



## BORGARTING LAGMANNSRETT

### DOM

---

**Avsagt:** 04.12.2019

**Saksnr.:** 19-049671AST-BORG/01

**Dommere:**

Lagdommer  
Lagdommer

Einar Kaspersen  
Jan Eivind Norheim

**Meddommere:**

Pensjonist  
Politisk rådgiver  
Pensjonist  
Selvstendig  
næringsdrivende  
Avdelingsdirektør

Siri Kristiansen  
Bjørn Nesse Hunderi  
Egil Rollheim  
Katrine Myklebust Monrad-Krohn  
  
Alexander Standal Bergli

---

Påtalemyndighet

Oslo statsadvokatembeter

Politiadvokat Cristina  
Bonde

Tiltalt

Ivar Grøneng

Advokatfullmektig  
Caroline Holst Kavli

Politimesteren i Oslo har ved forelegg den 5. oktober 2018 siktet Ivar Grøneng, født 26. april 1964, for overtredelse av:

**Vegtrafikkloven § 31 første ledd, if. § 3 første ledd**

for å ha overtrådt bestemmelsen om at enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret

**Grunnlag:**

Mandag 24. september 2018 ca. kl. 16.30 på E18 Mosseveien mellom Ormsundveien og Ulvøya var han ikke tilstrekkelig hensynsfull, aktpågivende og varsom, idet han syklet i kollektivfeltet til tross for at trafikken på stedet ikke tillot dette. Han holdt lavere hastighet enn det som var skiltet fartsgrense på stedet. Som følge av syklingen fortettet trafikken seg og det oppstod kø bak ham, og han hindret således trafikkflyten på stedet. I tillegg fremkalte han potensielt trafikkfarlige situasjoner for seg selv.

Oslo tingrett avsa 15. februar 2019 dom med slik domsslutning:

1. Ivar Grøneng, født 26.04.1964, frifinnes.
2. Ivar Grøneng, født 26.04.1964, tilkjennes sakskostnader fra det offentlige med 8320-åttetusentrehundreogtjue-kroner.

Oslo statsadvokatembeter har anket dommen til Borgarting lagmannsrett. Anken gjelder bevisbedømmelsen og lovanvendelsen under skyldspørsmålet. Den er henvist til ankeforhandling for så vidt gjelder bevisbedømmelsen under skyldspørsmålet.

Ankeforhandling ble gjennomført 12. november 2019 i Borgarting lagmannsretts hus. Ivar Grøneng og seks vitner avga forklaring. Øvrig bevisførsel er kommentert i rettsboken.

**Lagmannsretten bemerker:**

*Skyldspørsmålet*

Lagmannsretten skal ta stilling til hvorvidt Grøneng, ved sykling i kollektivfeltet på Mosseveien ved Nedre Bekkelaget i Oslo mandag 24. september 2018 ca. kl. 1630, overtrådte vegtrafikkloven § 3 første ledd.

Grøneng bor på Kolbotn og jobber i Oslo, og sykler til og fra jobb hver dag hele året. Det gjorde han også denne dagen.

På den aktuelle strekningen består Mosseveien i sydgående retning av et vanlig kjørefelt og et kollektivfelt. Fartsgrensen er 60 km/t. Mosseveien går i en slak nedoverbakke nedover mot lyskrysset ved innkjøringen til Ormsundveien. Langs veien går en gang- og sykkelvei, som et kort stykke før krysset ved innkjøringen til Ormsundveien skiller lag med

Mosseveien, krysser Ormsundveien, og deretter slynger seg sydvestover i retning sjøen før den kommer opp igjen ved innkjøringen til Ulvøya. Fra krysset ved innkjøringen til Ormsundveien fortsetter Mosseveien i en slak oppoverbakke, forbi en bensinstasjon, YX, på høyre side av veien. Et stykke forbi bensinstasjonen slaker veien ut. Noen hundre meter lengre fremme, et stykke før innkjøringen til Ulvøya, opphører kollektivfeltet, som flettes sammen med det vanlige kjørefeltet. Kollektivfeltet på den aktuelle strekningen av Mosseveien er smalt uten veiskulder. Hvis en syklist sykler i kollektivfeltet, kan ikke andre biler passere uten eventuelt å benytte det venstre (vanlige) kjørefeltet.

Et stykke før lyskrysset ved innkjøringen til Ormsundveien syklet Grøneng den aktuelle ettermiddagen ut i veibanen. Han lå seg midt i kollektivfeltet. Det er enighet om at trafikken i det venstre, ordinære, feltet var saktegående og tett på det aktuelle tidspunktet. I kollektivfeltet fløt trafikken greit – i alle fall et stykke frem.

Rett etter (syd for) den nevnte YX-bensinstasjonen, ble Grøneng stoppet av politiet. Han ble varslet om at han ville bli anmeldt for å sykle i kollektivfeltet og han ble deretter henvist til å sykle en annen vei fra stedet. Forelegg ble utstedt 5. oktober 2018, men ble ikke vedtatt av Grøneng.

Siktede forklarte at han så seg for før han kjørte ut i veibanen, for å sjekke at det var trygt å kjøre ut. Siktede forklarte at han nedover bakken mot lyskrysset ved innkjøringen til Ormsundveien holdt litt over 40 km/t. Han så at trafikken stoppet opp lenger fremme i lyskrysset. Han reduserte da farten for selv å slippe å stoppe helt opp ved lyskrysset. Han var da et øyeblikk nede i 10–15 km/t. Han akselererte så, og tok igjen trafikken foran seg da han kom til lyskrysset. Idet han passerte lyskrysset holdt han 43,2 km/t. Etter lyskrysset går veien oppover, og Grønengs fart falt. Bilen som lå rett foran Grøneng akselererte fra, og det oppsto en luke mellom Grøneng og denne bilen. Grøneng så politimannen som sto rett syd for bensinstasjonen, og bremsset. Før han bremsset, var han oppe i en fart på 32 km/t. Grønengs forklaring om hvilken fart han holdt på de ulike strekningene støttes av logg han har sikret fra sykkelturen og stemmer også i det vesentlige overens med forklaringen fra politibetjent Frydenlund, som vinket siktede til siden, om hvilken fart siktede hadde før han ble stanset. Lagmannsretten legger ovennevnte til grunn som hevet over enhver rimelig tvil.

Grøneng forklarte i retten at han – etter at han tok av fra sykkelstien og ut på Mosseveien – ikke fulgte med på hva som skjedde bak ham, og at hans oppmerksomhet var rettet forover. Han visste at hvis han lå midt i kollektivfeltet, ville han forhindre farlige forbikjøringer og de som var bak ham ville akseptere ham, fordi det uansett ikke ville være plass til å passere ham. Han snudde seg derfor ikke for å få bekreftet eller avkreftet om det lå noen bak ham.

Ut fra at siktede ikke har holdt øye med Mosseveien i retning nordover, der han kom fra, legger lagmannsretten til grunn som hevet over enhver rimelig tvil det politioverbetjent

Frydenlund har forklart om det som skjedde bak siktede. Frydenlund forklarte at han valgte å stoppe siktede fordi han unødig hindret annen trafikk. Frydenlund forklarte at siktede lagde en «propp» i trafikken, som var økende. Han så på et tidspunkt at proppen strakk seg fra innkjøringen til Ormsundveien. Frydenlund forklarte at det bak siktede i alle fall lå to busser og en rekke med biler.

Frydenlund forklarte også at luken som hadde dannet seg mellom siktede og bilen foran var ca. 100 meter og økende. Siktede forklarte for sin del at han har vanskelig for å forstå dette, og anslo at bilen foran kanskje var 40 meter unna da han ble vinket til siden av Frydenlund. Vitnet Svein Andersen, som er medlem i samme sykkelklubb som siktede og som ved en tilfældighet var fører av bilen foran siktede, forklarte at han tror det var 30–40 meter mellom ham og siktede. Lagmannsretten bemerker at Frydenlund var på stedet for å stanse trafikanter som kjørte ulovlig i kollektivfeltet. Han hadde derfor særlig oppmerksomhet mot trafikanters adferd i dette feltet. Han har dessuten lang fartstid som trafikkpoliti, og relaterte luken som hadde oppstått til lengden av påkjøringsfeltet fra bensinstasjonen. Dette er i overkant av 100 meter langt. Lagmannsretten utelukker at luken var så liten som anslått av siktede og vitnet Andersen. Hvis luken var så kort, ville det neppe ha vært grunn til å vinke siktede til siden.

Videre er det noe ulike forklaringer om hva som skjedde lenger fremme – forbi der hvor politioverbetjent Frydenlund hadde kontroll. Vitnet Andersen forklarte under ankeforhandlingen at det ble kø i kollektivfeltet mot toppen av bakken ut fra utkjøringsfeltet fra bensinstasjonen. Der hvor utkjøringsfeltet tar slutt var det full stans.

Frydenlund forklarte at han sto plassert ca. midtveis i påkjøringsfeltet. Han hadde blikket rettet nordover – mot Oslo der hvor siktede kom fra. Han fikk likevel med seg at det var fin flyt i kollektivfeltet og at det ikke var noe som hindret biler som passerte ham fra å holde tillat hastighet. Før Frydenlund ble oppmerksom på siktede, passerte annen trafikk med god hastighet. Da Frydenlund stoppet siktede, passerte busser og en remse med biler bak. Frydenlund utdypet at trafikken «forsvant videre», herunder det som var av kollektivtransport.

Siktede forklarte i retten at han økte hastigheten opp bakken for å holde følge med bilene foran, og videre at «så drar de fra meg akkurat på toppen der». Vitnet Andersens forklaring om at det var full stans noen meter fra der hvor politioverbetjent Frydenlund sto, stemmer dårlig overens med Frydenlunds og siktedes forklaringer.

Lagmannsretten ser ikke bort fra at trafikken hopet seg opp forholdsvis kort etter bensinstasjonen, men ser bort fra at det har vært på nivå med slutten av utkjøringsfeltet fra bensinstasjonen.

Spørsmålet er så om ovennevnte adferd fra siktedes side rammes av vegtrafikkloven § 3 første ledd. Denne lyder som følger:

Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret.

Etter trafikkreglene § 5 nr. 2 er det tillatt å sykle i kollektivfelt. Den alminnelige regelen i vegtrafikkloven § 3 – som gjelder for all ferdsel i trafikken – gjelder imidlertid også for syklende i kollektivfelt.

Bestemmelsene er omtalt slik i Engstrøm mfl. Vegtrafikkloven og trafikkreglene, Lovkommentar, 6. utgave, 2019 side 57–58:

Vtrl. § 3 bygger på de viktigste målsettingene som ligger til grunn for vegtrafikklovgivningen, nemlig hensynet til trafikksikkerheten og hensynet til effektiv og smidig trafikkavvikling. Kravet om trafikksikker opptreden går frem av formuleringen «ikke voldes skade eller oppstår fare». Hensynet til trafikkavviklingen ivaretas gjennom påbudet om at man skal ferdes «slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret».

Det er ikke nødvendig for lagmannsretten å vurdere skade- og farealternativene i § 3.

Når det gjelder alternativet om at man skal ferdes slik at annen trafikk ikke unødig blir forstyrret, er dette omtalt slik i kommentarutgaven side 63:

Med forstyrrelse sikter man til de tilfeller hvor andre trafikanter blir nødt til å manøvrere annerledes enn de ellers ville ha gjort for å unngå å komme opp i en faresituasjon. Eksempler på at annen trafikk blir «forstyrret» har man når en trafikant tvinger en annen til unnamanøver eller til å redusere hastigheten. I utgangspunktet vil enhver tvungen hastighetsreduksjon eller endret manøvrering innebære at kravet om «forstyrret» er oppfylt. [...]

Som man ser er uttrykket «forstyrret» så omfattende at det i dagens trafikk vil være helt umulig ikke å forstyrre andre trafikanter. Paragrafen setter da heller ikke forbud mot enhver forstyrrelse. Det er et vilkår for at § 3 skal være overtrådt, at hindringen eller forstyrrelsen er «unødig». Hva som er «unødig» må vurderes ut fra den konkrete situasjon. Momenter i denne vurderingen vil være hvor omfattende forstyrrelsen er, hvor stor trafikkmengden er på stedet, og hva slags trafikksituasjon det er tale om. Generelt sett kan man si at medtrafikanter må akseptere å bli forstyrret av hensyn til trafikkavviklingen så langt dette ikke vil være urimelig eller unødvendig.

Lagmannsretten legger dette til grunn som et dekkende bilde av gjeldende rett på området. Også partene er enige i det.

Når det gjelder spørsmålet om Grøneng forårsaket en forstyrrelse, vil lagmannsretten bemerke at bilene og bussene som lå bak Grøneng ble «tvunget» til å manøvrere annerledes enn de ellers ville ha gjort. Flertallet viser til at trafikantene bak Grøneng ble forhindret i å komme opp i den hastigheten de ellers ville ha oppnådd, som var på opp mot 60 km/t. Dette utgjør en forstyrrelse i lovens forstand.

Når det gjelder den konkrete vurderingen av om forstyrrelsen var «unødig», har lagmannsretten delt seg i et flertall og et mindretall.

*Flertallet, lagdommerne Kaspersen og Norheim, samt meddommerne Kristiansen, Nesse Hunderi, Rollheim og Standal Bergli* er av den oppfatning at Grøneng i den konkrete situasjonen skapte en «unødig» forstyrrelse i trafikkbildet.

Flertallet bemerker at vurderingene etter vegtrafikkloven § 3 kan slå ulikt ut avhengig av hva slags vei det er tale om, tidspunktet for ferdselen, trafikk tettheten og hvilke alternative ruter som finnes. Etter flertallets syn må det for eksempel gjelde strengere krav til å følge trafikkflyten når det er tale om rushtidstrafikk i en utfartsåre fra en stor by, slik det er tale om her, enn hvis det er tale om en landevei med muligheter for andre til å passere syklisten. Dette gjelder selv ved påføring av kortvarige forsinkelser av trafikantene bak. I urbane strøk med tett trafikk skal det mindre til for å forvente at enhver trafikant – syklist, motorsyklist eller bilist – enten følger trafikkflyten eller velger alternative ruter, dersom det finnes for det aktuelle fremkomstmiddelet. Kollektivfeltet skal blant annet sikre fremkommelighet for kollektivtrafikken, og dette får etter flertallets syn betydning for hvilke forstyrrelser som her må karakteriseres som «unødige». Det må i den forbindelse tas i betraktning at forstyrrelsen i saken her, selv om den var kortvarig, utvilsomt gjaldt et betydelig antall mennesker. Flertallet viser til at det bak Grøneng blant annet lå to busser i rute.

På det aktuelle tidspunktet var det nærmest stillestående trafikk i venstre felt, og det var ingen mulighet for trafikantene bak Grøneng til å passere ham. De var dermed prisgitt å holde hans fart.

Grøneng derimot, hadde for sin del to andre alternativer.

Han kunne for det første ha tatt av ved Ormsundkrysset og syklet inn på sykkel- og gangveien, som slynger seg på innsiden av Mosseveien, vest for bensinstasjonen. Et kort stykke måtte han ha syklet i Skrenten, som slik flertallet forstår det er en «villavei», før han igjen kunne ha ta inn på en gang- og sykkelsti, som følger Mosseveien et stykke. Denne går så over i en ny «villavei» som munner ut i en sykkel- og gangvei som leder til Ulvøybrua. Dette alternativet er 1 125 meter langt, mens strekning fra Ormsundkrysset til Ulvøybrua er 1 027 meter lang på Mosseveien.

For det andre kunne Grøneng ha tatt av i krysset ved Ormsundveien, syklet inn i veiene Skrenten, Dalheimveien og Fisker Syversens vei, før han igjen ville ha kommet inn på den ovenfor nevnte sykkel- og gangveien, som leder til Ulvøybrua. Dette alternativet er 1 165 meter langt.

Det er på det rene at sykkelveien har en del smale partier, og det er også inn- og utkjøring til eiendommer på veien. Det siste er også tilfellet for alternativet med Skrenten, Dalheimveien og Fisker Syversens vei, som på et punkt dessuten har en krapp sving i slutten av en nedoverbakke.

Dersom Grøneng hadde syklet en av de alternativene rutene, ville han ha brukt noe lengre tid på å komme frem til krysset ved Ulvøybrua. Han måtte ha holdt lavere fart enn på Mosseveien. Særlig gjelder dette for det første alternativet, som hovedsakelig består av gang- og sykkelvei. Grøneng har fremhevet ulempene ved å sykle de alternativene rutene, og har blant annet vist til at det her er risiko knyttet til inn- og utkjøring fra eiendommene og fare i tilknytning til at skolebarn ferdes på veien. Flertallet bemerker at det på det aktuelle tidspunktet neppe har vært mange skolebarn på de alternative veiene, men Grøneng har generelt rett i at han kunne ha truffet på «myke» trafikanter. Han måtte også ha tatt høyde for inn- og utkjørsler, og generelt avpasset farten der hvor det var behov for det.

Flertallet er av den oppfatning at det i vurderingen av hvilke handlingsalternativer Grøneng hadde, ikke fra hans side kunne forventes alternative ruter fri for ulemper eller alminnelige farer. Unødig-kriteriet kan ikke forstås slik at forstyrrelser i kollektivfeltet må aksepteres der hvor det å sykle alternative ruter innebærer noe større anstrengelser for syklisten enn å holde seg i kollektivfeltet. Syklist må – som andre trafikanter – avpasse fart og kjørestil ut fra trafikkforholdene og omgivelsene for øvrig. De to alternative rutene er etter flertallets syn helt reelle og akseptable alternativer som Grøneng kunne ha benyttet fremfor kollektivfeltet, all den tid Grøneng ikke kunne holde følge med bilene foran, i det tempoet de lå i.

Ovennevnte lovforståelse innebærer ikke at det er forbudt for syklist å ferdes i kollektivfeltet. Dersom dette skal gjøres, må imidlertid syklisten generelt klare å holde følge med trafikken for øvrig, med mindre å sykle i kollektivfeltet er det eneste praktiske alternativet syklisten kan benytte for å komme frem til målet. Grøneng har vist til en film tatt med drone av en syklist på Mosseveien tatt ett år etter hendelsen. På filmen vises en syklist som holder godt følge med bilene foran. Situasjonen som vises i filmen skiller seg dermed fra hendelsesforløpet i vår sak, og tillegges ikke vekt.

Flertallet er videre av den oppfatning at den handlemåten som er funnet bevist foran utgjør en uaktsom overtredelse av vegtrafikkloven § 3. Aktsomhetskravet i vegtrafikkloven § 3 følger både av handlingsnormen i bestemmelsen («ferdes hensynsfullt og være

aktpågivende og varsom»), og av det uttrykkelige skyldkravet i § 31. Den generelle aktsomhetsnormen etter vegtrafikkloven § 3 er streng. Mindretallet i tingretten skrev følgende om den konkrete vurderingen:

Ved bedømmelsen av om tiltalte opptrådte uaktsomt legger mindretallet til grunn at det må foretas en konkret vurdering av trafikksituasjonen utfra de faktiske omstendigheter og tiltalte subjektive kunnskap om vegen. I ordet hensynsfullhet ligger et krav om at man skal utvise smidighet i trafikken. Med smidighet menes bl.a. at man må ta hensyn til andre trafikanter behov for å komme frem, og således også i den forbindelse gi avkall på egen rett. Et av formålene med bestemmelsen er å lette trafikkavviklingen. Mindretallet er av den oppfatning at tiltalte ikke har opptrådt smidig, og i stedet for å lette trafikkavviklingen, har han ved sin adferd skapt kø. Han har en plikt til å innrette seg etter den trafikkinformasjon han har, noe han i dette tilfellet har forsømt. Det er på det rene at han har mulighet til å innrette seg etter dette på forhånd, og at han kunne forutse situasjonen som ville oppstå. Mindretallet vektlegger at han er godt kjent med strekningen. Han kunne ha søkt andre løsninger da det er skiltet med at det finnes en alternativ gangvei/sykkelvei som går parallelt. Dette ville gått saktere for tiltalte, men er et reelt alternativ og ville ha hatt som konsekvens at kollektivfeltet ble anvendt etter formålet.

Lagmannsrettens flertall slutter seg til denne vurderingen. Flertallet vil i tillegg fremheve at Grøneng ikke holdt øye med trafikken bak seg etter at han hadde syklet ut i Mosseveien. Han visste at hvis han lå midt i kollektivfeltet, ville han forhindre farlige forbikjøringer og de som var bak ham ville akseptere ham, fordi det uansett ikke ville være plass til å passere ham. Som erfaren syklist visste han at han ikke ville komme opp i en fart opp mot 60 km/t ut fra krysset ved Ormsundveien. Slik flertallet ser det, tiltok Grøneng seg bevisst en rolle hvor han regulerte trafikken ut fra sin kjøremåte og sine behov. Etter flertallets syn utgjør dette i det minste en bevisst uaktsomhet.

Forsvarer kan for øvrig ikke høres med at Grøneng har vært aktsomt uvitende om at han overtrådte vegtrafikkloven, jf. straffeloven § 26. Også aktsomhetskravet etter denne bestemmelsen er strengt. Flertallet legger vekt på at vegtrafikkloven § 3 er en generell regel som gjelder for alle trafikanter. I alle fall hva gjelder alternativet «unødig forstyrrelse», må bestemmelsen sies å ha et noenlunde klart innhold. Trafikkreglene § 5 nr. 2 – som er gitt i forskrifts form – kan ikke ha gitt Grøneng noen berettiget forventning om at syklist er «invitert inn i kollektivfeltet» uten hensyn til vegtrafikkloven § 3. Grøneng er en erfaren syklist som har syklet til og fra jobb i flere år. I en slik situasjon skal det mye til for at en eventuell uvitenhet om sentrale rettsregler på det aktuelle området er aktsom. Flertallet peker videre på at de færreste sykler i kollektivfeltet på den aktuelle strekningen. De fleste sykler på den ovenfor beskrevne sykkel- og gangveien. Det vises til Grønengs forklaring om dette. Dessuten forklarte politioverbetjent Frydenlund at i den halvannen timen han hadde kontroll på stedet 24. september 2018, var det kun én syklist som benyttet seg av kollektivfeltet, nemlig Grøneng. I den grad Grøneng ikke hadde kjennskap til vegtrafikkloven § 3, har hans uvitenhet etter flertallets syn i alle fall ikke vært aktsom.



Etter flertallets syn er samtlige vilkår for domfellelse oppfylt.

*Mindretallet, meddommer Myklebust Monrad-Krohn*, er av den oppfatning at Grøneng ikke skapte en «unødig» forstyrrelse. Mindretallet viser til at sykling på de to alternativene veiene ville ha vært forbundet med fare for en syklist og dermed ikke var noe godt alternativ til å sykle i kollektivfeltet på Mosseveien. Mindretallet er også av den oppfatning at man ved vurderingen av hvilke forstyrrelser i trafikken som kan aksepteres, må se hen til at det er tillatt for syklister å ferdes i kollektivfeltet. Mindretallet stemmer derfor for å frifinne Grøneng.

I samsvar med flertallets syn på skyldspørsmålet, dømmes Grøneng for å ha overtrådt vegtrafikkloven § 31 første ledd, jf. § 3 første ledd.

#### *Straffutmåling*

Ved utmålingen av straff deltar samtlige dommere, også den dommeren som har stemt for frifinnelse, jf. straffeprosessloven § 32 annet ledd.

Møtende aktor har lagt ned påstand om at Grøneng dømmes til en bot på 8 500 kroner, subsidiært fengsel i 17 dager. Forsvarer har ikke motsatt seg dette, for det tilfellet at Grøneng skulle bli dømt.

Lagmannsretten er av den oppfatning at påstanden gir uttrykk for en passende straff, jf. straffeloven § 53 annet ledd, og fastsetter straffen i tråd med påstanden.

Sakskostnader er ikke påstått, og skal ikke idømmes ettersom Grøneng ble frikjent i tingretten.

Dommen er avsagt under slik dissens som fremgår ovenfor.

## DOMSSLUTNING

Ivar Grøneng, født 26. april 1964, dømmes for overtredelse av vegtrafikkloven § 31 første ledd, jf. § 3 første ledd, til en straff av bot på 8 500 – åttetusenfemhundre – kroner, subsidiært fengsel i 17 – sytten – dager.

Einar Kaspersen

Jan Eivind Norheim

Siri Kristiansen

Alexander Standal Bergli

Bjørn Nesse Hunderi

Egil Rollheim

Katrine Myklebust Monrad-Krohn

Dokument i samsvar med undertegnet original.  
Kevin Sollid Hermansen (signert elektronisk)