

Analyse av politiets forfølgelseskjøring

**Hvordan risikoen med forfølgelseskjøring kan
forebygges**

En teoretisk oppgave

BACHELOROPPGAVE (OPPG300)

Politihøgskolen

2016

Kand.nr : 253

Antall ord: 6594

Innhold

1.0 – Innledning	1
1.1 – Bakgrunn for valg av tema	1
1.2 – Problemstillingen.....	1
1.3 – Begrepsforklaringer	2
1.3.1 – Forfølgelse av kjøretøy	2
1.3.2 – Maktmiddel	2
1.4 – Min tilnærming til problemstillingen og besvarelsen.....	3
2.0 – Metode og fremgangsmåte	4
2.1 – Metode.....	4
2.2 – Min forforståelse av tema.....	4
2.3 – Materiellinnhenting	5
3.0 – Forskning	7
3.1 – Studie av forfølgelser	7
3.2 – Gjennomgang av politiets forfølgelsesopplæring.....	8
3.3 – Analyse av politiets forfølgelseskjøring	9
3.4 – Amerikansk forskning	10
3.5 – Etikken i forfølgelseskjøring	11
3.6 – Fagplan for politihøgskolen B2	12
4.0 – Forebygging	13
5.0 – Drøfting	14
5.1 – Utsettelsen for risiko	14
5.2 – Restriktiv instruks.....	15
5.3 – Kompetanseforbedring	17
6.0 – Konklusjon og avslutning	19
7.0 – Litteraturliste og kildehenvisninger	20
7.1 - Nettsider	20
7.2 – Lovverk og instruks.....	20
7.3 – Selvvalgt pensum	21

1.0 – Innledning

1.1 – Bakgrunn for valg av tema

Opp gjennom årene har det vært flere bilulykker, av og til dødsulykker, som følge av en politiforfølgelse i bil. Personer i kjøretøy som har nektet å stanse for politiet og utsetter seg for livsfarlige hastigheter for å slippe unna. Personer som har tvunget politiet til å utføre forfølgelsekjøring etter dem.

Min interesse for temaet begynte det første året på politihøgskolen (PHS) i 2013 når jeg ble oppmerksom på medieoppslag av ulykker hvor politiet i sine kjøretøy hadde forfulgt en fluktfører. Interessen ble forsterket under mitt andre år på politihøgskolen, i det som kalles B2, under det obligatoriske utrykningskjøringskurset. Kurset bestod av både teoretisk og praktisk godkjenning av kunnskaper og ferdigheter i utrykningskjøring. Det jeg reagerte på var at en av de vanskeligste og potensielt farligste formene for utrykningskjøring, nemlig forfølgelse, kun ble omtalt teoretisk. Som studenter fikk vi ikke muligheten til å trene på forfølgelsekjøring, og vi hadde heller ikke tillatelse å utføre forfølgelser ute i praksisåret. Til tross for dette er det forventet at når vi blir uteksaminert fra politihøgskolen skal kunne utføre slik tjeneste uten videre kursing. Å forfølge et kjøretøy i høye hastigheter krever gode kunnskaper og ferdigheter i utrykningskjøring og situasjonsvurdering. Dette førte til spørsmålet om politiet er kompetente nok til å utføre slik forfølgelse og at denne kompetansemangelen er årsaken til unngåelige ulykker i tjenesten.

1.2 – Problemstillingen

Jeg ønsker å se om opplæringen og gjennomføringen av forfølgelsekjøring av kjøretøy i dagens etat er tilstrekkelig for å møte utfordringene som slik kjøring medfører, og om farlige situasjoner som følge av denne kjøringen kan forebygges. Min problemstilling blir som følger:

Hvilke tiltak kan innføres for å bevare publikums og politiets sikkerhet og redusere risikoen ved utførelse av forfølgelsekjøring?

1.3 – Begrepsforklaringer

Det er for den videre besvarelsens del viktig å forklare og konkretisere hva jeg mener når jeg snakker om forfølgelseskjøring, hvor det er regulert, og hvorfor jeg kommer til å omtale det som et maktmiddel.

1.3.1 – Forfølgelse av kjøretøy

Hjemmel for å kjøre forfølgelse står i instruks for utrykningskjøring og forfølgelse av kjøretøy kapittel 3¹. Instruksens punkt 3.1 beskriver at «med forfølgelse menes at politiets kjøretøy med hensikt følger etter et bestemt kjøretøy». Auglend (2012) definerer forfølgelseskjøring som:

«Politiets aktive forsøk på å stanse eller pågripe personer i en motorvogn som er i bevegelse, når føreren er oppmerksom på politiets forehavende og motsetter seg stansing og pågripelse ved å opprettholde eller øke farten, eller ved å ignorere politiets forsøk på å stanse kjøretøyet» (s. 449).

Lettere forklart kan det sies at forfølgelse er å kjøre etter et annet kjøretøy av en tjenestehandlig grunn. I følge definisjonen fra instruksen er det å kjøre etter en bil som har et ødelagt blinklys, men som ikke har lagt merke til politiets signaler, å regne som forfølgelseskjøring. Slik hverdagsforfølgelse er oftest uproblematisk og en naturlig del av patruljetjeneste i kjøretøy. Det er ikke den delen av forfølgelseskjøring jeg har valgt å analysere. Fokuset mitt er rettet mot høy-hastighetsforfølgelser etter farlige eller viktige gjerningspersoner, på måten Auglend definerer forfølgelse. Personer som i kjøretøy enten stikker fra et åsted eller nekter å stanse på politiets signaler og tar heller sjansen på å leke katt og mus. Personer som er villige til å risikere ikke bare deres eget liv og helse, men også andres, for å unnsnippe politiet.

1.3.2 – Maktmiddel

Foruten instruks for utrykningskjøring er forfølgelseskjøring også hjemlet i politiloven (pl.) av 1995, §7, 1. ledd. Her fremkommer det tre vilkår når politiet kan gripe inn, nemlig for å stanse forstyrrelser av den offentlige ro og orden, ivareta enkeltpersoners eller allmennhetens sikkerhet og for å avverge eller stanse lovbrudd. I pl. §7, 2. ledd, fremkommer diverse inngrep

¹ Se vedlegg 1: Instruks for utrykningskjøring og forfølgelse av kjøretøy

politiet kan ta i bruk i håndhevelse av 1. ledd, der «politiet kan i slike tilfeller blant annet regulerer ferdsel, forby opphold (...)» m.m.

Edvinsen (2012, s. 74) skriver at denne listen ikke er uttømmende, pga. formuleringen «blant annet». Forfølgelsekjøring, selv om ikke konkret nevnt, er i denne sammenhengen regulert under denne formuleringen. Foruten pl. §7 er forfølgelsekjøring regulert etter pl. §6, 2. og 4. ledd i forhold til å være nødvendig og hensiktsmessig, som jeg vil utdype senere i besvarelsen. Det kan være interessant å påpeke at forfølgelse kan reguleres i straffeprosessloven §171 og §173, og påfølgende §170a og §178, hvis forfølgelsen er del av en pågripelse (Auglend 2012, s. 449).

Som Auglend skriver, så handler forfølgelse om å få «stanset og anholdt eller pågrepet» (s. 447) fluktføreren, og at dette gir forfølgelsen en karakter av maktanvendelse. Det er med denne begrunnelsen at jeg omtaler forfølgelsekjøring som et maktmiddel.

1.4 – Min tilnærming til problemstillingen og besvarelsen

Jeg har til nå presentert min bakgrunn for valg av tema, hvilken problemstilling jeg ønsker å besvare, samt avklart noen sentrale begreper. I besvarelsen vil jeg presentere hvilken metode jeg har brukt for å anskaffe informasjonen min, og begrunne valget av de vitenskapelige tekstene og artiklene som jeg har anvendt. Videre kommer jeg til å objektivt presentere funnene jeg har hentet fra de ulike rapportene, studiene og artiklene som jeg har valgt. Disse funnene kommer til å danne grunnlaget for min videre diskusjons- og drøftingsdel hvor jeg skal, med et kritisk øye, vurdere informasjonen opp mot problemstillingen. I slutfasen kommer jeg til å oppsummere funnene og komme med en konklusjon på problemstillingen på grunnlag av funnene og drøftingen. Litteraturliste med kildehenvisninger vil deretter fremkomme avslutningsvis.

Forfølgelsekjøring er en del av den overordnede utrykningskjøringen, men det er den konkretiserte forfølgelsesdelen jeg har valgt å fokusere på. Forfølgelse utført av vanlige politibetjenter som innehar kompetansebevis for utrykningskjøring, jf. instruks for utrykningskjøring punkt 6. Betjenter, gjerne nyutdannede, som ikke har etterutdanning i utrykningskjøring slik som instruktører og utrykningspolitiet (UP). Jeg har valgt å ikke drøfte

politiets kompetanse i forhold til den generelle utrykningskjøringen ettersom det går vekk fra besvarelsens hovedfokus. Besvarelsen kommer heller ikke til å ha fokus på stansingen av forfulgte kjøretøy som beskrevet i politidirektoratets instruks for tvangsmessig stansing av kjøretøy av 01.01.10.

Noen av nøkkelbegrepene jeg har fokusert på under besvarelsen er forebygging, risikoforståelse, opplæring og sikkerhet.

2.0 – Metode og fremgangsmåte

2.1 – Metode

Dalland (2012, s. 42) siterer den norske sosiologen Vilhelm Aubert i sin beskrivelse av metode som «en fremgangsmåte for å komme frem til ny kunnskap». Metode fremstilles her som et redskap til å samle inn informasjon. Avhengig av hvilket spørsmål som blir stilt, må en vurdere hvilken metode som egner seg til å besvare spørsmålet. For å ta en slik vurdering må en ha kunnskap om de ulike kravene som stilles til metodene, hvor Dalland (2012, s. 42) skriver at en må «forstå sammenhengen mellom problemet som skal løses og valget av metode». En må med andre ord ha en forståelse for hvilken type informasjon en ønsker å innhente og hvordan en innhenter den. For å besvare problemstillingen har jeg valgt en teoretisk tilnærming. Årsaken til dette er fordi jeg ønsker å formidle nøytrale forklaringer i et bredt perspektiv basert på teori fra forskningsartikler og fagartikler som har fordypet seg i emnet. Jeg ønsker å se på analyser av politiets forfølgelseskjøring som kan kontrolleres og etterprøves i det mål å besvare problemstillingen vi står ovenfor.

2.2 – Min forforståelse av tema

Som det fremkom i innledningen så er ikke tema et emne jeg har stor personlig erfaring med. Min forståelse av tema omhandler heller det jeg ikke har opplevd. Det som i mine tanker er en manglende form for opplæring under utrykningskjøringskurset som alle politibetjenter må gjennomgå under utdanningen på politihøgskolen. Media var min første inspirasjonskilde til hvorfor jeg valgte dette tema, og som følge av dette kan det sies at jeg har blitt farget av dets

søkelys. Denne fargingen og det jeg følte som manglende opplæring har vinklet tankesettet mitt på at problemet burde kunne løses i stor grad av bedre opplæring. At bedre opplæring kan være med å forebygge fremtidige ulykker i tjenesten. Med det i mente er det viktig å huske på forskerrollens ansvar med å være objektiv og nøytral. Olsvik (2013) skriver at «forforståelse er den oppfatningen du bringer med deg til det materialet du skal tolke» (s. 111). Videre skriver Olsvik at det er viktig å søke etter informasjon som går imot vår forforståelse. Under informasjonsinnhentingsprosessen er det viktig at mine egne forutsetninger og holdninger ikke legges til hinder for å søke etter informasjon som kan gå imot forforståelsen. Mitt mål er å komme frem til en besvarelse gjennom en variert diskusjon og drøfting som tar for seg argumenter både til gunst og til ugunst for tema.

2.3 – Materiellinnhenting

For å besvare problemstillingen ønsket jeg å finne artikler og studier som hadde tatt for seg risikoen med å utføre forfølgelseskjøring og sett det i lys mot opplæringen. Jeg ønsket også å finne informasjon om skadeomfanget som følge av forfølgelseskjøring. En av besvarelsens utfordringer var å oppfylle kravet om selvvalgt pensum. Det eksisterer begrenset forskningsmateriale om emnet i norsk sammenheng, og deler av den norske forskningen baserer seg på utenlandsk forskning. Jeg har inkludert utenlandsk materielle, men har valgt å ha hovedfokus på norsk forskning ettersom dette materialet tar i større grad for seg konkrete utfordringer rettet mot den norske politietaten.

For å finne relevant litteratur om tema søkte jeg på Politihøgskolen sitt bibliotek via søkemotoren Oria. Ved å bruke søkeordene «politiet» og «forfølgelseskjøring» fant jeg først artiklene *En gjennomgang av politiets grunnopplæring i utryknings- og forfølgelseskjøring ved Politihøgskolen (PHS)* av Lillian Fjerdingen og Dagfinn Moe (2002) og *Vurdering av politiets forfølgelseskjøring: dybdeanalyse av 44 biljakter* av Dagfinn Moe (2000). Begge tekster utgitt av SINTEF, Trondheim. SINTEF er ifølge sin nettside Skandinavias største uavhengige forskningsorganisasjon. Jeg har vurdert rapportene som seriøse og pålitelige ved at de belyser farene med forfølgelseskjøring og dens konsekvenser, og har derfor valgt å anvende disse artiklene i besvarelsen.

Ett annet av treffene i Oria var *En analyse av politiets forfølgelseskjøring* av Dagfinn Moe (2000) utgitt i regi av Politihøgskolen (PHS). Analysen er en del av den overordnede boken *Det vanskelige politiarbeidet: Justisdepartementets forskningskonferanse* (2000). Her har Moe tatt utgangspunkt i sin tidligere dybdeanalyse fra samme år. Jeg inkluderte denne analysen på grunn av at den fremhever viktige poeng som er relevant for besvarelsen.

Det siste treffet i Oria var Morten Nilstads (2005) *Etikk: Yrkesetikk for politiet*. Her handler kapittel 7 i boken om «forfølgelseskjøring i etisk perspektiv» (s. 281-297). Nilstad har utgangspunkt i SINTEFs rapport fra år 2000 *Vurdering av politiets forfølgelseskjøring – dybdeanalyse av 44 biljakter* hvor han tar opp noen etiske problemstillinger mot politiets utførelse av forfølgelseskjøring.

I søkemotoren Google under søkeordene «police» «pursuits» «research» fant jeg tre artikler utgitt av, og i samarbeid med, det amerikanske justisdepartementet. Den første artikkelen var Cynthia Lum og George Fachner sin artikkel om *Police pursuits in an age of innovation and reform* fra 2008. Artikkelen omhandler i stor grad innsamlingen av data i forbindelse med forfølgelseskjøring og har blant annet analysert hvilken type forfølgelsesinstruks diverse distrikter i USA anvender og hvordan denne instruksen blir kontrollert og håndhevet.

Den neste artikkelen var Geoffrey P. Alperts *Police Pursuit: Policies and Training* fra 1997 hvor Alpert har sett nærmere på risikoen med forfølgelseskjøring og hvordan det kan knyttes til opplæring. Den siste artikkelen var *Restrictive Policies for High-Speed Police Pursuits* av Hugh Nugent, Edward F. Connors, J. Thomas McEwen og Lou Mayo (1990) og omhandler forfølgelsesinstrukser til amerikanske politidistrikter og hvordan de blir anvendt. Jeg har tatt utdrag fra de amerikanske artiklene, men ikke anvendt dem i sin fullhet både på grunn av besvarelsens plassbegrensninger og på grunn at deler av forskningsmaterialet går igjen i det norske.

Auglend m.fl. (2012) har i *Politirett* skrevet et eget delkapittel om forfølgelse av motorvogn. Ett kapittel som i stor grad er basert på Moes dybdeanalyse fra 2002, men den fremhever i større grad definisjonen av forfølgelse og hjemmelsgrunnlaget enn annen litteratur. Denne informasjonen har jeg allerede anvendt i kapittel 1.3.

Fra PHS sin hjemmeside lastet jeg ned fagplanen for B2 2014-2015 der jeg har benyttet informasjon fra hovedområdet: operative oppgaver – politiets utrykningskjøring. Jeg har også vedlagt timeplanen for utrykningskjøringskurset jeg gjennomgikk i B2, i tillegg som jeg har anvendt pensumoversikten av hva som ble gjennomgått av instruktørene på kurset. Grunnen for å inkludere denne informasjonen er for å belyse hvor stor andel av kurset som blir dedikert til forfølgelseskjøring.

3.0 – Forskning

En av utfordringene til besvarelsen var at forskningsmaterialet i stor grad er eldre materiale. Mye av forskningen stammer fra tidlig 2000-tallet, og dette byr på utfordringer sett i lys av et politi som stadig er i forandring. Samtidig er det interessant å se på både forskjellene og likhetene mellom det som ble presentert for nesten 15 år siden, mot dagens situasjon.

3.1 – Studie av forfølgelser

Den første artikkelen jeg anvendte var Dagfinn Moe (2000) sin SINTEF studie av 44 forfølgelser som endte med personskader eller død. Studien ble laget for å analysere hvorfor og hvordan forfølgelsene ble gjennomført. Moe presiserer i artikkelen at det «ikke er grunnlag for å trekke konklusjoner vedrørende hvor alvorlig og risikofylt forfølgelseskjøring er generelt» (s. 7). Dette begrunnes med at det ikke forekom statistikk på utførte forfølgelseskjøringer som ikke hadde endt i personskader eller død. I sammendraget på forsiden av rapporten skriver Moe at forfølgelser er oftest korte med høye hastigheter som medfører høy risiko både for fluktbilkjørerene og patruljer som velger å følge etter. Den vanligste forbrytelsen er biltyveri og halvparten av fluktbilførerne er sterkt påvirket av rusmidler. Senere i studien forklarer Dunham (gjengitt etter Moe, 1998) at i en amerikansk undersøkelse fra 140 innsatte i 3 fengsler fremkom det at mesteparten av fluktbilkjørere bare ville være villige til å redusere farten når de følte seg trygge. Denne trygghetsfølelsen ble beskrevet som «fravær av lyd- og lyssignaler og en gjennomsnittlig avstand på to kvartaler i by og drøyt 2 miles (ca. 3 km) langs landevei» (s. 10).

Det fremkommer av studien at forfølgelseskjøring er meget risikabelt og at mens politiet har mulighet til å regulere sin kjøremåte, må fluktbilføreren ta mye større sjanser og hastigheter for å unnsnippe. Her skriver Moe at politiet er i stor grad villige til å ta større sjanser enn normalt og at dette kan forekomme som følge av bl.a. manglende kjøredyktighet og risikoforståelse. I den avsluttende delen av studien konkluderer Moe at det bør fokuseres mer på momenter som tar for seg risikovurdering- og forståelse, samt på det Moe omtaler som «forfølgelsespsykologien» (s. 47). Altså hva er det som får en politibetjent til å utsette seg selv og andre for slik risiko for å ta en kriminell. Moe omtaler i tillegg tiltak som bl.a. handler om å innføre en godkjenningsordning med tidsbegrensning for dem som skal utføre forfølgelseskjøring.

3.2 – Gjennomgang av politiets forfølgelsesopplæring

Den neste artikkelen er en gjennomgang av politiets grunnopplæring i utrykningskjøring og forfølgelseskjøring. Denne ble laget i regi av SINTEF på oppdrag av Politidirektoratet i 2000 av Lillian Fjerdingen og ble utgitt i 2002. Dagfinn Moe var medforfatter av denne rapporten.

I rapporten skriver Fjerdingen (2002, s.5) at det ikke er noen systematisk registrering av forfølgelseskjøringer i Norge og forklarer at datagrunnlaget i rapporten er meget usikker. Det anslås likevel, med å se på politilogger og vaktjournaler i Oslo, Bergen, Trondheim, Tromsø og 7 andre lensmannsdistrikter, at det forekommer ca. 1500-2000 forfølgelseskjøringer i året. Fjerdingen påpeker videre i rapporten (s. 12) at det ikke er noen oversikter over antall gjennomførte forfølgelser, eller hvor mange av dem som var vellykkede, avbrutte, resulterte i nestenulykker eller ulykker. Når Fjerdingen lagde rapporten ble det registrert 76 forfølgelsessaker. Ut av de sakene var det 9 uhell/ulykker, derav 7 var kun materielle skader og 2 personskader. Personskadene utgjorde 2,6% av forfølgelseskjøringene, som på landsbasis, basert på deres tidligere anslag på antall forfølgelseskjøringer (tallet 1750 ble anvendt i regnestykket), tilsvarer 46 uhell/ulykker per år. Fjerdingen har sett på årsakene som har ført til forfølgelseskjøring og kommet frem til at tyveri og mistanke om kjøring under påvirkning av rusmidler utgjør mesteparten av tilfellene. Varigheten på forfølgelsene har de anslått til å være mellom 1 og 10 min.

Fjerdingen har blant annet sett på utdanningene i de andre nordiske landene, derav i Sverige. Svenskene hadde i 2002 ingen instruks som regulerte bruken av forfølgelse, men at de

fokuserte på hjelpemidler for å stoppe kjøretøy. Fjerdingen skriver at alternativet svenskene har er å avbryte forfølgelsen tidlig, for så å gå over til spaningsrettet virksomhet (s.25). Videre blir det henvist til utdanningen i Danmark, der danskene har opplæring i forfølgelse. De blir opplært til å ikke presse biler under forfølgelseskjøring og viktigheten av å avbryte når det er nødvendig. Denne opplæringen har også en spesiell del som foregår både på lukket bane og i vanlig trafikk der det fokuseres på rolig forfølgelse. Det kommenteres at denne opplæringen har større preg av spaningen enn forfølgelse, men gir likevel elevene erfaringer med vanskeligheten å følge etter et kjøretøy (s.27). Fjerdingen henviser til slutt til England hvor det bare er dem med etterutdanning i utrykningskjøring som kan gjennomføre forfølgelse av kjøretøy (s.29).

Rapporten kommer med flere forslag for å forbedre opplæringen i utrykningskjøring, hvor forfølgelseskjøring blir omtalt som et ledd i etterutdanning i bilkjøring. Et moment rapporten kommer med til å øke kvaliteten og omfanget til utrykningskjøringsutdanningen er bruk av kjøresimulator. Her henvises det til at innen fly-, tog-, båttrafikken og forsvaret brukes simulatorer i førerutdanningen. Det henvises også til at PHS bruker skytesimulatorer og at en kjøresimulator kan brukes på lignende vis. Fjerdingen kommer med forslag at det burde være regodkjenning på utrykningskjøring hvert andre år, i motsetning til fem år, og at det burde være eget kompetansebevis for å kunne kjøre forfølgelse.

3.3 – Analyse av politiets forfølgelseskjøring

I Moes analyse av politiets forfølgelseskjøring bruker Moe kildematerialet han anvendte i sin dybdeanalyse fra samme år. Her har jeg valgt å vektlegge funnene Moe presenterte fra diverse amerikanske studier og undersøkelser.

I analysen fremlegger Moe (2000) at en rekke amerikanske undersøkelser på 80- og 90-tallet anslår at «mellom 30 og 40% av forfølgelser ender som ulykker, mellom 4 og 20% ender med personskader, mens 1% ender med dødsfall» (s. 73). Moe henviser til argumenter som debatterer at forfølgelse kan ha en forebyggende effekt mot fremtidige fluktførere, og at dette er med å rettferdiggjøre risikoen. På den andre siden henviser han til argumentet med at en slik forebyggende effekt er for liten sammenlignet mot risikoen for liv og eiendom (s. 74). Et

av de nevnte tiltakene rettet mot denne risikoen av forfølgelse er bruken av helikopter. Alpert (gjengitt av Moe s. 77, 1998) evaluerte to amerikanske politidistrikter som aktivt benyttet helikopter under forfølgelser. Distriktene hadde høyere suksessrate med pågripelser der helikopteret overtok forfølgelsen, mot forfølgelser gjennomført av patruljer på bakken. Alpert viste til at distriktene hadde en restriktiv instruks hvor forfølgelser ble, ved unntak, avbrutt hvis det ikke var helikopter tilgjengelig.

3.4 – Amerikansk forskning

I artikkelen av Lum og Fachner (2008) *Police pursuits in an age of innovation and reform* skriver de at en av de vanligste grunnene til at personer forsøker å kjøre fra politiet slik at en forfølgelsessituasjon oppstår var fordi bilen var stjålet. I forhold til om strengere instruks vil medføre flere fluktførere skriver Lum og Fachner at det er lite som tyder på at flere personer vil forsøke å unnsnippe politiet hvis politiet har en restriktiv forfølgelsesinstruks. Det som avhenger om vedkommende flykter er ikke på grunn av tidligere kriminalitetshistorikk eller politiets instruks, men alvorligheten av situasjonen vedkommende befinner seg i der og da (s. 25).

Et gjennomgående emne i Lum og Fachner sin artikkel er behovet for å registrere og dokumentere data om forfølgelser i et sentralt register. Det blir listet en rekke punkter om informasjon som kan være interessante å se på til fremtidig forskning, herunder hvorfor forfølgelsen oppstod, hvem er involvert, hvor lenge varte den, sosial-økonomisk status til fluktfører, informasjon om polititjenestepersonen som utførte forfølgelsen, stedet hvor forfølgelsen oppstod/sluttet, m. m. (s. 27). Behovet for en slik samling av informasjon begrunnes med det vil hjelpe politiet med å vurdere instruks og rutiner på hvordan de utføres og hvilke konsekvenser ulike instruks/forfølgelsesmetoder medfører (s. 28). Et av de relevante elementene i konklusjonen til Lum og Fachner er at registrering av informasjon etter en forfølgelse kan gi en bedre forståelse av faktorene som kan medføre et negativt utfall samt gi et bedre vurderingspunkt i gitt situasjon (s. 74)².

² Til sammenligning er det ingen sentral registrering av forfølgelseskjøring i Norge utenom det som følger av Riksadvokatens rundskriv nr. 03/2006, kapittel VI, 2.2. for Spesialenheten, nemlig at all forfølgelseskjøring som har resultert i alvorlig skade eller død oversendes Spesialenheten for etterforskning.

I Alperts (1997) *Police Pursuit: Policies and Training* fremkommer det at villigheten for politiet til å utsette seg for fare under forfølgelseskjøring henger i stor grad sammen med alvorligheten av lovbruddet (s. 1). Alpert skriver videre at andelen rekrutter som var villige til å forfølge en mistenkt under det han beskriver som «lav-risikoforfølgelse» (Alpert definerer risikoen avhengig av elementer som værforhold, veiforhold, trafikk og bebyggelse) etter å ha fått opplæring i farene med forfølgelseskjøring falt merkbart sammenlignet med andelen som var villig til slikt før opplæringen (s. 5). Alpert påpeker og konkluderer blant annet med at trening og opplæring i risikoelementene under forfølgelseskjøring er en kritisk del av politiutdanningen (s. 7).

Nugent m. fl. (1990) i *Restrictive Policies for High-Speed Police Pursuits* henviser til forskning av Alpert og Anderson som stresser nødvendigheten med opplæring og tilsyn i håndhevelsen av en restriktiv forfølgelsesinstruks. At instruksene bare er så god som tjenestepersonellet som er opplært til å håndheve den (s. 9). Nugent m. fl. skriver at et av distriktene undersøkt i artikkelen brukte alternativer til forfølgelse, slik som å avbryte forfølgelsen totalt eller å forfølge på trygg hastighet, «following at safe speed» (s. 14). Avbrytelsen var aktuell i de tilfeller når politiet visste identiteten til mistenkte og at vedkommende ikke var til fare for andre. Forfølgelsen på trygg hastighet ble brukt hvis det ikke hastet å pågripe mistenkte.

I artikkelen påpeker Nugent m. fl. at teknikkene som fremkommer i instruksene, deriblant når man skal avbryte eller forfølge på trygg hastighet, kan bare læres via faktisk opplæring (s. 20). Nugent m. fl. fremhever videre viktigheten med å kunne løse en forfølgessituasjon uten å ty til forfølgelse. At politiet avbryter jakten dersom det lar seg gjøre, eksempelvis ved at politiet identifiserer mistenkte ved å ta bilde av vedkommende. På denne måten kan politiet avbryte eller forfølge på trygg hastighet og pågripe den mistenkte på et senere tidspunkt (s. 20).

3.5 – Etikken i forfølgelseskjøring

Kapittelet til Nilstad (2005) om forfølgelseskjøring i etisk perspektiv er i stor grad basert på SINTEF-rapporten fra 2002 som allerede er anvendt. Jeg har derfor ikke lagt stor vekt på funnene som blir gjengitt, men heller fokusert på de etiske holdningene og verdiene som finner sted under forfølgelseskjøring.

Det Nilstad skriver er at en politibetjent står ovenfor kontinuerlig vanskelige vurderinger i forfølgelsessituasjonens forskjellige faser (s. 285). I oppstarts/vurderingsfasen må politibetjenten avgjøre om forfølgelsen skal iverksettes på grunnlag av situasjonen og forholdene for øvrig. Nilstad legger også opp for at politibetjenten hele tiden må være i stand til å ta fortløpende vurderinger underveis og i avslutnings-/avbrytelsesfasen ta vurderinger om forfølgelsen skal avbrytes eller ikke. Han skriver videre at for å kunne ta gode vurderinger under en slik akutt situasjon er det viktig med gode risikovurderinger, kunnskaper om forfølgelsespsykologien til både den forfulgte og politiet og ikke minst gode holdninger (s. 285).

Under en forfølgelse beskriver Nilstad at det forekommer et «jeger-bytte» forhold hvor hverken av partene ønsker å tape (s. 285). Den forfulgte ønsker ikke å bli tatt, mens politiet ønsker ikke å la fluktføreren unnslippe. Grunnen til hvorfor politiet ikke ønsker å la fluktførere slippe unna er sammensatt, og Nilstad legger til grunn SINTEF-rapportens funn med at denne motivasjonen kan blant annet grunne i det sosiale presset i politiet om å ikke la gjerningspersoner slippe unna (s. 289). Ikke bare er det visse forventninger fra publikum at politiet fanger kriminelle, men for politibetjenter kan det oppleves som et personlig nederlag å ikke lykkes (s. 292). Et holdningssett uegnet for politiet. Det gjennomgående temaet som fremgår i kapittelet er nemlig fokuset på politiets holdninger og verdier. At politiet må unngå å få tunnelsyn som legger begrensninger i evnen til å ta vurderinger fra ulike perspektiver (s. 285). Skjulte verdier og motivasjoner kan ikke tillates å ta styringen under en situasjon som ikke bare involverer politiet og gjerningspersoner, men også annen trafikk som blir aktører i situasjonen.

3.6 – Fagplan for politihøgskolen B2

I fagplanen for bachelorstudiet B2 2014-2015 fra PHS omtales forfølgelseskjøring under hovedområdet operative oppgaver: politiets utrykningskjøring, som følgende:

«Studentene har etter endt opplæring kunnskap om politiets instruks for utrykningskjøring og forfølgelseskjøring» (s. 31).

Studentenes opplæring i forfølgelseskjøring er av fagplanen rent teoretisk, der det ikke er fastsatt noen krav om læringsutbytte i henhold til ferdigheter opp mot forfølgelseskjøring.

Opplæringen i forfølgelseskjøring foregår under utrykningskjøringskurset som i dag er tillagt politiutdanningens andre år. Det består av to ukers leiropphold med både teoretisk og praktisk eksamen tilknyttet utrykningskjøring. Disse to ukene består av 4 trinn, bestående av et grunnkurs i grunnleggende forståelse for utrykningskjøring, grunnleggende kjøredyktighet, utrykningskjøring, og til slutt utrykningsoppdrag med avsluttende sikkerhetskurs. Under trinnene er det fokus både på praktiske ferdigheter i bilkjøring og teoretiske kunnskaper om lovgrunnlag, sikkerhet, kjøreprosess, kjøremetodikk, fartsføre, m.m. Studentene blir kontinuerlig vurdert av instruktørene for å kontrollere om studentene innehar og tillærer seg de ferdigheter og kunnskaper som er nødvendige for å komme videre i kurset.

Opplæring i forfølgelseskjøring blir omhandlet i trinn 3. I vedlagt timeplan som undertegnede fikk utlevert vinteren 2015 under sagt kurs fremkommer det at forfølgelseskjøring (sammen med lovgrunnlag) kun blir omtalt i to teoritimer³. Olsen m. fl. (2013) skriver at «under opplæring i utrykningskjøring er det ikke anledning til å øve på forfølgelseskjøring. Dette er regulert i «Sikkerhetsbestemmelser for opplæring og øvelser i politiet» (2009, avsnitt 4.4)» (s. 180). Studentene får ingen mulighet til å simulere forfølgelseskjøring under kurset, og studentene har heller ikke tillatelse til å gjennomføre forfølgelseskjøring i praksisåret etter å ha ervervet kompetansebeviset.

Pensumet til opplæringen i B2 er nedskrevet i boken *Utrykningskjøring* av Olsen m. fl. (2013), hvor foruten instruksene for utrykningskjøring og forfølgelse av kjøretøy (s. 177-179) omtales forfølgelseskjøring kort på sidene 175-176 i kapittel 12: Spesielle forhold knyttet til politiets utrykningskjøring. Her tar pensumet i stor grad for seg funnene fra SINTEFs rapport fra 2000 i forhold til risikoen knyttet til slik kjøring.

4.0 – Forebygging

En stor del av politiets virksomhet og oppgaver er rettet mot forebygging, slik det fremkommer av Stortingsmelding nr. 42 (2004-2005). At politiet skal ivareta samfunnets og

³ Se vedlegg 2: Timeplan for grunnleggende opplæring i utrykningskjøring for studentene

befolkningens behov for rettsikkerhet, trygghet og alminnelig velferd gjennom forebyggende virksomhet. Her er politiet tillagt et stort ansvar, men hva menes egentlig med forebygging?

I pl. §1, første setning står det at «politiet skal gjennom forebyggende (...) virksomhet være et ledd i samfunnets samlede innsats for å fremme og befeste borgernes rettsikkerhet, trygghet og alminnelig velferd for øvrig". I politiinstruksen av 1990 (pi.) §10-1, 1. ledd står det at politiet skal forebygge mot straffbare handlinger og lignende ordlyd finner vi i pl. §2, 1. ledd nr. 2 hvor politiets oppgaver er bl.a. å forebygge kriminalitet. Når en snakker om forebygging i et polisiær perspektiv er det naturlig å tenke opp mot kriminalitet, det å forhindre uorden og lovbrudd. Begrepet forebygging og dens virkeområde er likevel mye bredere enn så. Lie (2015) skriver at forebygging handler om å «være i forkant og forhindre at noe negativt skjer» (s. 19). Å forebygge kan bety så mangt, og et av eksemplene Lie bruker i sin forklaring om forebygging er at det kan være rettet mot alt fra psykiske lidelser til trafikkulykker. Det er sistnevnte, trafikkulykker, som er interessant å se på i denne besvarelsen. Kan trafikkulykker og andre farlige situasjoner som følge av forfølgelse kan forebygges?

5.0 – Drøfting

5.1 – Utsettelsen for risiko

Vi har sett hvordan politibetjenter utsetter seg selv om høy risiko for å fukke fluktførere og amerikansk forskning som viser at fluktførerne ikke er villige til å redusere farten så lenge politiet er i nærheten (Moe, 2000, s. 10). Det faller dermed på politiet hvordan farepotensialet utløper seg og situasjonen løses. Her setter Moe spørsmålstegn til hvorfor politiet er villige til å utsette seg selv og andre for slik risiko, og ser på muligheten for mangel på kjøreferdigheter og risikoforståelse. At det ikke er stort nok fokus på forfølgelsespsykologien som oppstår (s. 47). Her viser Alpert (1997) til forskning som viser et forhold mellom politiets villighet til å utsette seg selv for risiko og opplæringen de har gjennomført.

En annen årsak til at politiet er villige til å utsette seg for slik risiko kan være for å opprettholde den allmennpreventive effekten av forfølgelser (Moe, 2000, s. 74). Ved at politiet forfølger lovbrøtere viser det samfunnet for øvrig at politiet er handlekraftige og at man ikke unnslipper lovens lange arm. Nilstad (2005) skriver blant annet om det sosiale og personlige presset til å lykkes i jobben og at skjulte verdier og holdninger av slik karakter kan

gjøre at politibetjenter velger å ignorere risikoen for seg selv og publikum. Politiet består av tusenvis av engasjerte og handlekraftige mennesker som ønsker å lykkes med å opprettholde lov og orden, men dette engasjementet må ikke gå på bekostning av liv. Risikoen for både politiet, fluktfører og andre involverte er for stor til å fungere som en forebyggende effekt. Som samfunnets beskyttere må politiet til tider risikere livet i farlige situasjoner, men spørsmålet er om risikoen med forfølgelseskjøring er en risiko som kan unngås?

5.2 – Restriktiv instruks

Moe (2000) henviser til amerikanske distrikter som har restriktive instruks for forfølgelseskjøring hvor helikoptre overtar forfølgelsen der det lar seg gjøre, med stor suksess. Ved å ha bistand fra luften eliminerer man behovet for forfølgelse på bakken i bil, og patruljene kan dermed slakke ned og få veibeskrivelser fra luften uten å utsette seg selv for risiko. Det øyeblikkelige problemet som oppstår med en slik ordning her i Norge er ressursbegrensningen. Per 2016 har Norge to politihelikoptre, stasjonert på Østlandet⁴. For at en slik ordning skulle være fungerende vil det trenge en økning i antall helikoptre fordelt på distriktene og ikke bare sentralt på Østlandet. En økning som vil medføre enorme innkjøps- og vedlikeholdskostnader i en etat som allerede opplever stramme budsjetter.

Fjerdings (2002) regnet ut at det foregikk mellom 1500-2000 forfølgelser årlig (s. 5), og Moe (2000) skrev at de fleste forfølgelsene bare varte fra 1-5 min. Til tross for at det gjennomføres en del forfølgelser årlig, så er hver enkelt forfølgelse som oftest korte. Utnyttelseeffekten av et helikopter blir derfor meget begrenset og det må allerede være i nærheten for å være i stand til å effektivt bistå bakkepatruljer. Kostnaden av å innføre et slik tiltak i et rent forfølgelsesperspektiv vil med andre ord ikke være ansvarlig. De andre gevinstene med å ha flere politihelikoptre er nok mange, men grunnet besvarelsens begrensninger tas ikke den diskusjonen her.

Et mer kostnadseffektivt og realistisk tiltak kan være å se på selve instruks. I forhold til utførelsen av forfølgelse fremkommer det av instruks for utrykningskjøring punkt 3.2 at forfølgelsen kun kan skje i det enkelte tilfellet når det vurderes forsvarlig og ubetinget nødvendig og må kontinuerlig veies opp mot den trafikkfaren man utsetter for seg selv og

⁴ TV2 08.02.16 «Politiets helikoptre slår sprekker når de flyr» - Politiet har i realiteten i dag bare ett operativt helikopter, der hver times flygning krever minst en time vedlikehold.

andre. Forfølgelse er et maktmiddel, og denne delen av instruks er med å inkludere og fremheve elementene vi finner i pl. §6, 2. ledd, hvor det står at:

«Politiet skal ikke ta i bruk sterkere midler uten at svakere midler må antas utilstrekkelige eller uhensiktsmessige, eller uten at slike forgjeves har vært forsøkt. De midler som anvendes, må være nødvendige og stå i forhold til situasjonens alvor, tjenestehandlingens formål og omstendighetene for øvrig.»

I tillegg gjelder 4. ledd ved at maktbruken må være nødvendig og forsvarlig. Ettersom forfølgelse er et maktmiddel rammes det i tillegg av pi. §3-2, som setter krav til at tjenestehandlingen kan utføres når det er nødvendig og forsvarlig i betraktningen av situasjonens alvor, følgende for den maktanvendelsen rettens mot og forholdene for øvrig. Det er altså strenge rammer for når forfølgelseskjøring kan utføres. I instruks for utrykningskjøring punkt 3.3 fremkommer det videre at forfølgelsen skal straks avbrytes dersom det anses uforsvarlig å fortsette. Det forfulgte kjøretøy kan istedenfor følges på avstand for å observere hvor kjøretøyet tar veien. Utrykningskjøring og forfølgelseskjøring er som all annen bilkjøring i tillegg regulert etter vegtrafikklovens §3 hvor det blant annet står at enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade.

Dagens instruks legger altså i stor grad opp til en personlig vurdering fra politibetjentens side om når en slik forfølgelse kan iverksettes og bør avbrytes. For mange vil en slik instruks være fordelaktig med at de selv avgjør hvilken risiko som de utsetter seg for basert på deres egne ferdigheter og kunnskaper. Operasjonsleder kan i slike tilfeller også be om avbrytelse av forfølgelsen⁵, men dette avhenger av korrekt og fortløpende informasjon fra den forfølgende patruljen. Ved at instruks tilrettelegger for personlige vurderinger kan det oppstå utfordringer i tilfeller hvor tjenestepersonen har manglende risikoforståelse og innsikt i egne ferdigheter, som Moe (2000) skrev om.

Til sammenligning hadde ikke svenskene i 2002 en egen instruks for forfølgelses-kjøring, men de avbrøt heller forfølgelsen tidlig, og fokuserte på spaningsvirksomhet (Fjerdings, 2002, s. 25). Lignende metode eksisterer i enkelte distrikter i USA med en restriktiv instruks hvor politiet avbryter eller forfølger på avstand og fokuserer

⁵ Jf. instruks for utrykningskjøring punkt 5.2

heller på å identifisere mistenkte for å pågripe vedkommende på en senere tid (Nugent m. fl., 1990, s. 14). Forskning viser i tillegg at en restriktiv instruks ikke nødvendigvis betyr at flere vil forsøke å unnslipe politiet (Lum og Fachner, 2008, s. 25).

Det dukker dermed opp to alternativer for hva som kan fokuseres på. Enten kan instruksene gjøres mer restriktiv eller så kan det gjøres tiltak for å forbedre tjenstepersoners risikoforståelse, vurderingsevne under stress og holdninger og verdier. Å ha en mer restriktiv instruks kan føre til mindre risikable hendelser, men på bekostningen av at gjerningspersoner muligens unnsliper. Et slikt tiltak vil heller ikke forberede tjenstepersoner kompetanse til å utføre forfølgelseskjøring i situasjoner der det skulle bli absolutt nødvendig. En restriktiv instruks vil kreve opplæring, både teoretisk og praktisk, og håndheving ellers risikerer man å undergrave instruksene og dens formål (Alpert, 1997, s.7).

5.3 – Kompetanseforbedring

Den andre tilnærmingen, å forbedre risikoforståelsen, forfølgelsespsykologien og verdier og holdninger, kan derimot være med å heve kompetansenivået på den overordnede utrykningskjøringen i tillegg til forfølgelseskjøringen. Den delen av dagens utrykningskjøringskurs hvor forfølgelseskjøring blir nevnt er begrenset uten muligheter til praktisk øving verken under kurset eller ute i praksisåret.

Pensumet relatert til forfølgelseskjøring kan også hevdes å være mangelfullt i henhold til å belyse hvorfor forfølgelser finner sted, risikoer knyttet til slik kjøring versus ordinær utrykningskjøring, og forfølgelsespsykologien/-mentaliteten til både politibetjenten som utfører forfølgelsen og den forfulgte. Til sammenligning har danskene opplæring i forfølgelse med muligheten til å øve både på lukket bane og blant vanlig trafikk. Dansk politi får praktisk opplæring i utfordringene som oppstår under en forfølgelse, så hvorfor har ikke norsk politi denne muligheten?

Utrykningskjøringskurset er i all hovedsak et kurs for å lære fremtidige politibetjenter å kjøre utrykning, og innehar stor kompetanse innenfor det feltet. At det er i størst grad fokus på selve utrykningen er bare naturlig. Forfølgelseskjøring kan sies å være en vanskeligere form for utrykningskjøring og det kreves derfor en sterk grunnmur å basere seg på. Problemet ser ut til

å ligge på tids- og ressursbegrensningene. Hvis opplæring i forfølgelseskjøring skulle utvides gjennom disse kursene, kan konsekvensen være at det går på bekostning av andre viktige teoretiske og praktiske kunnskaper og ferdigheter i den grunnleggende utrykningskjøringen.

Resultatet som følger kan være bedre kompetanse i forfølgelseskjøring, men samtidig redusere kompetansen på den vanlige utrykningskjøringen som benyttes i mye større grad i politihverdagen. Alternativet for å motarbeide en slik kompetansereduksjon kan være å utvide kurset, eller å inkludere det som et eget kurs i etterutdanning i bilkjøring, som Fjerdingen (2002) foreslår. Den øyeblikkelige utfordringen som oppstår vil være logistikk-kostnadene med instruktører, utrykningskjøretøy og andre fasiliteter. Spørsmålet ligger i hvor mye man er villig til å betale for å bevare politiets og publikums sikkerhet.

Fjerdingen (2002) kommer med flere gode forslag til å forbedre forfølgelseskjøringskompetansen, og nevner her muligheten for å anvende kjøresimulatorer på lignende måte som andre førerutdanninger. Her henviser Fjerdingen til at PHS allerede aktivt bruker skytesimulatorer. Ved å investere i en kjøresimulator kan det på langt sikt redusere kostnadene og opprettholde sikkerhetsaspektet for student og instruktør under forfølgelsestrening.

Et annet tiltak som foreslås er at det burde være eget kompetansebevis for å kunne kjøre forfølgelse, eksempelvis som i England. Ett slikt krav vil etter all sannsynlighet heve kvaliteten på forfølgelseskjøringen og redusere dødsfall og ulykker i slike sammenhenger. Dette bør da sees i sammenheng med en mer restriktiv instruks rettet mot dem uten slikt bevis. Problemet med et slikt tiltak kan være at det bare er fungerende når det er tilgang på tjenestepersoner med slik kompetanse og kan medføre en ytterligere oppdeling av det enhetlige politiet. Hvis ingen tjenestepersoner med slikt kompetansebevis er i nærheten når en forfølgessituasjon oppstår kan det resultere i at gjerningspersoner slipper unna. For at et slikt kompetansebevis skal ha den ønskelige effekten med å forebygge ulykker må en betydelig andel av politiet inneha denne kompetansen. Ved å heller utvide det obligatoriske utrykningskjøringskurset til å omfatte forfølgelseskjøring på bane og i simulator kan en utdanne et mer kompetent og enhetlig politikorps som er i stand til å håndtere utfordringene i trafikken, i motsetning til å ha spesialkurs for enkeltpersoner.

6.0 – Konklusjon og avslutning

Forfølgelseskjøring er en utfordring for mange polititjenestemenn og kvinner årlig hvor det i enkelte tilfeller ender fatalt for den forfulgte part. De fleste forfølgelsene er korte og innebærer ofte høy risiko. En risiko som kan kobles opp mot en manglende opplæring i risikoforståelse, kjøreferdigheter og innsyn i forfølgelsesmentaliteten til den forfulgte. Dagens politiutdanning har liten fokus på forfølgelseskjøring hvor det kun blir omtalt i to teoretiske timer med mangelfullt pensum. Mulighetene for bedre opplæring er derimot mange, enten om det er praktisk opplæring på kjørebane, gjennom simulator eller mer fordypning i risikoforståelse. Utfordringen ligger ikke i kompetansen eller evnen til å lære forfølgelse, men heller i kostnadene til å iverksette slik opplæring. Å gjøre den allerede akseptable instruksjonen for forfølgelseskjøring strengere kan medføre mindre uheldige hendelser, men instruksjonen og dens formål lider hvis opplæringen til å utføre den er mangelfull. Her til lands er ikke instruksjonen problemet, men hvilken kompetanse en har til å bruke den.

Studier og rapporter viser at forfølgelseskjøring er noe av det mest risikofylte en politibetjent kan utføre i hverdagstjenesten og det er besværlig at et slikt inngrep skal kunne foretas i henhold til publikums og politiets sikkerhet uten den nødvendige opplæringen som burde ligge til grunn. Enten om denne opplæringen omhandler den faktiske forfølgelsen eller opplæring i instruksjonen. Mulighetene for å forebygge unødvendig risiko er tilstede, men ettersom mye av forskningsmaterialet om forfølgelseskjøring er gammelt, så kan det være lurt å innhente ny informasjon og viten. Her kan politiet i Norge se på metodikken som Lum og Fachner (2008, s. 28) foreslår for å være i stand til å vurdere metoder og konsekvenser. Per i dag er det nemlig ingen nasjonal registrering av forfølgelseskjøringer, men kanskje i regi av den nye politireformen av 2016 kan dette innføres. Forandringer har blitt etterspurt av fagfolk og politiet i mer enn 10 år og nå er det på tide med handling.

7.0 – Litteraturliste og kildehenvisninger

- Auglend, R. L., Mæland, H. J., Røsandhaug, K. (2012). *Politirett* (2. utgave) Oslo: Gyldendal akademisk
- Dalland, O. (2012). *Metode- og oppgaveskrivning for studenter* (5 utgave) Oslo: Gyldendal akademisk
- Edvinsen, K. (2012). *Ordenstjeneste* (2. utgave) Høvik: Forlaget Vett & Viten
- Lie, M. (2015). *I forkant* (2. utgave) Oslo: Gyldendal akademisk
- Justis- og beredskapsdepartementet (2005) *Politiets rolle og oppgaver* (St.meld. nr. 42 2004 2005) Oslo: Justis- og beredskapsdepartementet
- Nilstad, M. (2005). «*Etikk: Yrkesetikk for politiet*» (2. utgave) Forlaget Vett & Viten AS
- Olsen, L. N., Soma, T. I., Vigen, T. (2013) *Utrykningskjøring* (6. utgave) Oslo: Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund
- Olsvik, E. H. (2013). *Vitenskapsteori for politiet* (1. utgave) Oslo: Gyldendal akademisk
- Politi høgskolen (2014). *Fagplan for bachelorstudiet BII*

7.1 - Nettsider

SINTEF (u.å.). *Dette er SINTEF*. Hentet fra <http://www.sintef.no/om-sintef/>

7.2 – Lovverk og instruks

- Alminnelig tjenesteinstruks for politiet (politiinstruks) av 22.06.1990
- Instruks for Utrykningskjøring og Forfølgelse av 01.08.2009 (Politidirektoratet)
- Lov 4. august 1995 nr. 53 om politiet (politiloven)
- Lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven)

7.3 – Selvvalgt pensum

Alpert, G. P. (1997). *Police Pursuit: Policies and Training* Washington, DC: National Institute of Justice - 7 sider

Lum, C., Fachner, G. (2008). *Police pursuits in an age of innovation and reform* George Mason University - 87 sider

Fjerdings, L. (2002). «*En gjennomgang av politiets grunnopplæring i utryknings- og forfølgelseskjøring ved Politihøgskolen (PHS)*» Trondheim: SINTEF Bygg og Miljø Veg og samferdsel – 65 sider

Moe, E. (2000). *SINTEFs rapport om vurdering av politiets forfølgelseskjøring. Dybdeanalyse av 44 biljakter*. Trondheim: SINTEF, Bygg og miljøteknikk, Veg og samferdsel – 57 sider

Nugent, H., Connors, E. F, McEwen, J. T., Mayo, L. (1990). *Restrictive Policies for High Speed Police Pursuits* Washington, DC: National Institute of Justice - 32 sider

Politihøgskolen (2000). *Det vanskelige politiarbeid: Justisdepartementet forskningskonferanse* Oslo: Politihøgskolen – 13 sider

Antall sider: 261