



# Trafikolycka mellan polisfordon och lastbil

E4, Markaryd den 3 oktober 2021

15 juni 2022

## Bakgrund

Söndagen den 3 oktober 2021 befann sig personal från Polismyndigheten, Sektionen för brottsoffer och personsäkerhet i region Syd, på ett uppdrag med syfte att transportera en skyddsperson från Stockholm till Skåne. Man använde sig av två så kallade skyddsfordon och flera livvakter.

På E4 strax norr om trafikplats Markaryd Södra i södergående körriktning inträffade en händelse där ett av skyddsfordonen fick sladd och kom över i motsatt körfält och därefter kolliderade med en tung lastbil med släp. Lastbilschauffören skadades allvarligt och fördes till sjukhus och efter vård har han återvänt till sitt hemland Rumänien. De tre personerna i skyddsfordonet avled vid händelsen.

Under transporten från Stockholm färdades skyddspersonen först i det ena skyddsfordonet varefter han av polistaktiska skäl bytte skyddsfordon i samband med en tankning i Jönköping. Det är klarlagt utifrån övervakningsfilm, förhör och kriminaltekniska undersökningar hur personerna var placerade i det drabbade skyddsfordonet och vem av polismännen som var förare. Skyddspersonen satt ensam i baksätet.

## Utredningens upplägg och uppdrag

Mot bakgrund av att två av de omkomna i skyddsfordonet var poliser har brottsutredningen, en förundersökning gällande grov vårdslöshet i trafik, vållande till annans död och vållande till kroppsskada, letts av Särskilda åklagarkammaren med hjälp av utredare från Avdelningen för särskilda utredningar.

Då det fanns en skyddsperson med en hotbild i det aktuella skyddsfordonet inleddes även en förundersökning gällande mord. Den förundersökningen inleddes av polisregion Syd men övertogs sedermera av polisens Nationella Operativa Avdelning, NOA. Skälet till att NOA övertog utredningen var att dels avlasta region Syd, dels att säkerställa objektiviteten i utredningen då de omkomna polismännen tillhörde den regionen.

Genom att på detta sätt ha två olika förundersökningar med olika möjliga perspektiv av händelseförloppet har syftet varit att täcka upp såväl händelser i skyddsfordonet som händelser utifrån riktade mot skyddsfordonet.

Dessa två förundersökningar har genomförts parallellt med olika förundersökningsledare. Det har förelegat stor transparens och information har delats mellan utredningarna. Kriminaltekniker från region Syd och Nationellt Forensiskt Centrum, NFC, har bistått båda förundersökningarna.

## Aktuella fordon

Skyddsfordonen var av typen Range Rover Sentinel av 2016 års modell. Skyddsfordonen har särskilt utrustats av tillverkaren Land Rover. Det aktuella

15 juni 2022

olycksfordonet registreringsbesiktigades den 29 augusti 2018 och togs därefter i bruk av personskyddsgruppen i region Syd. Båda skyddsfordonen var registrerade som uttryckningsfordon.

Denna modell av skyddsfordon har en registrerad tjänstevikt på 4 035 kg och en totalvikt på 4 430 kg. Den registrerade däckdimension är 255/55 R20. Enligt ett arbetsprotokoll från registreringsbesiktningen av olycksfordonet var det registrerat med ett så kallat belastningsindex på 110W för däcken.

I det följande avses med *begreppet skyddsfordonet* det fordon i vilket de tre sedermera förolyckade personerna färdades i.

I samband med händelsen var skyddsfordonet utrustat med däcken Pirelli Scorpion 255/55 R20 110V m + s. Dessa däck sattes på redan den 8 september 2021 i samband med en service, vilket får anses relativt tidigt i förhållande till klimatförhållanden i mellersta- och södra Sverige. Vid däckbytet var sommardäcken slitna. Skyddsfordonet besiktigades därefter den 15 september 2021 med vinterdäcken på och godkändes vid den kontrollbesiktningen.

Skyddsfordonet var utrustat med skottsäkra däck i form av en hård innerkärna av gummi som monterats på fälgen. Ytterdäcket på denna typ av hjul är fristående och monteras på fälgen som vanligt.

Lastbilen med släp var av märket Scania och var fullastad med isoleringsmaterial vid händelsen.

## Olycksplatsen

Den exakta tidpunkten för händelsen är okänd men det första samtalet inkom till SOS Alarm klockan 15.22. Det var då dagsljus och vägbanan var torr. På vägsträckan råder en hastighetsbegränsning till 120 km/h. Den aktuella vägsträckan består av en fyrfilig motorväg som är avdelad med ett skyddsräcke mellan norr- och södergående körbanor. Temperaturen var enligt SMHI:s mätstation i Ljungby, ett femtiotal kilometer från olycksplatsen, +14.8 grader Celsius klockan 15.00. Både vittnen och Trafikverkets flödeskameror beskriver ett normalt trafikflöde vid denna tid och det har inte framkommit några uppgifter om köbildning eller andra hinder på vägsträckan.

Flera vittnen som färdades på E4 vid tidpunkten för olyckan är hörda och två av dessa gjorde nära observationer av själva händelsen. Ett av dessa vittnen, som färdades i södergående köriktning precis som skyddsfordonet, blev omkörd precis innan händelsen och observerade då att skyddsfordonet skakade till och det började ryka från det fordonet. Samma vittne observerade att fordonsdelar kom farande och att fordonet åkte över i höger körfält strax innan det svängde över vägbanan och kolliderade med lastbilen på den mötande sidan.

Ett annat vittne som färdades i norrgående riktning och som passerat lastbilen mötte skyddsfordonet. Detta vittne uppger att någonting låg på vägen i södergående körbanor mellan höger körfält och vägrenen. Vittnet uppfattade detta

15 juni 2022

som att det var ett föremål likt ett sådant som brukar lossna från lastbilsdäck. Vidare uppfattade detta vittne situationen som att skyddsfordonet körde över däckdelen och att det for smådelar över vägen. Vittnet såg sedan i backspegeln att bilen fick sladd och gick på tvären över till andra sidan vägen och att det därefter blev ett stort eldhav.

Efter händelsen blev vägen avspärrad och kriminaltekniker arbetade på hela sträckan under flera dagar. Trafikverket genomförde också en så kallad faktsammanställning av platsen. NFC:s fotografer var på plats och genomförde bland annat drönarfotografering och en särskild arbetsgrupp arbetade parallellt med kvarlevorna efter de omkomna personerna.

På den södergående körbanan anträffade kriminalteknikerna en mörk solfjäderformad fläck som övergick i ett repetitivt spår. Spåren i vägbanan gick åt höger mot vägrenen och övergick i parallella spår som sedan blev starkare, tydligare och mörkare. I höjd med den plats där de parallella spåren började anträffades en i stort sett komplett del av ett däck, en så kallad slitbana, tillhörande skyddsfordonet. Slitbanan är undersökt av NFC och inga specifika skador har anträffats förutom att slitbanan är delad diagonalt, det vill säga snett över däckets slitbana. Utmed sträckan där spår fanns anträffades en mängd plast och gummidelar, bland annat en innerskrämsinsats till ett hjulhus och en del av en insats till höger stötfångare som var märkt Range Rover.

I höjd med den anträffade innerskrämsinsatsen övergick spåren i tydliga parallella svarta slirspår i riktning mot den mötande körbanan. Mellan körbanorna fanns ett vajerräcke och skyddsfordonet åkte över detta räcke och kolliderade med lastbilen strax bakom dess förarhytt.

Både skyddsfordonet och lastbilen blev kraftigt krock- och brandskadade. Lastbilens färdskrivare har undersökts och visar en normal färdtrutt och hastighet ända fram till kollisionen. I färdskrivaren finns ingen indikation på att lastbilsföraren hann reagera och påbörja en inbromsning.

Skyddsfordonet var utrustad med ett motorstyrdon, en så kallad box som har undersökts av NFC. Inga av felkoderna som lästs ur boxen går att koppla till problem med däck eller däcktrycksövervakning. NFC har diskuterat rapportens innehåll tillsammans med tekniker från Land Rover och den samlade bedömningen är att det inte med stöd av data från boxen går att uttala sig om vad som hände vid olyckstillfället.

Uppgifterna om skyddsfordonets hastighet bygger dels på uppgifter från vittnet som färdades i södergående riktning, dels en beräkning från NFC gjord utifrån en ljudfil som Polisen fått ta del av. Denna ljudfil kommer från en övervaknings-kamera i närheten som dock inte filmat platsen för händelsen. Av ljudfilen framgår två repetitiva dunsar, däckskrik och kollisionsljud och dessa ljud har undersökts och jämförts med platsundersökningarna som genomförts av polisens kriminaltekniker och Trafikverket. Av ljudfilen framgår att tiden för däckskriken fram till kollisionen var 2,086-2,093 sekunder. NFC:s slutsats är att genomsnittshastigheten under tiden för däckskriken var 144,7 km/h men på grund av osäkerhetsfaktorer bedöms genomsnittshastigheten ha varit minst 125 km/h och som mest 148 km/h.

15 juni 2022

Det nyss nämnda vittnet har i förhör uppgivit att skyddsfordonet passerade i en extremt hög hastighet och vittnet uppskattade hastigheten till 170-180 km/h.

### **Frågan om händelsen orsakats genom brottsligt angrepp**

Fordon, fordonsdelar och spårrester från vägbanan har kriminaltekniskt undersökts för att eventuellt återfinna rester av explosiva ämnen. Några sådana ämnen har emellertid inte anträffats. Den ovan nämnda ljudfilen har analyserats av NFC som inte kan uttala sig om vad det repetitiva ljudet innan däckskriken är orsakat av. I sammanhanget bör nämnas att det andra skyddsfordonet undersöktes samma dag som den aktuella händelsen utan att någon yttre påverkan på det fordonet upptäcktes.

Som nämnts tidigare har skyddspersonen åkt i båda skyddsfordonen under den aktuella transporten. Förhör har hållits med polispersonal som färdades i det andra skyddsfordonet och förhör har även hållits med annan polispersonal som på olika sätt är involverade i Polisens personskyddsarbete. Det har därvid inte framkommit något som kan betraktas som en avvikelse kring hur transporten från Stockholm till Skåne genomfördes.

Polisens underrättelseinformation har bedömts under denna utredning utan att det kunnat återfinnas uppgifter om ett förestående attentat. Under utredningen har även förekomst av eventuell helikoptertrafik i området undersökts varvid det har konstaterats att endast en sjukvårdstransport passerat över området vid den här tidpunkten.

All utrustning som fanns i skyddsfordonet är undersökt. I en personlig väska tillhörande en av polismännen anträffades en avfyrad 9 mm kula. Kulan har kriminaltekniskt undersökts och bedömningen är att kulan kan ha sparats exempelvis efter en förevisningsskjutning i vattentank. Kulan har således inte med den aktuella händelsen att göra.

### **Sammanfattning och slutsats**

Det kan konstateras att det vid det aktuella tillfället varit dagsljus, torrt väglag och det förefaller inte ha varit någon komplicerad trafiksituation. De sammantagna fynden i utredningen, så väl de tekniska fynden med efterföljande analyser som vittnesuppgifter talar starkt för att händelsen inträffat till följd av att ett av skyddsfordonets däck gått i sönder. Detta förhållande i förening med den relativt höga hastighet som skyddsfordonet framfördes i, synes ha lett till att föraren på kort tid tappat kontrollen över skyddsfordonet och kommit över i

15 juni 2022

motsatt körbana. Sammantaget bedöms samtliga fynd i utredningen tala för att det varit fråga om en olyckshändelse.

Fredrik Bratt  
Poliskommissarie  
Avdelningen för särskilda  
utredningar

Mikael Wessling  
Poliskommissarie  
Sektionen för särskilt  
utredningsbiträde, NOA