



[www.raddsamf.com](http://www.raddsamf.com)

<b>Skriven av</b>	Torbjörn Eliasson
<b>Fastställd av</b>	RäddSam F-mötet
<b>Fastställd den</b>	2011-09-16
<b>Reviderad av</b>	
<b>Reviderad den</b>	
<b>Version</b>	1.0

## **Rutin för utbildning och godkännande av utryckningsförare inom RäddSam F**

### ***Bakgrund***

Utryckningskörning är reglerat i flera lagar men de bärande paragraferna är §1-12 kapitel 11 i trafikförordningen (1998:1276) där det meddelas att räddningstjänsten får bryta mot flera trafikregler med skall då iakttaga "särskild försiktighet".

Utbildning av utryckningskörning har varierat i länet. Framtagandet av denna rutin medför att utbildningen likställs och kompetensen blir likställd utifrån dagens krav. Rutinen skall fungera som ett stöd till såväl den enskilda kommunen som den enskilde instruktören.

### ***Arbetsgrupp deltagare***

Holger Svensson, HRF, Huvudinstruktör  
Torbjörn Eliasson, Gislaved-Gnosjö, Huvudinstruktör  
Kjell-Åke Romfors, Jönköping, Huvudinstruktör  
Niklas Christensen, Värnamo, Huvudinstruktör

### ***Styrgrupp***

Bernt Karlsson, , Gislaved-Gnosjö  
Fredrik Björnberg, Vaggeryd

### ***Uppföljning***

Denna instruktion skall följas upp och vid behov revideras en gång per år.

### ***Revisionshistoria***

#### **Version 1.0**

Första utgåvan från 2011-09-16

## **Mål**

RäddSam F:s mål med denna rutin är att alla anställda i utryckningstjänst skall erhålla en likvärdig och adekvat utbildning i Fri väg/utryckningskörning. Utbildningsnivån skall vara anpassad efter den roll man har samt de fordon man förväntas framföra i sin yrkesutövning.

Det långsiktiga målet med rutinen är att undvika olyckor och tillse att samtliga räddningstjänstfordon framförs på ett säkert, tidseffektivt och miljömässigt sätt

## **Syfte**

Syftet med rutinen och utbildningen är att öka riskmedvetenheten hos vår personal och öka förståelsen för utryckningskörning och de speciella förhållanden det innebär.

## **Lag- och författningsstöd**

I Vägverkets publikation 2008:4 "Grundläggande kompetensmål för utryckningsförare" har Arbetsmiljöverket, Rikspolisstyrelsen, Socialstyrelsen, och dåvarande Vägverket och Räddningsverket tillsammans tagit fram vad som kännetecknar en god utryckningsförare. (se nedan)

I Trafikförfattningen finner vi all lagtext som gäller för all trafik på väg.

I Trafikförordningens 11 kap. finner vi lagstöd för utryckningskörning. (se nedan)

I Trafikbrottslagen ställs särskilda krav på utryckningskörning SFS 1951:649 (se nedan)

## **Utbildningsmaterial samt riktlinjer RäddSam F**

RäddSam Fs stationsinstruktörer följer i alla moment " Fri Väg. Skyldigheter - Rättigheter " framtaget av CopyDoc Håkan Bergström.

## **Genomförande**

### **Grundkrav**

För utryckningskörning med tunga fordon krävs C-körkort.

För utryckningskörning med lätta fordon krävs B-körkort.

### **Moment 1. Fri väg körning**

Övningskörning genomförs på respektive station. Detta sker självständigt och/eller tillsammans med utsedd/ansvarig lokal instruktör på dennes station.

### **Moment 2. Fri väg teori**

Teorilektion hålls av den lokala instruktören under ca.3 timmar.

Lektionen innehåller bildspel och slutprov. Flera varianter av slutprovet finns.

Resultatet skall dokumenteras och skickas in till ansvarig huvudinstruktör inom berört RäddSamF område.

OBS Självständiga studier skall genomföras av eleven, för att aktivt kunna delta under den kommande teorilektionen.

### **Moment 3. Uppkörning**

Uppkörning genomförs av huvudinstruktörerna inom respektive RäddSamF område.

Den pågår under ca 2 timmar, 1 timme körning i trafik och 1 timme körning i körgård.

Därefter görs bedömning av målsättningen och syftet som utryckningsförare.

Huvudinstruktörernas bedömning går ej att överklaga, ny uppkörning med bättre uppvisad lämplighet och körförmåga är enda sättet att bli godkänd.

Inom RäddSamF skall chauffören ha genomfört en godkänd uppkörning innan denne kan kommenderas som chaufför.

### **Moment 4. Repetition**

Repetition av praktisk körning skall genomföras varje år (läggs in i den ordinarie övningsverksamheten). Ca 1 timmes körning årligen hemma på de lokala stationerna

Repetition av teori bör genomföras vart 3:e år. Eller tidigare om ny kunskap/material framkommit.

## **Övrigt**

- Tidigare angivna moment gäller vid utryckning med tunga fordon. När det gäller övriga fordon/"småbilar" för utryckningskörning, skall moment 2 och en anpassad uppkörning av lokal- eller huvudinstruktör genomföras.
- Kravet på teoriprovet är att man har 80% rätt, samma prov gäller för alla. Provet förvaras och tillhandahålls av de lokala instruktörerna.
- Arbetsgivarna tillsammans med huvudinstruktörerna kan återkalla godkännandet som chaufför.
- Förarbeviset gäller enbart vid arbete inom räddningstjänsterna i RäddSamF.
- Alla som kör tunga fordon bör få chansen att öva på halkkörning vid något tillfälle.

## **Bilaga 1 Trafikförordning (1998:1276)**

### **11 kap. Bestämmelser om undantag vid trafikövervakning, räddningstjänst m.m.**

**1 §** Ett fordon som används av polis- eller tullpersonal i tjänsteutövning får föras på gång- och cykelbanor samt på gågator, om särskild försiktighet iakttas. Fordonet får inte föras med högre hastighet än 30 kilometer i timmen.

En väg samt ett visst område eller färdled i terräng får användas trots [8 kap. 2 §](#) och trots förbud eller inskränkning i rätten att trafikera vägen, området eller leden enligt föreskrifter som meddelats enligt [10 kap. 1](#), [10](#) eller [14 §](#) eller enligt [41 §](#) väglagen (1971:948)

1. i yrkesutövning av polis- eller tullpersonal, personal vid Kustbevakningen, läkare, sjuksköterska, barnmorska eller veterinär,
2. för transporter av sjuka personer till läkare eller sjukvårdsanstalt,
3. vid räddningstjänst, eller
4. i andra jämförliga trängande fall. Förordning (2011:178).

**2 §** Om särskild försiktighet iakttas och om omständigheterna kräver det får avvikelse göras från [3 kap. 6](#)?[13](#) och [25 §§](#), [26 §](#) andra och tredje styckena samt [29 §](#),

1. av en polisman vid eskort av vägtransporter som enligt särskilda villkor ska utföras med eskort, och
2. av en vägtransportledare under ett eskortuppdrag enligt lagen (2004:1167) om vägtransportledare.

Trots föreskrifter om förbud enligt [10 kap. 1 §](#) får en väg användas av vägtransportledare under ett eskortuppdrag enligt lagen (2004:1167) om vägtransportledare, om den eskorterade transporten har medgetts färd på vägen. Förordning (2011:178).

**3 §** Ett körfält eller en körbana för fordon i linjetrafik m.fl. får trots [8 kap. 2 §](#) användas

1. av fordon som används av ett auktoriserat bevakningsföretag i samband med transport av egendom,
2. av fordon som används av personal inom Kriminalvården vid transport av frihetsberövade personer eller vid brådskande yrkesutövning, och
3. av fordon som används av personal vid Säkerhetspolisen när de vidtar en skyddsåtgärd i sådan verksamhet som anges i [2 § andra stycket 2 och 3](#) förordningen (2002:1050) med instruktion för Säkerhetspolisen.

Undantagen i [första stycket](#) gäller endast om omständigheterna kräver det och särskild försiktighet iakttas. Förordning (2011:178).

**4 §** Trots [4 kap. 22 §](#) får följande fordon föras i en miljözon:

1. Fordon som används i yrkesutövning av polis- eller tullpersonal, personal vid Kustbevakningen, läkare, sjuksköterska, barnmorska eller veterinär.
2. Fordon som används för transporter av sjuka personer till läkare eller sjukvårdsanstalt.
3. Fordon som används vid räddningstjänst.
4. Fordon som används i andra jämförliga trängande fall.
5. Utryckningsfordon i andra fall än som avses i 1?4.
6. Fordon som definieras som veteranfordon i [2 kap. 2 §](#) vägtrafikskattelagen (2006:227). Förordning (2011:178).

**5 §** Om särskild försiktighet iakttas och om omständigheterna kräver det får avvikelse göras från [9 kap. 1 § första stycket 1](#)?[5](#) och [2 §](#),

1. vid räddningstjänst och bärgningsarbete,
2. i tjänsteutövning av polis- eller tullpersonal, eller personal vid Kustbevakningen,
3. i andra med 1 och 2 jämförliga trängande fall,
4. av personal vid Säkerhetspolisen som vidtar en skyddsåtgärd i sådan verksamhet som anges i [2 § andra stycket 2 och 3](#) förordningen (2002:1050) med instruktion för Säkerhetspolisen, samt
5. av vägtransportledare under ett eskortuppdrag enligt lagen (2004:1167) om vägtransportledare. Förordning (2011:178).

**6 §** Terrängmotorfordon och terrängsläp får föras på väg trots [5 kap. 1](#), [4](#) och [5 §§](#)

1. i yrkesutövning av polis- eller tullpersonal, personal vid Kustbevakningen, läkare, sjuksköterska, barnmorska eller veterinär,
2. för transport av sjuka personer till läkare eller sjukvårdsanstalt,
3. vid räddningstjänst, eller
4. i andra jämförliga trängande fall. Förordning (2011:178).

**7 §** Förtur till överfart med sådan färja som enligt väglagen (1971:948) är väganordning har

1. fordon som används vid brådskande uttryckning för räddningstjänst eller vid sjuktransport enligt 6 § hälso- och sjukvårdslagen (1982:763),
2. fordon som används i brådskande yrkesutövning av polis- eller tullpersonal, personal vid Kustbevakningen, läkare, sjuksköterska, barnmorska eller veterinär,
3. fordon i linjetrafik,
4. fordon i taxitrafik,
5. fordon som används för skolskjuts och färdtjänst,
6. fordon som används av personal inom Kriminalvården vid transport av frihetsberövade personer eller vid brådskande yrkesutövning, samt
7. fordon som används av ett auktoriserat bevakningsföretag i samband med transport av egendom.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om förtur till överfart med färja för trafikant som under större delen av året utnyttjar färjeleden till och från sin fasta bostad eller annan trafikant om det finns särskilda skäl. Förordning (2011:178).

**8 §** Trots 3 kap. 47 § 3, 48, 52–54 §§, 55 § första stycket 3 eller förbud som har meddelats genom lokala trafikföreskrifter får fordon stannas eller parkeras när det används

1. av en polisman vid eskort av vägtransporter som enligt särskilda villkor ska utföras med eskort, och
2. av vägtransportledare under ett eskortuppdrag enligt lagen (2004:1167) om vägtransportledare.

Undantagen i första stycket gäller endast om omständigheterna kräver det och särskild försiktighet iaktas. Förordning (2011:178).

**9 §** Trots 3 kap. 49 a § första stycket, 53 § första stycket 10, 54 § eller 55 § första stycket 3, 8 kap. 1 § första stycket 2 eller förbud som har meddelats genom lokala trafikföreskrifter får fordon stannas eller parkeras när det används

1. vid parkeringsövervakning som avses i lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning m.m.,
2. av polis- eller tullpersonal i tjänsteutövning,
3. av personal vid Kustbevakningen i tjänsteutövning,
4. vid yrkesutövning av personal vid Skatteverkets skattebrottsenheter,
5. vid räddningstjänst,
6. vid brådskande yrkesutövning av läkare, sjuksköterska, barnmorska, personal i hemsjukvården eller veterinär,
7. vid transport av sjuka eller rörelsehindrade,
8. vid eftersök av vilt som kan ha skadats vid en viltolycka eller vid andra åtgärder i samband med en sådan olycka, eller
9. vid transport av frihetsberövade personer eller vid brådskande yrkesutövning av personal inom Kriminalvården.

Undantagen i första stycket gäller endast om omständigheterna kräver det och särskild försiktighet iaktas. Förordning (2011:178).

**10 §** Bestämmelserna om färdhastighet i 3 kap. 17 §, 4 kap. 20 § och 9 kap. 1 § första stycket 6 samt sådana föreskrifter om färdhastighet som har meddelats med stöd av 3 kap. 17 §, 10 kap. 1 eller 14 § gäller inte när ett fordon används

1. vid brådskande uttryckning för räddningstjänst eller sjuktransport enligt 6 § hälso- och sjukvårdslagen (1982:763),
2. i brådskande yrkesutövning av polis- eller tullpersonal, personal vid Kustbevakningen, läkare, sjuksköterska, barnmorska, veterinär eller personal inom Kriminalvården, eller
3. i andra jämförbara trängande fall. Förordning (2011:178).

**11 §** Föraren av ett uttryckningsfordon behöver i trängande fall inte följa föreskrifter som inte särskilt gäller honom eller henne. Detsamma gäller föraren av ett fordon som används i spaningsverksamhet inom polisen, Tullverket eller Kustbevakningen när det är absolut nödvändigt för att fullgöra spaningsuppdraget och det uppenbarligen kan ske utan fara för trafiksäkerheten. Föraren ska dock lyda anvisningar av en polisman eller någon annan person som en myndighet förordnat att övervaka trafiken eller ge anvisningar för denna.

Undantagen i första stycket gäller endast under förutsättning att särskild försiktighet iaktas. Förordning (2011:178).

**12 §** Föraren av ett uttryckningsfordon får i trängande fall kräva fri väg för fordonet genom att ge signal med föreskrivna larmanordningar. Föraren är trots signalerna skyldig att ta hänsyn till andras säkerhet. Förordning (2011:178).

*Bilaga 2 Vägverkets publikation angående grundläggande kompetensmål*

# **Grundläggande kompetensmål för utryckningsförare 2008:4**

Titel: Grundläggande kompetensmål för utryckningsförare

Utgivningsdatum: 2008-01

Utgivare: Vägverket

Kontaktperson: Hans G Holmen Sted

Layout omslag: Ateljén, Vägverket

Montage omslag: Fredrik Nilsson

Tryck: Vägverket

ISSN: 1401-9612

Distributör: Vägverket

# Innehållsförteckning

1 Inledning.....	
1.1 Bakgrund.....	
1.2 Mål och syfte.....	
1.3 Genomförande av kompetensmål.....	
2 Pedagogik – Kunskaps- och färdighetsnivåer.....	
3 Kompetensområden .....	
3.1 Trafikförfattning .....	
3.2 Yrkesrollen och Nollvisionen .....	
3.3 Trafikpsykologi.....	
3.4 Arbetsmiljölagsstiftning och interna föreskrifter.....	
3.5 Fordonsvård .....	
3.6 Körning i olika angelägenhetsgrader .....	
3.7 Körning under olika förhållanden .....	

## 1 Inledning

### 1.1 Bakgrund

Att köra under utryckning ställer stora krav på utryckningsförarens körprestation och omdöme. Sverige är ett land där förutsättningarna för utryckningskörning varierar och de ökade riskerna som utryckningsförare, passagerare och andra trafikanter utsätts för är mycket komplexa till sin natur. Detta gör det svårt att förutsäga när, var och hur de kommer att uppträda. Trots detta kan riskerna gå att minska med hjälp av medveten kompetensutveckling. Kännetecknande för goda utryckningsförare är att de inte bara kan manövrera sitt fordon bättre än normalförare utan också förstår, värdesätter och accepterar de värderingar som gäller för god, effektiv och säker utryckningskörning.

Mot bakgrund av detta resonemang har representanter från Arbetsmiljöverket, Räddningsverket, Rikspolisstyrelsen, Socialstyrelsen och Vägverket tillsammans utarbetat förslag på grundläggande kompetensmål för utryckningsförare. Ambitionen är att ge tydliga incitament för utbildare och blåljusorganisationer att så långt det är möjligt säkerställa att svenska blåljusförare har god förarkompetens vid utryckningskörning. Detta arbete är en viktig del i strävan att uppnå Nollvisionen och en god arbetsmiljö. Utgångspunkten är det systematiska arbetsmiljöarbetet och kvalitetsarbetet, individens erfarenheter samt de behov som kan förväntas uppstå på grund av dessa faktorer

### 1.2 Mål och syfte

Kompetensmålets syfte är att göra det tydligt att förarkompetens vid utryckningskörning inte bara handlar om god körförmåga utan även kräver breda kunskaper och färdigheter inom andra områden. I detta ligger även att såväl organisationer som enskilda individer utvecklar och kontinuerligt kvalitetssäkrar de värderingar som gäller för god, effektiv och säker utryckningskörning. Dokumentet är tänkt att ge vägledning för vilken grundläggande kompetens det är viktigt att utryckningsförare uppvisar innan de kör i trängande fall. De kompetenser som specificeras i dokumentet antas minimera risken för olyckor i samband med utryckningskörning. Kompetensmålen ska vidare utgöra ett ramverk till dem som arbetar med utbildning för utryckningsförare. Syftet är att möjliggöra att en minsta gemensamma kompetensbas karakteriserar utryckningsförare i Sveriges samtliga blåljusorganisationer. Viktigt att poängtera är att dokumentet inte reglerar eller förordar specifika utbildningsformer eller metoder, utan förutsätter att utbildaren har och kan tillämpa god pedagogisk kunnsighet.

### 1.3 Genomförande av kompetensmål

De beskrivna kompetenserna bör uppnås i den takt och omfattning som är lämplig med hänsyn till de lokala förhållandena och till att målet är ökad trafiksäkerhet och bättre arbetsmiljö. Detta omfattar



flera grupper eftersom riskerna vid körning i trängande fall ökar för såväl utryckningsförare som för eventuella övriga personer i och omkring fordonet.

Det är varje arbetsgivares ansvar att säkerställa en god arbetsmiljö och att se till att arbetstagaren har nödvändig utbildning och kompetens för uppgiften. I detta är det viktigt att ta hänsyn till de lokala förhållanden som råder på arbetsplatsen och att göra dessa överväganden i samråd med personalorganisationer eller skyddsombud. Anpassning till lokala förhållanden, såsom till exempel uppgiftens art, väg- och trafiksituation, fordonstyp och anställningsform kan både innebära att kompetensmålen lämpligen kompletteras men också att vissa delar inte är tillämpliga fullt ut. Det är till exempel rimligt att anta att förhållanden såsom patientsäkerhet och inryckningskörning inkluderas, samtidigt som det inte alltid kan förutsättas att samtliga utryckningsförare själva utför fordonsvård.

## 2 Pedagogik – Kunskaps- och färdighetsnivåer

I det här dokumentet används en modell för att särskilja och nivå-sätta kunskaper och färdigheter. Nivåerna på kompetensmålen har satts utifrån ambitionen att säkerställa en minsta gemensamma kompetensbas innan respektive utryckningsförare kör i trängande fall. Den förmåga som de enskilda deltagarna utför sina arbetsuppgifter med, beror på hur de utvecklade kunskaper och färdigheter före, under och efter kompetensutveckling. Till detta kan läggas utvecklade egenskaper som förståelse, anpassning, kreativitet och självständighet. Detta innebär naturligtvis att högre kompetensnivåer uppnås med erfarenhet. Men lång erfarenhet kan inte enskilt utgöra ett kriterium för att en person uppfyller kraven som ställs på en god utryckningsförare. På samma sätt som erfarenheten kan befästa goda egenskaper och kompetenser så kan erfarenheten även befästa sämre egenskaper och kompetenser. Metoder för att bedöma utryckningsförare och säkerställa att de uppfyller kompetensmålen redovisas inte i detta dokument.

Med **kunskaper** (veta) menas att aktivt kunna använda sina kunskaper muntligt eller skriftligt.

Med **färdigheter** (kunna) menas att utföra handlingar som är möjliga att i verklig mening förutse och planera.

I tabellerna nedan är det de gulmarkerade kunskaps- och färdighetsnivåerna som normalt går att arbeta mot och uppnå i formella utbildningssammanhang. De gråmarkerade kunskaps- och färdighetsnivåerna ligger utanför den formella utbildningssituationen.

### KUNSKAPSNIVÅER – ATT VETA

Nivå	Namn	Beskrivning	Ex. på aktiva verb
Kreativ	Kreativ kunskap	Att kunna omsätta och tillämpa kunskaper inom ett annat område	Är mycket förtrogen med och kan utveckla
K3	Förtrogenhetskunskap	Att kunna omsätta och använda kunskapen i olika komplexa sammanhang, där inte alla parametrar är givna	Värderar, bedömer samt är förtrogen med och kan omsätta
K2	Regelbaserad kunskap	Att kunna använda kunskaperna i visst sammanhang/ given situation	Förstår, redogör och förklarar
K1	Faktakunskap	Att kunna återge fakta	Räknar upp
I	Information	Att med sinnena registrera	Känner igen

### FÄRDIGHETSNIVÅER – ATT KUNNA

Nivå	Namn	Beskrivning	Exempel på aktiva verb
Rutinerad	Rutinerad färdighet	Kan hantera komplexa situationer	Behärskar
F3	Förtrogen färdighet	Utför självständigt under realistiska betingelser	Bemästrar
F2	Grundläggande färdighet	Utför utan handledning i enkla konkreta situationer	Utför själv
F1	Basal färdighet	Utför med handledning och hjälp i enkla och konkreta situationer	Utför med stöd
Tar	Trial and Error	Prova och chansa	Testar

## 3 Kompetensområden

Det är viktigt att utryckningsförare behärskar nedanstående kompetensområden innan de självständigt framför utryckningsfordon i trängande fall.

### 3.1 Trafikförfattning

För utryckningsförare med behörighet att köra i trängande fall krävs goda trafikfärdigheter. För att uppnå hög trafiksäkerhet krävs förståelse för hur lagar, förordningar och föreskrifter reglerar utryckningskörning.

**Innan utryckningsförare kör i trängande fall är det viktigt att de behärskar följande:**

*Förståelse för/känna till (K1)*

- hur lagar, förordningar och föreskrifter hänger samman och styr verksamheten
- Trafikbrottslagens huvudprinciper

*Förtrogen med och kan omsätta (K3)*

- grundreglerna i Trafikförordningen 2 kap § 1
- undantagsbestämmelser i Trafikförordningen 11 kap

*Tillämpa under realistiska betingelser (F3)*

- grundreglerna i Trafikförordningen 2 kap § 1 under utryckningskörning i olika komplexa sammanhang
- undantagsbestämmelser i Trafikförordningen 11 kap under utryckningskörning i olika komplexa sammanhang

**Områden/innehåll:**

- Trafikförordningen 2 kap § 1 och 11 kap. och i övrigt i tillämpliga delar
- Trafikbrottslagen
- Vägmärkesförordningen
- Praktik och handledning

### 3.2 Yrkesrollen och Nollvisionen

Utryckningsförare har fått förtroendet låta bli att följa vissa föreskrifter under förutsättning att de iakttar särskild försiktighet. I rollen som utryckningsförare värderas alltid körbeteendet av omgivningen. Det är därför viktigt att utryckningsförare agerar i Nollvisionens anda och har förståelse för och anpassar sig efter hastighet, riskfaktorerna, tidsvinsteorin, konsekvenser av hastigheter och det plötsliga stoppet. Till detta tillkommer kunskap om och insikt i effekterna av alkohol, droger och trötthet.

**Innan utryckningsförare kör i trängande fall är det viktigt att de behärskar följande:**

*Insikt om och förståelse för (K1)*

- Nollvisionen och hur den påverkar utryckningsföraren i yrkesrollen

*Förstå och förklara (K2)*

- vilka krav samhället har på utryckningsförare och hur kraven påverkar förarna.
- hur grupp- och organisationstryck påverkar förarbeteendet och därigenom andras säkerhet
- tidsvinsteorins risker och vinster
- hur alkohol, droger och trötthet påverkar föraren
- konsekvenser vid det plötsliga stoppet
- hur olika skyddsutrustningar fungerar och hur de samverkar
- vikten av att använda den skyddsanordning och utrustning som är föreskriven för fordonet, till exempel säkerhetsbälte och motorcykelhjälm.

*Tillämpa i enkla konkreta situationer (F2)*

- tidsvinsteorin i praktiken

**Områden/innehåll:**

- Moral och etik
- Formella och informella påverkansfaktorer
- Alkohol, droger och trötthet

- Tidsvinstteorin
- Krockvåld
- Praktik och handledning

### 3.3 Trafikpsykologi

I rollen som utryckningsförare finns många faktorer att ta hänsyn till vid samspelet med andra trafikanter. Härvid är det viktigt att utryckningsföraren har god förståelse för hur man själv och andra uppträder och reagerar i olika trafiksituationer samt har förståelse för hur det egna beteendet påverkar andras och egen säkerhet.

**Innan utryckningsförare kör i trängande fall är det viktigt att de behärskar följande:**

*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 olycksreducerande trafiksituationer och trafikmiljöer

*Tillämpa (F2)*

- stressreducerande aktiviteter och tekniker i sin vardag.

**Områden/innehåll:**

- Trafikmiljöers utformning
- Personlighet och förarbeteende
- Påverkan på förarbeteendet av sinnesstämning och yttre påverkan
- Unga och gamla förare i trafiken
- Stresshantering
- Trötthet och fysisk status
- Praktik och handledning

### 3.4 Arbetsmiljölagstiftning och interna föreskrifter

Utöver lagar, författningar och förordningar kan respektive arbetsgivare besluta om interna föreskrifter för sin verksamhet. Dessa ger alltså utryckningsföraren ytterligare regler att följa i sitt arbete.

Arbetsmiljö är ett område där arbetsgivaren har huvudansvaret enligt arbetsmiljölagen. Arbetsgivaren är ansvarig för att en riskbedömning görs. På arbetsplatsen pågår ständigt en process, som syftar till att göra den mobila arbetsplatsen så säker som möjligt. Det är viktigt att utryckningsföraren är delaktig i denna process. Det är också viktigt att man inriktar sig på förebyggande arbete genom att identifiera och reducera risker samt förstärka faktorer som höjer säkerheten vid utryckningskörning.

**Innan utryckningsförare kör i trängande fall är det viktigt att de behärskar följande:**

*Kunna förstå och förklara (K2)*

- interna föreskrifter och hur dessa påverkar trafiksäkerheten i praktiken
- hur det systematiska arbetsmiljöarbetet genomförs och hur det påverkar trafiksäkerheten på arbetsplatsen

- vikten av korrekt arbetskläder

*Tillämpa under realistiska betingelser (F3)*

- interna föreskrifter under framförande av utryckningsfordon.
- rätt arbetskläder med hänsyn till situation
- ifyllande av incident- och olycksrapport
- anmälan om arbetsskada och tillbud till Arbetsmiljöverket

**Områden/innehåll:**

- Systematiskt arbetsmiljöarbete
- Trafiksäkerhetspolicy
- Incident- och olycksrapportering
- Interna föreskrifter (till exempel Rikspolisstyrelsens författningssamling)
- Arbetsmiljölagen med tillämpliga föreskrifter
- Praktik och handledning
- Belastningsergonomi

### 3.5 Fordonsvård

Eftersom fordonet är ett viktigt verktyg för utryckningsföraren så ställer det krav på att föraren kan utföra regelbunden fordonsvård och kontroll av fordonet samt utföra enklare reparationer.

**Innan utryckningsförare kör i trängande fall är det viktigt att de behärskar följande:**

*Kunna förstå och förklara (K2)*

- varför man utför säkerhetskontroll och fordonsvård
- vikten av ett välvårdat fordon.

*Tillämpa i enkla konkreta situationer (F2)*

- utöva säkerhetstillsyn och regelbunden tillsyn
- kunna utföra enklare reparationer som är kopplade till säkerhetstillsyn och regelbunden tillsyn.

**Områden/innehåll:**

- Säkerhetskontroll enligt de lokala föreskrifter som finns
- Tillsyn före, under och efter körning enligt de lokala föreskrifter som finns
- Enklare felsökning, byta glödlampa, säkringar och torkarblad, kontrollera nivåer och fylla på vätskor
- Hantering av rengöringsmedel och tvättanläggning
- Praktik och handledning

### 3.6 Körning i olika angelägenhetsgrader

En utryckningsförare måste kunna manövrera sitt fordon i många olika situationer, allt ifrån trånga garage och tät stadstrafik till utryckning på motorväg. Det är därför viktigt att utryckningsföraren har kunskaper och färdigheter i att värdera olika trafiksituationer och utifrån detta framföra sitt fordon på ett trafiksäkert sätt.

**Innan utryckningsförare kör i trängande fall är det viktigt att de behärskar följande:**

*Kunna förstå och förklara (K2)*

- vikten av att ha en riktig körställning och att använda bälte
- sitt fordons köregenskaper och hur det påverkar den egna körningen
- hur hastigheten, naturlagar, fordonsvikter och last påverkar fordonet

*Under realistiska betingelser kunna (F3)*

- ställa in en riktig körställning
- värdera sin egen förmåga som förare i olika situationer
- anpassa och maximera sin körning efter uppdragets art, uppkomna trafiksituationer, trafikmiljöer, väderleks- och dygnsförhållanden och egen förmåga, utan att trafikfarliga situationer uppstår
- manövrera sitt fordon i trånga passager

**Områden/innehåll:**

- Körställning
- Tekniska stödsystem
- Fordons framdrivningssätt, överstyrning, understyrning
- Däck
- Vikter, last och lastsäkring
- Antispinnsystem
- Bromsundanmanöver; hög och låg fart
- Omkörningsteknik
- Körning vid olika siktförhållanden
- Uppställning på händelseplats och olycksplats
- Larmanordningar, användning och verkan under utryckning
- Framgång och riskrelaterade faktorer
- Fordonsplacering, kurvteknik
- Körning på olika underlag
- Naturlagarna
- Fordonsvikter och laster

- Landsvägskörning, körning i tätort, omkörning, hastighetsanpassning
- Manövergård
- Praktik och handledning

### **3.7 Körning under olika förhållanden**

Utryckningsföraren måste kunna köra i alla olika typer av väder, vilket kräver att de har utbildning för att kunna köra på skiftande underlag. Det är därför viktigt att utryckningsförare har kunskaper om och färdigheter i hur fordon uppträder och hur man som förare i första hand undviker och i andra hand kan hantera situationer som uppstår i halt väglag.

**Innan utryckningsförare kör i trängande fall är det viktigt att de behärskar följande**

*Känna till (I/K1)*

- *vinterdäcks utformning och egenskaper*

*Kunna förstå, förklara (K2)*

- *årstidernas påverkan på väglaget*
- *hur fordonets köregenskaper påverkas i halt väglag, med olika drivsystem*
- *hur bromssträckans längd påverkas av olika underlag såsom snö, is, grus och vatten*

*Under realistiska betingelser kunna (F3)*

- *köra på ett sådant sätt att man inte riskerar att få sladd*
- *kontrollera och upphäva en sladd*
- *bromsa och göra undanmanöver*

**Områden/innehåll:**

- Teori, grunder i körning på halt väglag
- Teori, fordons köregenskaper
- Körställning
- Bromsteknik, bromsning i olika situationer
- Körning med typfordonen
- Sladdövningar
- Undanmanöverövningar
- Praktik och handledning

## Lag (1951:649) om straff för vissa trafikbrott

**1 §** Brister vägtrafikant, den som för spårvagn eller den som någon annanstans än på väg för motordrivet fordon i väsentlig mån i den omsorg och varsamhet som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna, döms för vårdslöshet i trafik till dagsböter.

Om någon vid förande av motordrivet fordon eller spårvagn gör sig skyldig till grov oaktsamhet eller visar uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom, döms för grov vårdslöshet i trafik till fängelse i högst två år. Lag (1994:1416).

**2 §** Hindrar eller stör vägtrafikant eller den som för spårvagn onödigtvis i väsentlig mån trafiken på väg, dömes, där ej gärningen är belagd med straff enligt 1 §, till böter. Lag (1975:611).

**3 §** För någon uppsåtligen körkortspliktigt fordon utan att vara berättigad att föra sådant fordon, dömes för olovlig körning till böter. Har han tidigare innehaft körkort som blivit återkallat eller har brottet skett vanemässigt eller är det eljest att anse som grovt, må dömas till fängelse i högst sex månader.

För någon körkortspliktigt fordon med uppsåtligt eller oaktsamt åsidosättande av föreskrift, som meddelats i fråga om rätten att föra sådant fordon, dömes till böter.

Om någon uppsåtligen eller av oaktsamhet såsom förare av körkortspliktigt fordon anställer och brukar den som inte äger rätt att föra fordonet, eller i annat fall tillåter någon annan att föra sådant fordon utan att denne är berättigad därtill, dömes likaledes till böter.

Första–tredje styckena äger motsvarande tillämpning på förare av traktor, moped klass II, snöskoter, terränghjulning, motorredskap eller spårvagn och på den som anställer eller brukar sådan förare eller eljest tillåter någon att föra sådant fordon. Lag (2009:122).

**4 §** Den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften döms för rattfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader.

För rattfylleri enligt första stycket döms också den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn efter att ha intagit narkotika som avses i 8 § narkotikastrafflagen (1968:64) i så stor mängd att det under eller efter färden finns något narkotiskt ämne kvar i blodet. Detta gäller dock inte om narkotikan intagits i enlighet med läkares eller annan behörig receptutfärdares ordination.

För rattfylleri enligt första stycket döms också den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker att det kan antas att han eller hon inte kan framföra fordonet på ett betryggande sätt. Detsamma gäller om föraren är lika påverkad av något annat medel.

Första och andra styckena gäller inte förare av motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående.

Första, andra och tredje styckena gäller inte om förandet av fordonet ingår som ett led i en vetenskaplig eller därmed jämförlig undersökning till vilken tillstånd har lämnats av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Lag (1999:217).

**4 a §** Är ett brott som avses i 4 § första, andra eller tredje stycket att anse som grovt, skall föraren dömas för grovt rattfylleri till fängelse i högst två år. Vid bedömning av om brottet är grovt skall särskilt beaktas om

1. föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften,
2. föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller
3. framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten. Lag (1999:217).

**5 §** Om en vägtrafikant, som med eller utan skuld haft del i uppkomsten av en trafikolycka, genom att avlägsna sig från olycksplatsen undandrar sig att i mån av förmåga medverka till de åtgärder, vartill olyckan skäligen bör föranleda, eller om han undandrar sig att uppge namn och hemvist eller att lämna upplysningar om händelsen, döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Är brottet med hänsyn till omständigheterna att anse som grovt, döms till fängelse i högst ett år.

Bestämmelserna i första och andra styckena gäller även den som för spårvagn och den som annorstädes än på väg för motordrivet fordon. Lag (1986:1248).

**6 §** Har upphävts genom lag (1988:944).

**7 §** Ett fordon som har använts vid brott enligt denna lag får förklaras förverkat, om det behövs för att förebygga fortsatt sådan brottslighet och förverkande inte är oskäligt. Detsamma gäller annan egendom som har använts som hjälpmedel vid brott enligt denna lag.

Första stycket gäller även i fråga om egendom som varit avsedd att användas som hjälpmedel vid brott enligt denna lag, om brottet har fullbordats.

Bestämmelser om tillfälligt omhändertagande av egendom i syfte att förhindra rattfylleribrott finns i 24 a–24 d §§ polislagen (1984:387) och i 9–11 §§ lagen (2008:322) om Tullverkets och Kustbevakningens befogenheter att ingripa mot rattfylleribrott. Lag (2008:323).