



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

<b>Skreven av</b>	AM/Instruktörer
<b>Fastställd av</b>	RCH-mötet
<b>Fastställd den</b>	200910
<b>Reviderad av</b>	AM
<b>Reviderad den</b>	201130

## Angelägenhetsgrader vid utryckningskörning

### Syfte

Syftet med detta PM är att förtydliga de rättigheter och skyldigheter som gäller vid utryckningskörning samt att underlätta för förare inom RäddSam F att optimera körningen efter händelsens karaktär. Att definiera och översätta de olika angelägenhetsgraderna till prioritetsordning ger tydlighet i ett arbetsmoment som kan vara stressigt och där många beslut ska fattas av chauffören.

### Inledning

Det lagstöd som är aktuellt vid utryckningskörning är Trafikförordningen (SFS 1998:1276). I Trafikförordningens 11 kap. anges att föraren av ett utryckningsfordon i trängande och brådskande fall har rätt att underlåta att följa vissa trafikföreskrifter. Trängande fall är den högsta angelägenhetsgraden och ger möjlighet till flest undantag i trafikförordningen. För att genomföra detta på ett så säkert sätt som möjligt har föraren rätt att i trängande fall kräva fri väg genom att använda larmanordningar (ljus och ljud, eller ljus). I lagtexten står det även att trots användandet av signalerna är föraren skyldig att ta hänsyn till andras säkerhet. Detta innebär att föraren är skyldig att vid varje enskild händelse göra en bedömning av angelägenhetsgrad för att sedan agera i trafiken utefter de föreskrifter som gäller just denna händelse.

Lag om skydd mot olyckor (2003:778) reglerar inte utryckningskörning vid insats eller andra uppdrag. Det som definieras i lagen är endast om en insats är att betrakta som räddningstjänst eller ej. Att en händelse är att betrakta som en räddningsinsats är inte att likställa med att det föreligger ett trängande fall. Motsatsen gäller inte heller, utan trängande fall kan föreligga utan att det finns en räddningsinsats.

I räddningstjänstens utryckningsorganisation saknar föraren många gånger all den direktinformation som krävs för att bedöma om trängande fall föreligger eller ej. Den bästa möjligheten till rätt bedömning i utlarmningsskedet har IB/LOP och bör därför stötta utryckande styrkor med detta, särskilt om det skiljer sig från det förväntade. Ett exempel kan vara larmrubricering "Brand i byggnad" då det normalt förväntas vara trängande fall men endast handlar om låg omfattning-efterkontroll och händelsen bedöms inte uppnå kriterierna

för trängande fall. IB/LOP:s bedömning av prioritet fråntar inte förarens ansvar för framförande av fordonet.

### ***Målsättning för att använda olika prioritet vid utlarmning***

Målet med att använda olika prioritet vid utlarmning är att ge utryckningsföraren ett bra underlag för beslut om hur fordonet ska framföras vid ett larm.

Med begrepp som är inarbetade och väl kända kan sådana bedömningar förmedlas via larmutrop eller radio, utan att kräva otydliga och långa beskrivningar.

## **Angelägenhetsgrader-prioritet**

Prio1 medför den högsta prioriteten, medan prio2 avser den lägsta. De undantag som finns i trafikförordningen när det gäller utryckningskörning är till för att samhällsresurser ska kunna ta sig snabbare fram i trafiken då det finns liv, egendom och miljö att rädda. Ju större behov är av ett snabbt ingripande, desto fler undantag i föreskrifterna. Det innebär alltid en förhöjd risk att framföra fordon i högre hastighet än gällande maxhastighet på aktuell väg. Det är viktigt att prio1 körningen väljs på de fall där vi uppnår effekt och med viss marginal, då informationsläget oftast är magert, ska välja lägre prioritet då effekten av tidsvinsten inte påverkar skadefallet i händelsen.

### ***Prio1-trängande fall***

Prio1 tillämpas då det finns behov av ett omedelbart ingripande för att skydda hälsa, egendom eller miljö. Det kan gälla räddningsinsatser enligt lagen om skydd mot olyckor eller andra uppdrag som t ex assistans till ambulans. Vid prio1-larm anses trängande fall enligt trafikförordningen föreligga. Vid prio1-larm påkallas fri väg vid framkörning om så behövs.

Exempel på situationer då prio1 kan tillämpas är:

- Automatiska brandlarm
- Brand i byggnad
- Trafikolyckor
- Drunkning
- Utsläpp farligt ämne medel/hög omfattning
- Sjukvårdslarm, hjärtstopp

Exempel på undantag i Trafikförordningen under trängande fall (inklusive undantag angivna i prio2).

- Skyltad hastighet
- Hastighet för aktuellt fordon och fordonskombination
- Stopplikt
- Körning mot rött ljus
- Spärrlinje

### **Prio2-övriga fall**

Prio2 tillämpas då det finns behov av ett ingripande för att skydda hälsa, egendom eller miljö, men då det inte bedöms nödvändigt att påkalla fri väg vid framkörning. Prio2-larm används för situationer som ska hanteras omedelbart, men där det inte är så bråttom så att trängande fall enligt Trafikförordningen gäller.

Exempel på situationer då prio2 kan tillämpas är:

- Larm av undersökningskaraktär
- Kontroll av oljeskimmer i vattendrag.
- Hissöppning
- Hinder på väg
- Utsläpp farligt ämne låg omfattning
- Passning

Exempel på undantag i Trafikförordningen under prio2

- Lokala trafikföreskrifter såsom bl.a.
  - Förbud mot trafik med fordon
  - Påbjudet körfält för buss
  - Påbjuden körriktning

### **Avsteg från prio2-efterfordon**

Vid händelser där beslut om att framföra fordon till platsen enligt prio2 blir följden att vissa fordonskombinationer endast får framföras i högst 30km/h. I dessa fall kan avsteg från rutinen göras då trafikförordningen ger utrymme att under brådska fall bryta mot hastighetsbestämmelser och på så sätt anpassa hastigheten till övriga fordon utan efterfordon. Vid framförande av fordon åter mot station finns inga undantag givna i trafikförordningen utan hastighetsgränser för aktuellt fordon eller fordonskombination gäller.

### **Olika enheter kan ha olika prioritet på samma larm**

Vid en och samma insats/händelse kan det finnas olika behov av en snabb framkomst beroende på enhetstyp och vart enheten befinner sig i larmtåget. Oftast finns det behov av att de första enheterna snabbt kommer fram till insatsen, medan det inte finns samma behov av kort framkörningstid för en enhet som ska till brytpunkt. Det kan också finnas behov av att få fram en vattenenheten snabbare än exempelvis depåenhet.

Det kan även vara så att den första bedömningen att en händelse är att betrakta som ett prio1-larm, medan kompletterande uppgifter som kommer externt eller internt från egna enheter gör att bedömningen ändras till prio2. Alltså kan olika enheter på väg till samma händelse få olika prioriteringar likväl som prioriteten för samtliga enheter kan ändras under framkörningen.

En typhändelse som kan hanteras med olika prioritet är automatiska brandlarm. Det automatiska brandlarmet indikerar brand och prio1 väljs. Under framkörning meddelar SOS att verksamheten har rostat bröd och att det inte pågår någon brand men att det luktar mycket. I detta fall finns det inget som tyder på att situationen är trängande varvid prio2 körning är rimligt för de enheter som ska rulla fram.

## Färdhastighet vid inryckning till station

Vid inryckning till station kan undantag göras gällande färdhastighet. Enligt dom (Göta Hovrätt 2013-10-11, B 683-13) friades en deltidsanställd brandman i en rättegång om hastighetsöverträdelse. I detta fall rörde det sig om ett automatiskt brandlarm från vårdboende som senare visade sig vara teknisk fel och ingen brand. Rätten ansåg att vid tidpunkten för hastighetsöverträdelsen hade brandmannen endast information som pekade på en allvarlig händelse och att detta kunde anses som trängande, vilket i sin tur gav möjlighet till undantag gällande färdhastighet vid inryckningen till stationen.

Undantag från färdhastighet ska göras mot bakgrund av tillgänglig information för stunden. Det är med andra ord förarens skyldighet att ta till sig den information som presenteras på telefoner, sökare m.m. Det finns händelser där omständigheterna inte kan anses uppfylla möjlighet till undantag och det kan vara händelser liknande passningslarm, utsläpp farligt ämne låg omfattning, lyfthjälp m.m.

Det finns inga undantag mot trafikförordningens grundregel som anger att trafikant ska visa den omsorg och varsamhet som krävs med hänsyn till omständigheterna. Det innebär att vid inryckning där undantag nyttjas gällande hastighetsbestämmelserna är **föraren skyldig att iaktta stor försiktighet.**

## Räddningstjänst under utbildning

I Vägtrafikförordningen (1995:137) för den kommunala organisationen för räddningstjänst under utbildning och höjd beredskap finns ytterligare undantag i vägtrafikmiljön som gäller när utbildning/övning sker.

Vid enklare orienteringsövningar på objekt i tätbebyggt område uppstår svårigheter att parkera tunga fordon enligt de parkeringsbestämmelser som råder. Fordonens närhet till jourstyrkan i händelse av larm är också en faktor som gör att parkeringen sällan kan utföras linje med bestämmelser. I Vägtrafikförordningen ges ett antal undantag till de föreskrifter som finns i Trafikförordningen som gäller både framförande av fordon och stannande och parkering.

Exempel på paragrafer som kan undantas under övning

- 48 § Inom tätbebyggt område får fordon inte stannas eller parkeras på allmän plats som är terräng. På en gång- eller cykelbana får andra fordon än tvåhjuliga cyklar eller mopeder klass II inte stannas eller parkeras. Förordning (2007:101).
- 49 § Ett fordon får inte parkeras så att
  1. det hindrar tillträde till andra fordon eller så att dessa inte kan föras från platsen, eller
  2. fordonet med något hjul står utanför en uppställningsplats eller annan markering som anger var parkering får ske. Förordning (2007:101).

För att undantagen ska kunna nyttjas måste det vara nödvändigt för övningens genomförande. Vidare föreskrivs även att den som med stöd av förordningen åsidosätter en bestämmelse ”*skaden särskilda omsorg och varsamhet iakttas och de särskilda åtgärder vidtas som behövs för att förhindra trafikolycka eller skada på vägen eller i terrängen och för att underlätta framkomligheten för övrig trafik*”.

Det är viktigt att när vi på något sätt påverkar framkomligheten på vägarna under övningar måste vi även varna andra trafikanter. När exempelvis GC-vägar nyttjas, uppställning av höjdfordon med utskjutande stödben används måste vi utreda behovet av skyltning och varning för övriga trafikanter.