



Foto: PETER LUNDGREN

Det är viktigt för utryckningsförare att känna till de författningar som styr trafiken. Utryckningsfordon kan i vissa situationer bryta mot lagar och förordningar, men det måste ske med stor aktsamhet.

Utryckningskörning

Som förare har du rättigheter – men också skyldigheter

Bestämmelserna i vägtrafikkungörelsen ger förare av utryckningsfordon möjlighet att i vissa situationer bryta mot gällande lagar och förordningar. Genom att utnyttja dessa undantag med sunt förnuft kan framkörningstiden till en olycka minska, vilket innebär att insatsen på skadplatsen kan påbörjas tidigare.

Däremot innebär blåljus och sirener inte att man kan sätta sig över alla trafikregler.

Förare av ett utryckningsfordon måste ha goda kunskaper om de regler och bestäm-

melser i trafikförfattningarna som handlar om utryckningskörning och dessutom kunna omsätta dessa i praktiken.

När det gäller manövreringen av fordonet ska föraren vara så skicklig och omdömesgill att han inte hamnar i kritiska situationer.

Att vara utryckningsförare kräver alltså både teoretiska kunskaper och träning. Sirensens räddningsskola ägnar tre sidor åt utryckningskörning. Lärare är Thommy Swahn vid Räddningsverkets skola i Revinge.

Utryckningsförare måste känna till bestämmelserna

Här redovisas några av de grundläggande paragraferna i vägtrafikkungörelsen (VTK).

§ 5: Vägtrafikant skall iakttaga den omsorg och varsamhet som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna.

§ 6: Förare av utryckningsfordon får i trängande fall med iakttagande av särskild försiktighet underlåta att följa föreskrift som ej särskilt gäller honom.

§ 12: Förare av utryckningsfordon får i trängande fall kräva fri väg för fordonet. Signaler skall då avges med föreskrivna larmanordningar. Vägtrafikant skall i god tid lämna fri väg för sådana utryckningsfordon. Förare av fordon skall stanna om det är nödvändigt.

Kommentar: Användning av signaler fritar inte förare av utryckningsfordon från skyldigheten att visa hänsyn till andras säkerhet. Trängande fall kan alltså inte bli aktuellt vid en övning, oavsett var övningen genomförs.

Du kan i trängande fall kräva fri väg genom enbart ljudanordning, genom enbart lykta (blåljus) eller naturligtvis en kombination av ljudanordning och lykta. På äldre fordon finns fortfarande möjligheten att slå på ljudanordningen (sirenen) utan att blåljuset är i gång. Om jag slår på "blåljus" under körning så innebär det att jag kräver fri väg. För att få kräva fri väg måste det föreligga ett trängande fall.

Beträffande den valfrihet som införts i fråga om vilket slag av larmanordning som ska användas har departementschefen i förordningsmotiven 1985:4 till SFS 1985:380, skrivit bland annat följande:

"Jag förutsätter att tillämpningen kommer att följa nuvarande praxis, nämligen att både ljus- och ljudsignaler används när situationen kräver att fordonet väcker extra stor uppmärksamhet."

Någon skyldighet för vanliga trafikanter att köra fordon till sidan av vägen när utryckningsfordon närmar sig finns ej. Vid mer än ett körfält kan trafikanten då tvingas korsa körfält och därvid både riskera att utgöra en fara för andra eller bli ett hinder för utryckningsfordonet.

I praktiken kan framkomlighet för utryckningsfordon skapas även under svåra trafikförhållanden genom att bilförare på en trafikled med två filer i en riktning öppnar en "mittfil" genom att hålla så långt till höger respektive vänster som det är möjligt.

§ 60: Fordons hastighet skall anpassas till vad trafiksäkerheten kräver. Hänsyn skall tas till väg-, väderleks- och siktförhållandena, fordonets skick och



Foto: PETER LUNDGREN

belastning samt trafikförhållandena i övrigt. Hastigheten får aldrig vara högre än att föraren behåller kontrollen över fordonet och kan stanna det på den del av den framförvarande körbanan eller vägrenen som han kan överblicka och framför varje förutsebart hinder.

§ 68: När fordon används av statlig brandkår eller kommunal räddningstjänst vid brådskande utryckning för räddningstjänst eller av polis- eller tullpersonal, personal vid kustbevakningen, läkare, distriktssköterskor, barnmorskor eller veterinärer i brådskande yrkesutövning gäller inte 64 och 66 §§ eller föreskrifter som har meddelats med stöd av 64 §.

Kommentar: Med "kommunal räddningskår" avses även deltidsanställda brandmän. Jämför i sammanhanget Göta hovrätts dom från 1985 nr DB 681: Bil som ägdes av en deltidsanställd brandman, vilken ingick i en kommunal brandstyrka och hade fast bilersättning från kommunen, ansågs som sådant fordon som avses i 68 §.

Lokala trafikföreskrifter med mera

§ 155 a: Fordon som används vid brådskande utryckning för räddningstjänst eller av polis- eller tullpersonal, personal vid kustbevakningen, läkare, distriktssköterska, barnmorska eller veterinär i brådskande yrkesutövning har förtur till överfart med färja som enligt väglagen (1971:948) är väganordning.



Anpassa hastigheten till trafiken i övrigt och till väglaget!

Det är två grundregler som ska sitta i ryggmärgen på alla som kör utryckningsfordon.

Som utryckningsförare har du vissa rättigheter som andra bilister saknar, men också skyldigheter och ett stort ansvar.

Utryckningsförare bör ges samma övnings- och utbildningsmöjligheter som rökdykare. Insatser kan vara mer eller mindre lyckade, men det största misslyckandet är när man aldrig når fram till skadeplatsen.

Utryckningskörning en fråga om rätt attityd och kunskap

I lagtexten finns tre nivåer på avvikelser från bestämmelserna:

1. Trängande fall (liv eller stora ekonomiska värden i fara).
2. Brådskande utryckning för räddningstjänst.
3. Räddningstjänst.

För att få bryta mot bestämmelserna i nivå 1 krävs att fordonet är ett utryckningsfordon. Föraren får kräva fri väg, men han måste inte göra det.

Det är föraren själv som avgör på vilket sätt fri väg ska krävas, antingen blåljus eller blåljus i kombination med siren. Föraren får då – med iakttagande av *särskild försiktighet* – underlåta att följa de normala trafikreglerna enligt VTK. Det räcker alltså inte med *normal försiktighet*.

Han får också bryta mot hastighetsbestämmelserna och mot lokala trafikföreskrifter. Tänk på att även om du kräver fri väg med både ljud och ljus så dämpas effekten av husväggar, parkerade bilar, planterade häckar och annat. Att blåljuset syns dåligt i dagsljus underlättar inte för våra medtrafikanter att upptäcka oss i tid.

De flesta olyckor med utryckningsfordon sker i vägkorsningar i tätorter. Det beror ofta på att utryckningsfordonet har upptäckts för sent. Enda sättet att undvi-

ka den typen av olyckor är att anpassa hastigheten till den situation som råder just då. Du kan ibland vara tvungen att stanna helt innan du kör ut i korsningen.

Är korsningen reglerad med trafiksignaler och den korsande trafiken har grönt ljus finns det all anledning att ta det extra försiktigt. Att stanna till för att försäkra dig om att dina medtrafikanter har uppfattat att du har för avsikt att köra mot rött ljus kan aldrig vara fel.

I nivå 2, brådskande utryckning för räddningstjänst, får föraren bryta mot gällande hastighetsbestämmelser, både de som anges genom skyltning och de som gäller för fordonet eller fordonskombinationen. Observera att vid färden tillbaka till stationen är det ordinarie hastighetsbestämmelser som gäller. Både den som är skyltad och den som gäller för fordonskombinationen. Det betyder att en motorspruta som efterfordon får rulla i max 30 kilometer i timmen under hemfärden.

När det gäller hastigheten finns det inga undantag från VTK 60§. Dålig sikt, tät trafik, halt underlag, ösregn och annat måste naturligtvis alla ta hänsyn till. Ändå skyller många på plötslig halka när de ligger i diket med sina bilar.

Det faktum att många räddningstjänstfordon har en hög tyngdpunkt gör hastighetsanpassningen extra viktig. Några kubikmeter vatten i tanken har stor påver-

kan på körningen på krokiga vägar eller i en rondell.

Deltidsbrandmannen – vad gäller för honom/henne när larmet gått och egen bil används för att ta sig till brandstationen?

Är bilen att betrakta som ett fordon som används av kommunal räddningskår vid brådskande utryckning? Ja, men endast om brandmannen har avtal om bilersättning från kommunen.

Risken att dömas för fortkörning under färd till brandstationen vid ett larm är liten. Däremot har brandmannen ett stort personligt ansvar om en olycka inträffar vid fartöverskridelse. Det blir föraren personligen, ej kommunen, som får stå till svars.

Eftersom privatbil saknar både sirener och blåljus manas deltidarna till stor försiktighet när larmet gått och man snabbt ska ta sig till brandstationen.

I den lägsta nivån "vid räddningstjänst" får förare av räddningstjänstens fordon bryta mot lokala trafikföreskrifter med förbud eller inskränkning att trafikerar viss väg. Fordonet behöver inte vara ett utryckningsfordon. Räddningstjänst innefattar de åtgärder staten och kommunen ska vidtaga enligt räddningstjänstlagen.

VTK 156 § medger att vi stannar eller parkerar där skyltarna säger annorlunda, men det gäller endast om omständigheterna kräver det och särskild försiktighet iakttas. Behöver vi vid något tillfälle ställa upp ett fordon för att länspumpa en källare får vi parkera på gatan trots att det råder parkeringsförbud. Så snart räddningstjänsten är avklarad ska fordonet flyttas.

I Vägverkets föreskrifter om användning av vissa varningsanordningar med mera (VVFS 1994:38) finns bestämmelser om hur varningslykta (orange färgad saftblandare, liksom varningsblikker, får användas. Punkt 4 i författningen behandlar larmanordning.

Larmanordning: Lykta som är larmanordning får utöver vad som framgår av 12 § vägtrafikkungörelsen (1972:603) vara tänd på utryckningsfordon när fordonet är uppställt på olycksplats eller annan plats för förrättning om det behövs för att varna för hinder eller annan fara.

Exempel på vägmärken som VTK 155 § medger att vi bryter emot vid "räddningstjänst" är förbudsmärkena 1.2.1, 1.2.3., 1.2.16, 1.2.33, 1.2.37 och påbudsmärket 1.3.11.

Att märket 1.2.2, förbud mot infart, inte finns med bland undantagen beror på att det inte är ett förbud mot att trafikera vägen, man får ju köra där, men från andra hållet.

Hur kan vi bli bättre?

- Friska upp kunskapen om gällande regler.

- Se till att fordonen är i bästa möjliga skick.
- Kartlägg var kritiska situationer kan uppstå, både var och när på dygnet.
- Kontinuerlig utbildning och övning av förarna (körgård, halkkörning, undanmanövrer, etc).
- Skapa rätt attityd till utryckningskörning.
- Diskutera situationer som uppstått i trafiken och kom med konstruktiv kritik till föraren efter insatsen.
- Som befäl, tycker du att det går för fort, låt föraren få veta det. Tycker du att det går för sakta, håll tyst, försök inte att få föraren att köra över sin förmåga.

Om du tycker att det går för fort – låt föraren få veta det!

Vad är på gång? Möjligheten för räddningstjänstens personal med "Fri vägutbildning" att få dispens från att ha rätt körkortsbehörighet försvann 1 juli 1996. Vägverket genomförde en kartläggning av trafiksäkerhetssituationen för förare av utryckningsfordon och trafiksäkerhetsarbetet som de olika huvudmännen för denna verksamhet bedriver. Resultatet av undersökningen blev ett förslag till "Lag om särskilt förarbevis för utryckningsförare" och "Förordning om särskilt förarbevis för utryckningsförare". Det lämnades av Vägverket till Kommunikationsdepartementet i slutet av juni 1997.

Lagförslaget innebär i stort att man, utöver vad som sägs i körkortslagen, måste ha ett förarbevis för att få föra utryckningsfordon. Särskilt förarprov ska genomföras, läkarundersökning kommer att krävas.

Giltighetstiden föreslås att bli fem år, ny läkarundersökning och nytt förarprov för att få förarbeviset förnyat.

Av förordningsförslaget framgår bland annat att förarbeviset får utfärdas för de fordonskategorier sökanden avlagt godkänt särskilt förarprov för. Särskilt förarprov ska bestå av förhör och körprov. Provet ska kunna avläggas inför av Vägverket förordnad tjänsteman vid Räddningsverket (förmodligen vid någon av verkets skolor) för personal som tillhör räddningstjänsten.

Utbildningen ska genomföras enligt kursplaner fastställda av Vägverket efter samråd med Rikspolisstyrelsen och Räddningsverket. Den som vill "övningsköra" ska enligt förslaget ha haft körkort för fordonet i minst tre år. Sådan körning ska ske under uppsikt av en person som har fyllt 24 år och sedan minst fem år har behörighet att föra utryckningsfordon av det slag körningen avser under utryckning. Han ska dessutom ha vana och skicklighet att köra sådant fordon.

Thommy Swahn

Utbildningstips

Organisera utbildningen

På alla räddningstjänster bör det finnas någon med särskilt ansvar för förarutbildningen. Om inte – utse snarast lämplig person med ansvar att planera och leda förarutbildningen. Intresse för uppgiften, kunnskap och rätt körkortsklass ger förutsättning för ett lyckat resultat.

Lägg in både teoretisk och praktisk utbildning i ett utbildningsschema tillsammans med den övriga utbildningen. Rök- och kemdykarna tränas ofta för sina svåra uppgifter. Samma utbildnings- och övningsmöjligheter bör uttryckningsförarna ges. Kommer vi inte fram till olycksplatsen så har vi totalt misslyckats med hela insatsen.

Vad ska utbildningen leda till? Ja, i avvaktan på Vägverkets utbildningsplaner tycker jag att målsättningen ska vara att förbättra våra förars kunskap om bestämmelserna som gäller specifikt för utryckningsförare och förmågan att kunna hantera fordonet i olika trafiksituationer. Kårer som samverkar i andra utbildningssammanhang kan naturligtvis jobba ihop även när det gäller förarutbildning.

Övningsplats

Förutsättningarna för att genomföra den praktiska delen av utbildningen varierar mycket runtom i landet, men att hitta en plan där man kan sätta upp en enkel körgård bör vara möjligt för alla. Det finns kanske utrymme på den ordinarie övningsplatsen eller på någon större parkeringsplats. Lokala industrier har i regel också ytor som kan vara utmärkta att öva på. Med lokalkunskap och lite fantasi kan alla kårer hitta lämpliga övningsplatser.

Enkla övningar

Med hjälp av enkel körgårsmateriel, käppar, trafikkoner och plankor samt ett 10 meters måttband kan man iordningsställa en körgård på några minuter. Den klassiska "serpentina" är väldigt bra när föraren ska lära sig utnyttja bilens vridningspunkt. Sju eller nio käppar med någon form av fot placerade på linje med det aktuella fordonets dubbla axelavstånd mellan pinnarna kan med fördel användas för att både köra framåt och backa.

En kraftig plankor cirka tio meter lång och två decimeter bred är bra för att lära föraren var han har hjulen. Variera mellan höger och vänster hjulpar, både framåt och bakåt. Smal passage med sidoförflyttning kan simulera en trång situation där du måste passera mellan två fordon, förflytta ditt eget fordon i sidled, för att ånyo passera mellan två fordon. Kan enkelt åstadkommas av ett antal pinnar där bredden på "vägbanan" bara ska vara några centimeter bredare än det aktuella fordonet. Ett par skrotbilar kan också bli en smal passage. Kom ihåg att det inte gäller att köra fort, utan säkert.

Körövningar

Den som bara har ett B-körkort, men vill utöka sin kompetens till C-körkort måste bland annat övningsköra. Körning kan med fördel tränas i den miljö den ska genomföras, i tätorten och i området runt tätorten.

Kravet på den som har uppsikt över körningen är att han/hon har fyllt 24 år och sedan minst fem år har körkort för fordon av det slag körningen avser samt vana och skicklighet i fråga om körning med sådant fordon. Den som har uppsikt över körningen måste medfölja i bilen vid den körandes sida. Fordonet ska vara försett med grön skylt "Övningskörning". Välj om möjligt olika tider på dygnet för att få variationer i trafikintensiteten.

Att träna inbromsning och undanmanöver sker bäst på ett inhägnat område, där övrig trafik inte ställer till problem.

Det ska finnas möjlighet att arrangera ett lätt flyttbart hinder på vägen, föraren ska ha möjlighet att köra av vägen utan att skada fordon eller terräng.

Möjligheten att träna halkkörning varierar. I norra Sverige finns förutsättningar under nästan halva året, medan kårerna söderut ofta måste söka sig till närmaste halkbana. Att öva igångsättning, kurvtagning och kontrollerad inbromsning på halt underlag underlättar för föraren att behålla kontrollen över fordonet den dag blixthalkan slår till. Och kom ihåg – anpassa alltid hastigheten till den aktuella situationen!