skrivit med bedömning av hastigheten på förföljandet. Lindberg tyckte att uppskattningen av hastigheterna låter rimliga.

Lindberg menar att osäkerheten kring vad formuleringen i PMFS 2016:10 9§ verkligen betyder gör att konsekvensen kan blir att så länge man färdas på en tvåhjuling så är man straffimmun. Lindberg tycker att det blir ett stort problem i hans roll som polisman eftersom man som brottsling då kan välja ett flykthjälpmedel som poliser inte får, eller vågar, följa efter. Det skulle innebära att man inte kan lagföra misstänkta trots att det är uppenbart vad de gjort. Lindberg menar att man inte bara kan låta dem åka eftersom man som polis har ett uppdrag att ingripa.

Genomläst och godkänt

Bilaga - Skäligen misstänkt

Enhet Särskilda utredningar, Utredning 1 Stockholm SU		Diariennr 0150-K4469-22	
Skäligen misstänkt person Lindberg, Carl Oscar Erik	Identifierad Nej	Anledning	Personnr 19870228-0176
Misstankeuppgift			
Rubricering Tjänstefel	Händelse inträffad - - : - 2022-08-09 19:30		Brottskod(Misstanke)
Brottsplatsadress Västergatan			Områdeskod 08812A0081258100
Brottsmisstankenr POD95-BM2022-158763060-IH			Diariennr 0150-K4469-22
Status FU/Utredning pågår	Brottskod 2002	Brottsbeskrivning Tjänstefel	
Information om att förenklad delgivning kan komma att användas av polis, åklagare och tingsrätt är överlämnad vid ett personligt sammanträffande			
Information om att tillgänglighetsdelgivning kan komma att användas av polis, åklagare och tingsrätt är överlämnad vid ett personligt sammanträffande			
Underrättelse om misstanke 2022-10-21	Informerad om möjlighet till strafflindring (FUK 12c)		
Beslutsdatum misstankebeslut 2022-09-12	Beslutsfattare misstankebeslut Englund, Nicklas		



Underrättelse/Delgivning jml RB 23:18a

Enhet

Särskilda utredningar, Utredning 1 Stockholm SU

Ärende

Diariernr

0150-K4469-22

Underrättad av

Rundeberg, Jesper

Gärning

Tjänstefel Fullbordat, Västergatan Piteå, mellan - och 2022-08-09 19:30

Berörd person

Personnr

19870228-0176

Efternamn

Lindberg

Förnamn

Carl Oscar Erik

Underrättelsesätt

Muntlig underrättelse

Datum för muntlig underrättelse

2022-12-05

Yttrande senast (rådrum)

2022-12-28

Notering

Efter överenskommelse har Lindberg, 2022-12-05, fått protokollet till sin tjänstemail och på hans begäran skickas DVD-skivan endast till advokaten.

Muntligen underrättad om att förundersökningen är slutförd och om vilket material som tillkommit sedan förh

Resultat av slutunderrättelse

Ingen erinran

Information gällande erinran

Försvare

Namn

Söderlind, Magnus

Underrättelsesätt

Muntlig underrättelse

Datum för muntlig underrättelse

2022-12-05

Yttrande senast (rådrum)

2022-12-28

Notering

Fått kopia av utredning med bilagd DVD-skiva per post.

Kopia av utredningen per post till kontoret.

Resultat av slutunderrättelse

Ingen erinran

Information gällande erinran