

FÖRSVARSMAKTEN



Handbok Trafiksäkerhet

2016

HANDBOK

Handbok Trafiksäkerhet 2016

H Trfsäk 2016

HANDBOK

© Försvarsmakten

Bilder på omslaget: Johan Pihlström, TrängR och FSV GP.

Grafisk bearbetning: Artur Szulc, TrängR och Anna-Karin Wetzig FSV GP.

Produktionsid: 111117-006 (illustrationer).

Produktionsformat: Word

Publikationsområde: FLOG

Tryck: Print on demand vid behov

VIDAR-handling: FM2015-10351:17

Beslut om fastställande av Handbok Trafiksäkerhet 2016.

Handbok Trafiksäkerhet 2016 (H Trfsäk 2016) fastställs att gälla från och med 2016-07-01 i dess ändrade lydelse. Publikationen har inget registrerat M-nr.

Följande publikationer upphävs 2016-07-01 i och med fastställandet av denna handbok:

- Handbok Trafiksäkerhet 2005, gällande från 2005-09-01.
- Utbildningsreglemente Trafiksäkerhet 2005, gällande från 2005-09-01.

Samråd, med beteckning FM2016-10504:1, har tecknats med Säkerhetsinspektionen för upphävande av ovanstående publikationer inför fastställande.

Publikationen tillgängliggörs genom publicering på intranätet emilia, www.forsvarsmakten.se, samt www.hemvarnet.se.

Detta beslut är fattat av generallöjtnant Anders Silwer. I beredningen har Försvarmaktens Trafiksäkerhetschef Johan Pihlström, kapten Mats Lidberg F21, löjtnant Anders Danielsson I19/AJB samt löjtnant Tommy Andersson Amf1 deltagit. I den slutliga handläggningen och som föredragande har konteramiral Thomas Engevall deltagit.

Anders Silwer
C PROD

Thomas Engevall
FLOG C

REVIDERING - ÄNDRINGSLOGG

Nr	Mom	Omfattning	Datum föredragning Beslut av	VIDAR - handling nr
0		Ursprunglig fastställelse	2016-06-10 C PROD	FM2015-10 351:17

Sida avser sidnummer i den rättade versionen.

Ändringar i texten framgår av ändringsmarkör.

Kom ihåg!

Om du läser denna publikation i pappersform – kontrollera att du har den senaste utgåvan. Fastställd och gällande utgåva finns alltid publicerad på försvarsmaktens intranät.

Förord

Handbok Trafiksäkerhet ersätter Utbildningsreglemente Trafiksäkerhet 2005 och Handbok Trafiksäkerhet 2005.

Denna handbok är en del av det systematiska trafiksäkerhetsarbetet som Försvarsmakten bedriver. All personal som ska framföra fordon brukade av Försvarsmakten ska uppnå kompetenskraven som framgår i denna handbok. Syftet är inte att överpröva civila körkortsbehörigheter utan att komplettera befintliga kunskaper för att uppnå högre säkerhet och minska olyckor och tillbud i den verksamhet som Försvarsmakten bedriver.

Med utgångspunkt från Utbildningsreglemente Trafiksäkerhet 2005 har Försvarsmaktens trafiksäkerhetsarbete och utbildning formaliserats och utvecklats på ett positivt sätt. Detta har inneburit att trafikolyckor med dödlig utgång eller allvarliga personskador radikalt minskat i verksamhet som Försvarsmakten bedriver. Dock har organisationsförändringar och förändring i fokus för Försvarsmakten inneburit att utbildningen och kompetenshöjande åtgärder inom trafiksäkerheten behöver revideras.

Ny kunskap, ny materiel och nytt personalförsörjningssystem som innefattar anställda soldater i kombination med rekrytutbildning samt frivilliga försvarsorganisationers behov ställer andra krav på trafiksäkerhetsarbetets bedrivande nu jämfört med år 2005.

En förare som ingår i ett krigsförband eller insatsförband behöver en bredare och djupare kompetens jämfört med en förare som brukar fordon inom Försvarsmakten för att endast förflytta sig vid exempelvis tjänsteresor. Innehållet, lärandemålen och det bedömda tidsuttaget enligt exempel på utbildningsplan för utbildningen utgår från vilket behov som föraren har i relation till vilket nyttjande som är aktuellt.

Chefer, oavsett nivå, bör öka sin kompetens inom trafiksäkerhetsområdet som ger dem insikt och kunskap i de trafiksäkerhetsrisker som alltid finns närvarande när personal beordras att befinna sig i trafikmiljön. En chef eller person i arbetsledande befattning har alltid att hantera arbetsmiljöansvaret i egenskap av företrädare för arbetsgivaren. Genom denna handbok ges förutsättningar för ökad kunskap och bättre verktyg att använda när det gäller trafiksäkerhetsrisker och hur dessa kan hanteras.

Det ökade nordiska samarbetet har medfört att länderna ser stora fördelar med likartad och innehållsmässigt likvärdig trafiksäkerhetskompetens. Syftet är att uppnå förbättrad operativ effekt, både inom respektive land och i samverkan med varandra.

Målgruppen för handboken är i första hand alla fordonsförare inom Försvarsmakten och den omfattar alla konfliktnivåer.

Innehåll

Förord

1. Uppdelning, mål, krav och tidsuttag.....	1
1.1. Inledning	1
1.2. Uppdelning av riskutbildning militär trafik	1
1.3. Krav på utbildare i riskutbildning militär trafik.....	2
1.4. Omfattning och lärandemål	2
1.4.1. Omfattning.....	2
1.4.2. Lärandemål	3
1.4.3. Övningsplats	4
1.4.4. Övningsresurser	4
1.4.5. Lärhänvisningar.....	4
1.5. Tidsuttag	4
2. Administrativ körning	5
2.1. Syfte och tidsuttag	5
2.1.1. Syfte.....	5
2.1.2. Tidsuttag	6
2.2. Kompetenskrav och lärandemål.....	6
2.2.1. Inledning.....	6
2.2.2. Försvarsmaktens och civila samhällets trafiksäkerhetsarbete	7
2.2.3. Risker och riskfaktorer i trafiken.....	10
2.2.4. Fordonets egenskaper samt inre och yttre säkerhet	15
2.2.5. Sömn och vakenhet.....	19
2.2.6. Droger och läkemedel.....	20
2.2.7. Hastighet.....	22
2.2.8. Sammanfattning och avslutning	24
2.3. Riskutbildning Minibuss.....	25
2.3.1. Syfte med utbildningen och omfattning	25
2.3.2. Lärandemål	25
2.3.3. Planering.....	25
2.3.4. Genomförande	26
3. Riskutbildning militärt förarbevis	28
3.1. Syfte och tidsuttag	28
3.1.1. Syfte.....	28
3.1.2. Tidsuttag	28
3.2. Lärandemål	28
3.2.1. Inledning.....	29

HANDBOK

3.2.2.	Försvarsmaktens och civila samhällets trafiksäkerhetsarbete	30
3.2.3.	Risker och riskfaktorer i trafiken.....	31
3.2.4.	Fordonets egenskaper samt inre och yttre säkerhet	35
3.2.5.	Sömn och vakenhet.....	41
3.2.6.	Droger och läkemedel.....	43
3.2.7.	Hastighet.....	44
4.	Chef/personal i arbetsledande befattning – från tropp/plutonchef/motsvarande....	48
4.1.	Omfattning och förkunskapskrav.....	48
4.1.1.	Omfattning.....	48
4.1.2.	Förkunskapskrav.....	48
4.2.	Syfte och tidsuttag	48
4.2.1.	Syfte.....	48
4.2.2.	Tidsuttag.....	49
4.3.	Lärandemål	49
4.4.	Applex 1 Förbandsövning.....	50
4.5.	Applex 2 Planering tjänsteresa.....	52
	Förutsättning och läge	52
4.6.	Erfarenheter och sammanfattning.....	53
	Bildförteckning.....	55
	Bilaga 1.....	56
	Exempel på utbildningsplan	56
	Litteratur- och källförteckning.....	57
	Regler, bestämmelser och handböcker som påverkat innehållet i denna handbok	57

1. Uppdelning, mål, krav och tidsuttag

1.1. Inledning

Försvarmakten är som arbetsgivare enligt arbetsmiljölagens 3 kapitel § 2 och § 3 skyldig att vidta alla åtgärder som behövs för att förebygga att arbetstagaren utsätts för ohälsa eller olycksfall. Vidare ska arbetsgivaren förvissa sig om att arbetstagaren har den utbildning och vet vad denne ska göra för att undgå riskerna i arbetet. I arbetsmiljölagen läggs särskild vikt vid ensamarbete. I och med detta lagkrav ska Försvarmakten som arbetsgivare se till att arbetstagare, oavsett personal kategori, får den kunskap och utbildning som står i relation till de risker som arbetstagaren kan utsättas för.

Inom Försvarmaktens verksamhet är det i trafiken de största riskerna finns att hantera. På grund av detta finns behov av att belysa dessa ytterligare även om ett civilt B-körkort sen 2009 innefattar viss riskutbildning. För att uppfylla arbetsmiljölagens krav samt Försvarmaktens interna regelverk gör Försvarmakten bedömningen att ytterligare kompetens inom trafiksäkerhetsrisker ska ökas. Handboken riktar sig till Försvarmaktens personal som ska framföra fordon.

Många av de olyckor som sker med Försvarmaktens fordon hade kunnat undvikas genom högre eller bättre risktänkande och en förståelse för hur olika faktorer påverkar trafiksituationen. Olyckor medför skadad personal, stora kostnader såväl som förstörd materiel. Det är därför av vikt att riskarbetet bedrivs aktivt på alla nivåer inom Försvarmakten och på alla arenor. Ett medel är att öka kompetensen inom trafiksäkerhetsområdet.

En stor andel av trafikolyckorna inträffar i den vanliga trafikmiljön och inte på våra övningsfält eller flottilj-/garnisonsområden under militära övningar. Det är inte heller helt ovanligt att olyckan inträffar när personal framför vanliga personbilar under exempelvis en tjänsteresa. Detta visar på att utbildning och förståelse för de risker som finns, när vi rör oss i trafiken, är viktigt för att inte försätta oss i situationer där riskerna/bristerna övergår till att bli avvikelser i form av olyckor.

1.2. Uppdelning av riskutbildning militär trafik

För att handboken och utbildningen ska vara användbar och relevant för deltagarna är den delad i fyra delar/nivåer med lärandemål som relaterar till den kunskap och förståelse som är relevant för den bedömda användningen av fordon. Uppdelningen är som följer:

- Administrativ körning
- Riskutbildning minibuss
- Riskutbildning militärt förarbevis
- Chef/personal i arbetsledande befattning – från tropp/plutonchef /motsvarande och uppåt

1.3. Krav på utbildare i riskutbildning militär trafik

Administrativ körning: Förordnad fordons-/specialfordonsinstruktör alternativt annan person som har motsvarande befästa kunskaper inom trafiksäkerhetsområdet och som av chef organisationsenhet eller trafiksäkerhetschef bedömts lämplig.

Riskutbildning minibuss: Vid praktisk körträning ska övningsledaren vara förordnad fordonsinstruktör alternativt personal som tillhör trafikövningsplats (TÖP) där utbildningen bedrivs. Vid det teoretiska momentet kan övningsledaren även vara en annan person som har motsvarande befästa kunskaper inom trafiksäkerhetsområdet och som av chef organisationsenhet eller trafiksäkerhetschef bedömts lämplig.

Militärt förarbevis: Förordnad fordons-/specialfordonsinstruktör alternativt annan person som har motsvarande befästa kunskaper inom trafiksäkerhetsområdet och som av chef organisationsenhet eller trafiksäkerhetschef bedömts lämplig.

Utbildning för chef/personal i arbetsledande befattning: Person som har befästa kunskaper inom trafiksäkerhetsområdet och som av chef organisationsenhet eller trafiksäkerhetschef bedömts lämplig.

1.4. Omfattning och lärandemål

1.4.1. Omfattning

Omfattningen, kompetenskraven och lärandemålen i riskutbildning militär trafik ligger på grundläggande nivå oavsett vilken del som genomförs. Med detta menas att en deltagare efter genomförda studier inte är färdig och fullfjädrad inom trafiksäkerhet. Riskutbildning eller kompetenshöjande åtgärder kan därför med fördel genomföras regelbundet för att belysa trafiksäkerheten och återta kunskaper och insikter. Styrningar under lärandemålen och i exemplet på utbildningsplan i bilaga 1 visar var tonvikt och fokus ska ligga för att relevansen och användbarheten för deltagaren ska optimeras.

Som ett exempel på skillnad mellan riskutbildning mot administrativ körning och militärt förarbevis, kan nämnas att vid riskutbildning riktat mot militärt förarbevis belyses personlig stridsutrustning i kombination med bilbälte. Detta finns av förklarliga skäl inte med i kompetenskraven för administrativ körning. I avsnittet riktat mot administrativ körning belyses bland annat distraktion från exempelvis mobiltelefon eller navigationsutrustning mer utförligt.

Riskutbildning ska genomföras vid samtliga förarutbildningar och ska anpassas till fordonstyp och elevernas förkunskaper.

I utbildningarna ska följande kunskapsområden ingå:

- Försvarsmaktens trafiksäkerhetsvision och -målsättning kopplat mot samhällets trafiksäkerhetsvision och -arbete.
- Begreppet risk och riskfaktorer i trafiken.
- Fordonets inre och yttre säkerhet och egenskaper.
- Sömn och vakenhet.
- Droger och läkemedel.
- Hastighet.

Deltagare som genomfört riskutbildning mot administrativ körning kan tillgodoräkna sig denna kompetens vid utbildning till militärt förarbevis enligt anvisningar i gällande Handbok Fordonstjänst.

Den personal som genomfört riskutbildning enligt äldre bestämmelser kan tillgodoräkna sig denna. Dock ska poängteras den löpande fortbildningens värde för att förnya och återta kunskap.

Vid utbildning till militärt förarbevis genomförs åtgärd vid trafikskadeplats som särskild övning. Övningen kan genomföras antingen vid riskutbildningen eller under förarbevisutbildningen.

Alla lärandemål som finns angivna i denna handbok utgår från Blooms taxonomi¹ för kognitiva lärandemål. Denna taxonomi tillämpas inom Försvarmakten för identifiering av lärandemål.

1.4.2. *Lärandemål*

Efter utbildningen ska deltagaren som enskild och som medlem i arbetslag kunna arbeta förebyggande med riskhantering kopplat till trafiksäkerhet inom Försvarmakten. Detta innebär att deltagaren efter utbildningen ska kunna förstå hur eget och andras beteenden i samverkan med omständighetsfaktorer påverkar trafiksäkerhetsriskerna.

Deltagaren ska efter genomförd utbildning:

- Fått de kunskaper om, insikter i och förståelse för trafiksäkerhetens betydelse för Försvarmaktens krav att uppfylla arbetsmiljöansvaret och Försvarmaktens interna regelverk.
- Förstå och ha insikt i sitt ansvar mot arbetsgivaren enligt arbetsmiljölagens krav.
- Kunna tillämpa erhållna kunskaper så att risker kan bedömas, värderas och hanteras efter situation.
- Kunna bedöma och hantera riskerna så att de kan minskas för egen del och andra.
- Kunna använda kunskaperna som stöd för andra medarbetare i verksamheten.
- Förstå sin egen roll i möjligheten att påverka och utveckla trafiksäkerheten på sin arbetsplats.

Utbildad personal ska vara ett stöd för organisationen i det lokala trafiksäkerhetsarbetet. Dessutom ska förmågan ökas för kunna vara ett föredöme i trafiken. Detta är i linje med Försvarmaktens målsättning för trafiksäkerheten.

Rätt effekt av utbildningen nås genom att hänsyn tas till vilken målgrupp utbildningen riktas. Om inte denna analys och uppdelning görs kan utbildningen upplevas som splittrad och irrelevant för deltagaren. Utbildningen ska anpassas till den fordonstyp som medarbetaren ska framföra.

¹ Bloom Benjamin S. and David R. Krathwohl. Taxonomy of Educational Objectives: The Classification of Educational Goals, by a committee of college and university examiners. Handbook I: Cognitive Domain. New York, Longmans, Green, 1956.

Vid chefsutbildning är det av vikt att man klargör vilka lagar, förordningar och Försvarsmaktens bestämmelser som är tillämpliga och ökar förståelsen för hur dessa hänger samman med det egna förbandets uppgifter, lokala instruktioner och förutsättningar. Syftet är att skapa förståelse och kunskap för tankesätt om trafiksäkerhetsrisker samt hur de ska hanteras för att kunna uppnå operativ effekt istället för att banala förluster eller skador inträffar på vägen till verksamhetsstället, övningsområdet eller operationsområdet.

1.4.3. Övningsplats

Lektionssal med dator, projektor och ljudanläggning. En yta lämplig för förevisning av hastighetsskillnad och broms-, reaktions-, stoppsträcka.

1.4.4. Övningsresurser

Fastställd lokal trafiksäkerhetsplan samt eventuella externa föreläsare (exempelvis personal från Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF), Polisen eller liknande.

1.4.5. Lëshänvisningar

- Gällande SäKI/SäKR Trafik
- Handbok Försvarsmaktens gemensamma riskhanteringsmodell 2009, M7739-350012
- Utbildningspaket Sömn & Vakenhet M7734-759031
- Pedagogiska Grunder M7749-288001, ISBN 91-975753-0-5
- Kompendium Fysiskt stridsvärde, MHS K
- Vaken på udda tider, professor T Åkerstedt, Rådet för arbetslivsforskning 1998, ISBN 91-885-30-26-4
- Belysning och hälsa, Arbete och hälsa nr 4/2002, Arbetslivsinstitutet
- www.somnhjalpen.se
- www.viltolycka.se/statistik/viltolyckor-for-respektive-viltslag/

1.5. Tidsuttag

Ett exempel på tidsuttag för de fyra olika nivåerna i riskutbildningen återfinns i exempel på utbildningsplan i bilaga 1. Angiven tidsåtgång ska ses som ungefärlig och utgöra ett stöd vid riskutbildning militär trafik oavsett nivå. Det ska dock betonas att det alltid är lärandemålen som styr tidsuttaget. Tiden kan bli både kortare och längre beroende på deltagarnas förkunskaper. Därför är det centralt att det vid utbildningsplanering görs en analys av förkunskaper för att minska risken för dubbelutbildning.

2. Administrativ körning

I arbetsmiljölagen 3 kap 2§ framgår att arbetsgivaren ska vidta alla åtgärder som behövs för att förebygga ohälsa eller olycksfall i arbetet. Vidare framgår i samma kapitel 3§ att arbetsgivaren ska förvissa sig om att arbetstagaren har den utbildning som behövs för att undgå risker i arbetet. Försvarmakten hanterar detta lagkrav genom att samtliga fordonsförare inom Försvarmakten som lägst genomför utbildning administrativ körning, eller har motsvarande kunskap/kompetens, innan fordon brukas. Genom lydelsen i arbetsmiljölagen ligger det på närmaste chef att se till att medarbetaren uppfyller kraven på kompetens innan medarbetaren använder fordon brukade av Försvarmakten. Detta innefattar även fordon som hyrs av Försvarmakten eftersom de då brukas av myndigheten.

Begreppet administrativ körning används för att skapa överensstämmelse av begrepp inom Försvarmakten men också mellan olika länders försvarsmakter. Administrativ körning ("Administrative Driving" eller "White Fleet Driving") används av många försvarsmakter i Europa för att betäckna användningen av fordon i den dagliga driften av en organisationsenhet eller användande av fordon vid exempelvis tjänsteresor.

Utbildning administrativ körning riktar sig till de som ska köra personbil, lätt lastbil eller, efter kompletterande praktisk riskutbildning, minibuss som brukas av Försvarmakten. I fordonet ska föraren inte kunna påverka hjälpmedel för terrängkörning så som lågväxel, differentialspärre eller flerhjulsdraft.

Med administrativ körning avses hur fordonet används samt i vilket syfte som körningen genomförs. Exempel är körning vid tjänsteresa för att delta vid sammanträde på annan ort eller för att byta transportsätt vid ankomst till flygplats eller tågstation för att därefter köra en hyrbil. Vidare kan administrativ körning omfatta transport av förplägnad, kontorsmateriel eller liknande för att kunna driva den vardagliga verksamheten på organisationsenheten. Detta utan att militära avsteg från lagstiftning används eller att föraren ingår i ett förband och ska använda fordonet i det taktiska uppträdandet som förbandet har.

Körning med fordon inom krigsförband och all övningsverksamhet i förband som exempelvis krigsförbandsövning är inte administrativ körning. I dessa fall krävs alltid militärt förarbevis även för fordonstyperna personbil, lätt lastbil och minibuss.

2.1. Syfte och tidsuttag

2.1.1. Syfte

Syftet med kompetenskraven och utbildning enligt kapitel 2 är att deltagaren ska vara mer kunnig än den bedömt genomsnittlige föraren i att väga risker mot varandra. Det är aldrig eller sällan bara en risk att hantera åt gången vilket ställer höga krav på förare av fordon.

2.1.2. Tidsuttag

I exemplet på utbildningsplan i bilaga 1 är tidsuttaget fyra timmar och utgår från att utbildning genomförs som förmedlande utbildning.

Utbildningstiden kan både bli längre eller kortare beroende på deltagarnas förkunskaper och förmåga att tillgodogöra sig kompetens-/lärandemålen. Stort ansvar vilar på övningsledaren vid planeringen av utbildningen så att deltagarens förkunskaper tillvaratas.

Exemplet på utbildningsplan i bilaga 1 visar bedömd tid som bör läggas på varje moment. Dock ska bedömning av utbildningsståndpunkt ske så att fokus hamnar på rätt områden och därmed ökar deltagarens användbarhet av utbildningen.

2.2. Kompetenskrav och lärandemål

Trafiksäkerhetsrelaterade risker är en av de största riskerna som arbetstagaren utsätts för i det dagliga arbetet. Därmed ska insikt och förståelse för de riskfaktorer som finns vara avpassade för när lärandemålet/kompetenskravet är uppnått.

När kompetens-/lärandemålen är uppfyllda ska deltagaren:

- Ha kunskaper, insikter och förståelse för trafiksäkerhetens betydelse för Försvarsmaktens krav att upprätthålla arbetsmiljöansvaret och Försvarsmaktens interna regelverk samt förebygga olyckor och tillbud för sina medarbetare.
- Förstå och ha insikt i dennes ansvar mot arbetsgivaren när det gäller verksamhet som innefattar framförande av fordon som brukas av Försvarsmakten.

2.2.1. Inledning

Planering

Du som lärare bör redan i planeringsfasen reflektera över hur utbildningen ska genomföras samt om det behöver kompletteras med föreläsare som har kunskaper som kan vara användbara för att uppnå lärandemålen.

Genomförande

Presentera riskutbildningens omfattning och lärandemål enligt 1.4.2. Presentera inriktningen, syfte och mål med riskutbildning administrativ körning. Förklara vilka fordonstyper som får användas med administrativ körning som grund samt under vilka förutsättningar som de får användas. Klargör tydligt att utbildningen inte omfattar riskutbildning till ett militärt förarbevis och var gränsen går för användande av både fordonstyper och nyttjande av militära avsteg enligt militärtrafikförordningen. Vidare ska det klargöras att denna utbildning inte syftar till att överpröva det civila körkortet och att det inte är en körutbildning utan en riskutbildning för att bättre förstå de trafiksäkerhetsrisker som finns.

Poängtera att det är viktigt att deltagaren ska kunna förstå hur eget och andras beteende i samverkan med omständighetsfaktorerna påverkar trafiksäkerhetsriskerna. Utbildningen är en följd av arbetsmiljölagstiftningen samt Försvarsmaktens trafiksäkerhetsvision och trafiksäkerhetsmålsättning.

HANDBOK

Börja med att ställa frågan: ”Vad är bland det farligaste vi regelbundet utsätts för?” Efter diskussion och konstaterande att trafiken är en av de större riskerna i vårt arbete så koppla ihop det med Arbetsmiljölagens (AML) krav på både arbetsgivare och arbetstagare.

Redovisa vad AML 3§ och 4§ anger beträffande arbetsgivare och arbetstagare. Arbetstagaren ska följa givna föreskrifter samt använda de skyddsanordningar och iaktta den försiktighet som på denne ankommer. Det borde inte vara någon som ifrågasätter chefen om denne beordrar skyddsmask på men när det handlar om trafiksäkerhetsrisker kan det vara annorlunda. Det finns bland annat de som slarvar med bilbältet trots att det är förbjudet att åka i eller köra fordon utan bilbälte både enligt civil lagstiftning våra militära regelverk.



Bild 1: Arbetsmiljölagen och interna styrande dokument. Foto: Jonas Pettersson.

Frågan och diskussionen får inte bli någon långbänk. Önskat slutläge bör innefatta att trafiksäkerhetsriskerna är omfattande i den dagliga verksamheten.

2.2.2. Försvarsmaktens och civila samhällets trafiksäkerhetsarbete

Deltagaren ska ha kunskap om hur uppgifter och ansvar för trafiksäkerhetsarbetet är fördelat inom Försvarsmakten både lokalt och centralt. Känna till hur Försvarsmaktens trafiksäkerhetsarbete utvecklats baserat på tidigare erfarenheter. Kunskap och hur det bedrivs idag med hänsyn till civila samhällets trafiksäkerhetsarbete.

Deltagaren ska:

- Ha kännedom om begreppet systematiskt trafiksäkerhetsarbete inom ramen för arbetsmiljölagen och den civila nollvisionen.
- Kunna beskriva innebörden av Försvarsmaktens trafiksäkerhetsmål.
- Kunna använda innehållet i den egna organisationsenhetens trafiksäkerhetsplan samt kännedom om lokala trafiksäkerhetsbestämmelser.

Planering

Detta avsnitt ska planeras så utbildningen inte blir lika omfattande som vid utbildning mot militärt förarbevis. Dock är lärandemålen alltid styrande.



Bild 2: Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjandes logotype. Källa: Internet.



Bild 3: Polismyndighetens logotype. Källa: Internet.



Bild 4: Sveriges Kommuner och Landstings logotype. Källa: Internet.



Bild 5 Transportstyrelsens logotype. Källa: Internet.



Bild 6 Trafikverkets logotype. Källa: Internet.



Bild 7: Försvarsmaktens logotype. Källa: Internet.

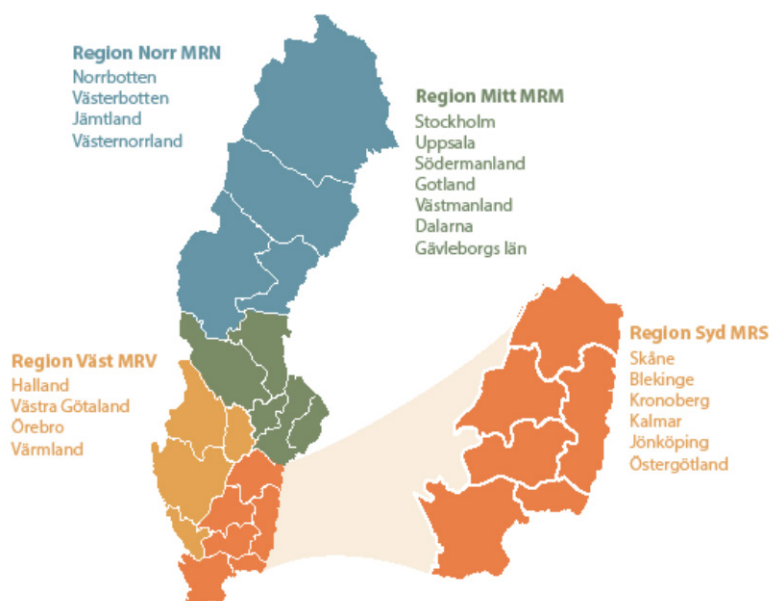


Bild 8: Sveriges militärregioner. Inom varje område finns många civila aktörer som arbetar med trafiksäkerhet vilket behöver samordnas för att uppnå önskat resultat. Lägg även till Försvarsmakten som aktör så inses att arbetet är komplext. Illustratör: Anna-Karin Wetzig.

Genomförande

Det ska klart framgå att hela samhällets trafiksäkerhetsarbete utgår från riksdagens beslut 1996 att fastställa nollvisionen som arbetssätt för att driva trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. För att lyckas med nollvisionen krävs att många olika organisationer i samhället arbetar med trafiksäkerhet och att Försvarsmakten måste förhålla sig till vad som görs av andra.

Inhämta uppgifter om andra länders trafiksäkerhetsstatistik och trafiksäkerhetsarbete, framför allt de nordiska ländernas försvarsmakter. Syftet är att mycket samarbete sker, och kommer att ske, med bland annat Norge, Finland och Danmark. Samarbetet underlättas om trafiksäkerhetsutbildningen är relativt harmoniserat mellan länderna.

Redogör för hur det systematiska arbetsmiljöarbetet, i synnerhet det systematiska trafiksäkerhetsarbetet, i Försvarsmakten bedrivs. Visa på resultaten av Projekt NOLLNOLL och visa på nyttan av systematiken. Förbandets och/eller garnisonens lokala handlingsplan för trafiksäkerhet och trafiksäkerhetsorganisation ska beskrivas om de inte är kända. Redogör för hur trafiksäkerhetsstatistik utvecklats från 1960-talet till idag. Belys även vilka åtgärder som kommit när. Exempelvis införande av hastighetsgränser, obligatorisk kontrollbesiktning av fordon, bälteslagar, förändring av gränser för rattfylleri och drograttfylleri med mera. Använd ett diagram som visar på antal trafikdödade som grund för att belysa att åtgärder har haft effekt på trafikdödligheten.

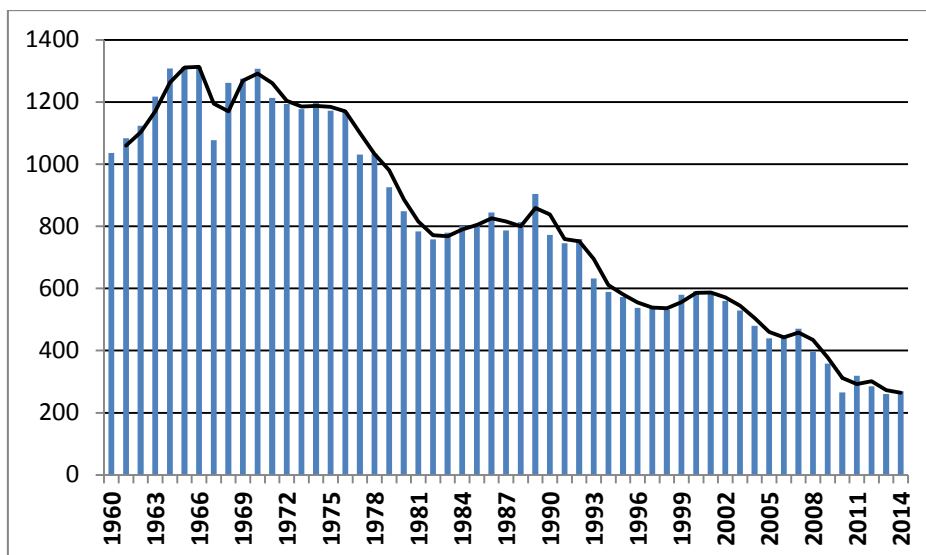


Bild 9 Antal trafikdödade mellan år 1960 och 2014. Illustration: Johan Pihlström.

2.2.3. Risker och riskfaktorer i trafiken

Deltagaren ska efter genomförande ha kännedom om begreppen risk och riskfaktor.

Deltagaren ska ha:

- Kännedom om innebörden av begreppet risk och riskfaktor.
- Förståelse för risker och riskfaktors inverkan i trafiken.
- Kännedom om basrisk- och omständighetsfaktorer.
- Förståelse för och kunna förklara hur distraktion ökar risknivån i trafiken.
- Förståelse för hur riskfaktorerna samverkar och förändras i olika trafikmiljöer.

Planering

Övningsledaren/läraren ska vara väl förtrogen med Försvarsmaktens gemensamma riskhanteringsmodell och kunna använda denna för att exemplifiera att risker går att påverka genom eget handlande och förberedelse för omplanering vid behov.

Delområdena inom momentet måste planeras i systematisk ordning så att deltagaren tydligt kan identifiera risker och riskfaktorer, hur dessa samverkar och på så sätt kan påverka sannolikheten för att en avvikelse inträffar. Denna systematik skapar en förutsättning för att deltagaren själv ska kunna konstatera vilka åtgärder som behöver vidtas för att minska risker i syfte att göra dem hanterbara eller helt eliminera dem.

Genomförande

Börja med att visa *TAC Campaign – 20 year Anniversary retrospective montage* som i dagligt tal brukar benämnas Australienfilmen. Poängtera att filmsekvenser förekommer som kan riva upp jobbiga minnen och känslor. Om deltagare känner att denne vill lämna lokalen ska det tillåtas. Personer som lämnar lokalen måste följas upp och få stöd om det behövs. Filmen belyser olika trafiksäkerhetsrisker som med fördel kan användas i den fortsatta utbildningen. Filmen är 5 minuter och 22 sekunder lång, musiken framförs av R.E.M.

Gå igenom betydelsen och innebörden av begreppen: risk, brist, avvikelse, olycka samt eventuell konsekvens av dessa.

Enligt Försvarmaktens riskhanteringsmodell², och även andra riskhanteringsmodeller, framgår att risk består av sannolikheten för att en händelse inträffar och konsekvensen om den inträffar. Förståelse för en risks komponenter ska förklaras med exempel för att öka tydligheten. Det går att använda hastighetsval, väglag, tid på dygnet eller val av färdväg som exempel på att sannolikheten att en olycka inträffar och att konsekvensen om den inträffar kan påverkas genom att exempelvis sänka hastigheten, använda en större väg istället för en mindre eller att åka på dagen istället för på natten. Förstår deltagarna komponenterna i begreppet risk går dessa att använda i alla typer av resonemang. Under alla delar i utbildningen ska det återkopplas till riskens komponenter för att öka förståelsen för de områden som ingår i riskutbildning militär trafik.

Presentera skillnaden mellan bas- och omständighetsberoende riskfaktorer.

Basriskfaktorerna i trafiken är främst människan, vägtransportsystemet och fordonet. För att få grunden i trafiksäkerheten klar är det av vikt att dessa belyses. Nedan ges en översiktlig bild av dessa.

Människan: Redovisa kortfattat människans sinnen och egenskaper med hjälp av bilderna. Ge ett eller två mer ingående exempel på varje bild. Fortsätt med bilderna om stress, beskriv de negativa följderna stress får på en förare.

Begreppen positiv och negativ stress förekommer ofta i resonemang, men all stress är i slutänden negativ. Stress kan upplevas positiv när man under en kort tidsrymd känner sig fokuserad och därmed kan använda det som en hjälp att på kort sikt öka resultat och verkan. På lång sikt är även en låg konstant stressnivå destruktiv för resultatet och verkan. Låt deltagarna reflektera utifrån egna stresserfarenheter.

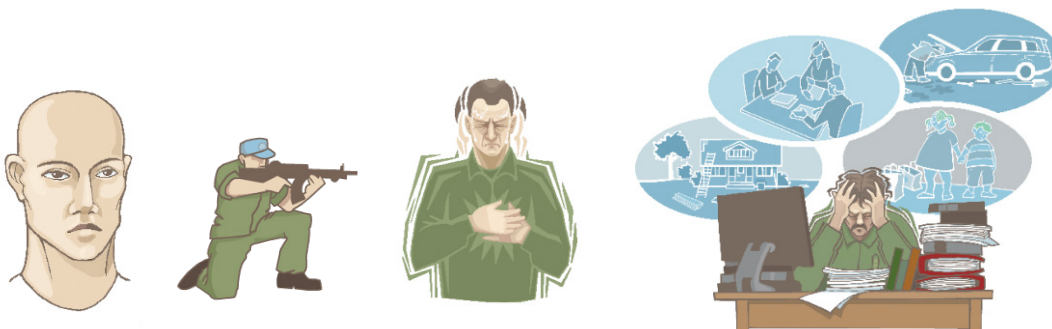


Bild 10 Illustratör: Anna-Karin Wetzig.

Vägtransportsystemet: Redovisa med bilder/ögonvitnesskildringar Försvarmaktens verksamhet, vilket ofta är intressant och exemplifierar många risker. Har du inte egen erfarenhet så ta hjälp av någon som har. Visa exempel på bra, dåliga, komplexa eller helt enkelt svårförståeliga trafikplaneringar. Det kan med fördel hämtas exempel från både stadstrafik och landsväg.

² Försvarmaktens gemensamma riskhanteringsmodell, 2009, Försvarmakten Stockholm, M7739-350012



Bild 11 Museicirkulationen i Jönköping. Foto: Jönköpings nyheter.



Bild 12 Cirkulationsplats. Foto: Jonas Pettersson.

Fordonet: Redovisa detta ytligt eftersom det ingår i avsnitt 2.2.4 senare i utbildningen. Deltagaren ska förstå att det finns ett antal parametrar att ta hänsyn till och att den enskilde har stora möjligheter att påverka fordonets status och därmed sin egen säkerhet.

Betona tydligt vikten av tillsyn och kontroll av fordon och att kontrollbok och vårdsystem FM används som uppföljningsmetoder.

Omständighetsberoende faktorer: Redovisa med hjälp av bilderna. Nederbörd, sömnläge, vind, sikt och så vidare.



Bild 13 Foto: Johan Pihlström.



Bild 14 Foto: Johan Pihlström.



Bild 15 Foto: Jonas Pettersson



Bild 16 Illustration: Ann-Karin Wetzig.

Distraction: Tydliggör att distraktioner som mobiltelefon, navigationsutrustning och annan elektronisk utrustning kopplat till förandet av fordon, har en mycket stor inverkan på förarens uppsikt och uppmärksamhet under körning om dessa används på felaktigt sätt. Det är vetenskapligt bevisat att samtalet i mobiltelefon inte är det farliga utan det är det vi gör handgripligen med telefonen (navigationsutrustningen) under körningen som är farligt. Det vill säga distraktionen och att uppmärksamheten flyttas från trafiken till telefon eller navigationsutrustningen.

Poängtera att även andra distraherande företeelser som tar bort uppsikt/uppmärksamhet från trafiken är lika farliga. Att som förare under färd exempelvis leta efter en tappad vattenflaska på golvet, att hålla upp kaffe från termos, äta en kladdig köttbullsmacka eller ställa in förarstol och speglar kan vara lika farligt som att fippla med telefonen eller GPS. Det är ofta en tajmningmiss mellan uppmärksamheten på körningen och hanterandet av teknisk utrustning, mackor och liknande som är den direkta orsaken till olyckor med distraktion som grund. Eller om man så vill, bristen på uppmärksamhet på

trafiken och en förändring av trafiksituationen som är den direkta orsaken till olyckan. Detta samband ska framkomma med stor tydlighet.



Bild 17: Transportstyrelsens kampanj "Sluta rattsurfa" från 2015. Bearbetning: Jonas Pettersson.

Presentera **Individuell riskanalys** som alla gör medvetet eller omedvetet som ett befintligt verktyg. Det nya ligger i att lyfta fram företeelsen och titta på vad det egentligen är vi gör, medvetet och omedvetet. Tydliggör att medvetandegörandet av riskanalysen ökar sannolikheten för att denna ska börja användas mer systematiskt.

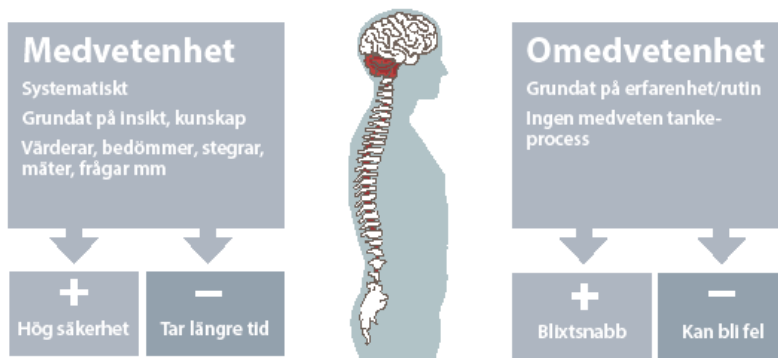


Bild 18: Illustratör: Anna-Karin Wetzig.

Använd om möjligt filmklipp från olika situationer där riskanalysen varit bristfällig och att önskat resultat har uppnåtts. Koppla det till om händelser inträffat med vår personal som resulterat i negativ operationell påverkan. Klarlägg hur basriskfaktorerna påverkas av den enskildes viloläge, hunger, psykiska status med mera och dessutom av den omgivande miljön.

För att knyta ihop risker och riskfaktorer samt konsekvenser av dessa måste det tydliggöras hur dessa samverkar och förändras vid olika tillfällen och miljöer, detta kan exemplifieras genom erfarenhetsbaserade upplevelser, antingen egna eller deltagarnas. Vägen till arbetsplatsen, semesterresan, senaste fältövningen, tjänsteresan förra veckan eller liknande kan vara bra utgångspunkter.

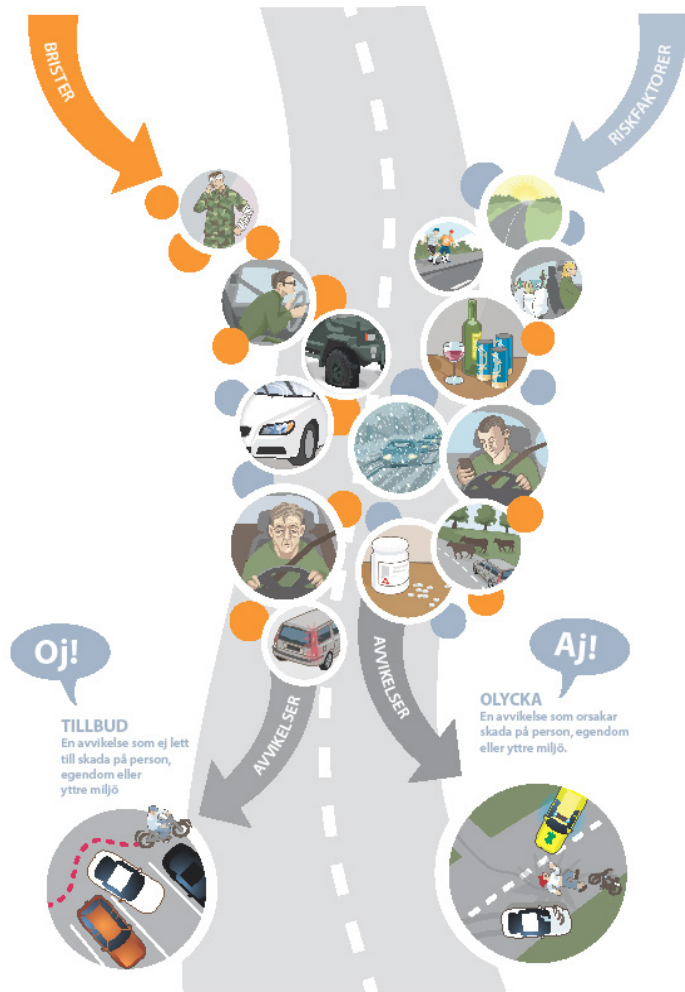


Bild 19: Samverkande riskfaktorer. Illustratör: Anna-Karin Wetzig.

2.2.4. Fordonets egenskaper samt inre och yttre säkerhet

Deltagaren ska efter genomförande fått kunskap och förståelse om fordons konstruktion, egenskaper och utrustning som påverkar krock- och körsäkerhet.

Deltagaren ska ha:

- Förståelse för fordons olika säkerhetsutrustningar och speciella utrustningsdetaljers funktion och betydelse för trafiksäkerheten.
- Förståelse för säkerhetsutrustningens betydelse vid en kollision.
- Utvecklat en förståelse för hur klädernas beskaffenhet och bärande eller hur lastad utrustning/packning påverkar säkerheten i och förändrets av fordonet samt funktionen av säkerhetsutrustningar.
- Utvecklat en förståelse för att alltid använda säkerhetsutrustning som exempelvis bilbälte och lastsäkringsutrustning.

Krocksäkerhet

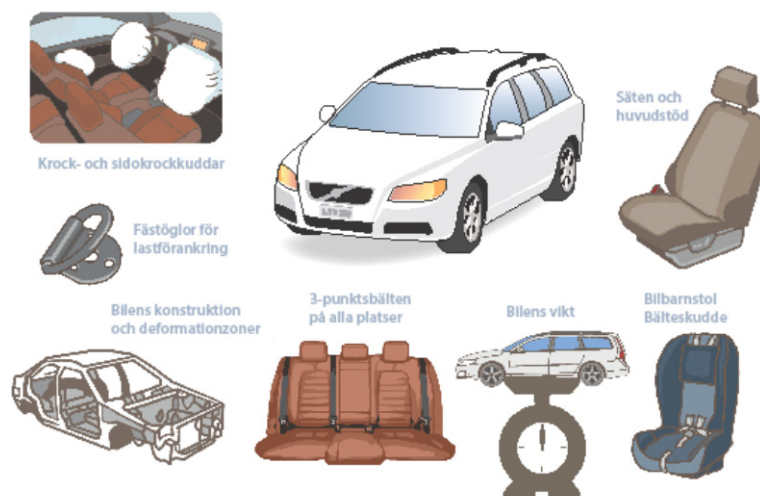


Bild 20 Illustratör: Anna-Karin Wetzig.



Bild 20 Illustratör: Anna-Karin Wetzig.

Planering

Övningsledaren bör inför momentet inhämta kunskap om den säkerhetsutrustning som finns i de fordon som deltagarna ska använda. Inhämta kunskap om teknik i säkerhetssystem ingående i moderna bilar och jämför med den fordonspark som organisationen brukar.

Eftersök uppdaterad och dagsaktuell viltolyckskarta och antal viltolyckor i respektive region via Trafikverkets webbplats.

Det bör övervägas att använda krocksläde och/eller vältbil för att åskådliggöra effekten vid ett plötsligt stopp eller en rullning med bil. Om det vid användandet av vältbil eller vältbuss ska göras utrymningsövning när bilen/hytten inte är rättvänd, ska det finnas kompetent personal som kan instruera och hjälpa till med kunskap och metod så att inte personskador riskerar att uppstå.

Genomförande

Låt deltagarna komma med förslag på säkerhetsdetaljer som finns i bilar. Diskutera i smågrupper och lista sedan resultatet. Redovisa uppdelning i *körsäkerhet* respektive *krocksäkerhet*.



Bild 21 Illustratör: Anna-Karin Wetzig.

Förklara att vilt är en risk att räkna med på grund av att de rör sig företrädesvis vid gryning och skymning när det är betydligt svårare att upptäcka dem än i dagsljus. Om du själv inte har kunskap om vad som kan hända med fordon eller de som färdas i dem vid kollision med olika viltslag så sök den kunskapen. Belys att det i Sverige varje år sker cirka 46 000 viltolyckor med klövdjur vilket ger en fingervisning om risken för att råka ut för ett tillbud att behöva bromsa och/eller väja för vilt och fortfarande hålla sig på vägen utan kollision. Viltolyckor är en av de vanligaste olyckstyperna idag. Gör jämförelsen till militär personal som är klädda för att inte synas och vilt som dyker upp på vägen. Poängtera vikten av att alltid använda reflex under såväl dygnet mörka timmar som vid gryning och skymning. Exemplifiera genom att visa den väg som de flesta i gruppen använder sig av för att förflytta sig till och från jobbet under höst och vinter då det nästan alltid är mörkt. Använd www.viltolycka.se för att hitta kartor och statistik för just ert område.

Använd vid behov nedanstående fakta för att visa på vad som händer vid en kollision trots att tiden är väldigt kort.

- Hur lång tid en krock tar i 50 km/h? Ca 0,2 sek. = 200 millisekunder (ms).
- Hur stor är krockpulsen? Ca 40G.
- Vad händer under dessa 200 millisekunder?

Redovisa tider för när de olika säkerhetssystemen aktiveras, bältessträckare (17 ms), krockkudde, (20 ms) samt när personen börjar röra sig framåt (30 ms,) och när återstuds av fordonet börjar (110 ms). Alternativt rita upp en tidsaxel på tavlan för att åskådliggöra när olika säkerhetssystem aktiveras. Klara sen ut vad bilden visar.

Visa eller förklara påtagning av bilbältet, hur man sträcker bältet samt vikten av att det ligger an mot kroppen på rätt sätt. Ett felaktigt använt bilbälte kan försämra funktionen eller under vissa omständigheter helt upphöra att fungera.

Att falla framåt och ta emot sig när denne står på golvet motsvarar en kollision i 7 km/h. Att stå på en stol och falla mot golvet motsvarar en kollision i 15 km/h. Diskutera skaderiskerna om bälte inte bärs i hastigheter från 15 km/h och uppåt. Gör jämförelse med vikten att använda bilbälte även inom garnisons- eller flottiljområde i låga hastigheter.

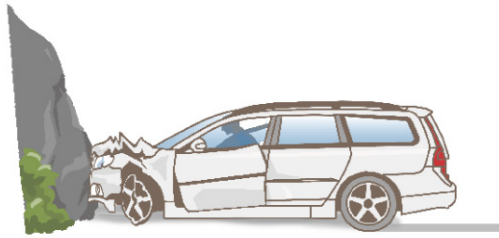


Bild 22 Illustratör: Anna-Karin Wetzig.

Berör och visa på både aktiva och passiva säkerhetssystem som finns i moderna bilar samt de hjälpmedel som finns för manövrering av fordonet, exempelvis backkamera och/eller backsensorer, adaptiva farthållare, automatisk bromsning (så kallad "pre-collision-break") med mera. Vidare ska det belysas vikten av att exempelvis hantera handsfree med Bluetooth koppling utan att släppa uppmärksamheten från trafiken. Belys därför vikten av att hitta knappar och funktioner i fordonet innan avfärd. Återkoppla detta till distraktion som basriskfaktor.



Bild 23 Illustratör: Anna-Karin Wetzig.

Genomgång hur man tar sig ur en bil som ligger upp och ner. Eventuell upplevelseövning att ta sig ur en bil som är upp och ner. Genomgång av hur man som enskild ska agera för att hjälpa någon ur en bil i denna situation. Ska räddningstjänsten inväntas eller ska jag börja agera själv?

Låt deltagarna redovisa sina förslag hur vi ska få alla att använda bilbälte. Finns det någon anledning till att inte använda bilbälte i någon situation med tanke på den insikt som uppnåtts genom ovanstående information? Diskutera varför det under vissa omständigheter och vissa organisationsdelar finns en kultur inom Försvarsmakten som accepterar att inte använda bilbältet. Hur ska denna kultur bemötas för att åstadkomma beteendeförändring?

Lastsäkring i personbil, och i förekommande fall på lastbil ska exemplifiera gärna praktiskt. Hur ett spännband används i bagageutrymme samt förvaring av lösa saker i kupén ska belysas. Visa om möjligt praktiskt hur ett spännband fungerar. Skaderisken med lösa prylar i bilen ska belysas. Visa på hur det går att säkra exempelvis en ryggsäck med bilbälte? Syftet är att få en tankeställare var materiel tar vägen vid en kollision eller ett plötsligt stopp.

2.2.5. Sömn och vakenhet

Deltagaren ska efter genomförande ha kunskap om och förståelse för de risker som uppstår i samband med dåligt sömnläge eller trötthet och hur de påverkar förändret av fordon samt hur man på kort och lång sikt kan avhjälpa bristen på sömn.

Deltagaren ska ha:

- Kännedom om människans dygnsrytm samt hur körningens längd och tidpunkt påverkar trötthet.
- Kännedom om hur trötthet påverkar människans uppmärksamhet, koncentration och reaktion i trafikmiljön.
- Känna igen och uppmärksamma trötthetskänslor och symptom på trötthet hos sig själv och andra.
- Kännedom om och användande av förebyggande och avhjälpanande åtgärder som kan vidtas mot trötthet.

Planering

Innan utbildningen startar bör övningsledaren genomföra en kunskapsanalys om vilken utbildningsnivå som deltagarna har inom området sömn och vakenhet. Anpassa utbildningen därefter.

Genomförande

Visa gärna en filmsekvens/videoklipp som introduktion vilken ska fungera som en tankeväckare. Filmklippet ska visa hur föraren av fordon är trött och sakta faller i sömn eller liknande. Fråga därefter deltagarna; Känner du igen dig? Har du upplevt något liknande? Vad finns det för risker? Med dessa frågor som grund förs en diskussion med eleverna om vad som de har upplevt eller berätta ett eget exempel.

Alternativt kan det beskrivas vad som händer i kroppen vid trötthet och vilka symptom som normalt framkommer. Fråga deltagarna om de upplevt trötthet när det kört motorfordon. Beskriv skillnaden mellan trötthet och sömnighet och hur man kan identifiera dessa. Beskriv varför och hur vi behöver sova samt vad som är ett normalt sömnbehov utifrån den vardagliga situationen.



Bild 24 Illustratör Anna-Karin Wetzig.

En av bilderna som tillhör detta moment är utformad som en kringla runt solen respektive månen, det vill säga vakenperiod respektive sömnperiod. Själva kringlan är grönfärgad under den tid kroppen normalt är vaken och aktiv. Vid övergångsfaserna mellan sömn och vakenhet övergår den till rött. Det är vid dessa övergångsfaser som halterna av hormonerna melatonin och kortisol förändras, produktionen av hormoner styrs till stor del av ljuset. Bilden beskriver hur individer kan uppleva trötthet/sömnighet och genom detta själv analysera när åtgärder bör vidtas för att minska riskerna.

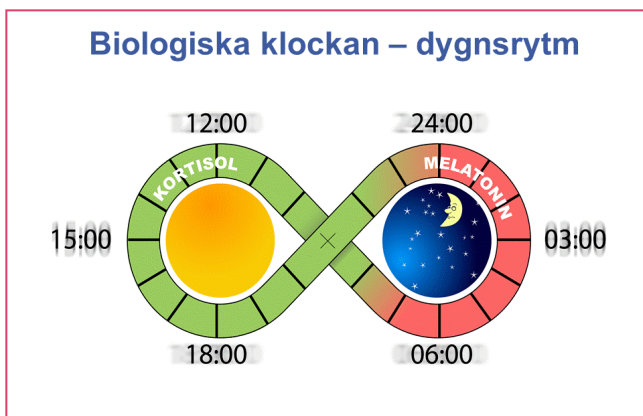


Bild 25 Biologiska klockan. Illustration tagen ur H Trafiksäkerhet 2005 års utgåva.

Tidsangivelserna är ungefärliga då den biologiska klockan varierar på individuell nivå med det reella dygnet.

Innan denna del avslutas ska diskussion och reflektion genomföras mot bakgrund till det som gått igenom knutna till deltagarnas yrkesroll syftande till att de ska kunna identifiera trötthetsrelaterade problem.

2.2.6. Droger och läkemedel

Deltagaren ska efter genomförande ha förståelse för och insikt om hur droger, inklusive dopningspreparat och läkemedel påverkar förmågan att framföra fordon.

Härvid ska deltagaren ha:

- Förståelse för hur kroppen påverkas av droger, läkemedel och även av vissa tillväxtpreparat och dess inverkan på förmågan att föra fordon.

- Kännedom om lagar och bestämmelser som reglerar droger, inklusive alkohol, och läkemedel i samband med förande av fordon.
- Kännedom om rättsliga följder av illegalt bruk av droger och läkemedel.

Planering

Använd den kompetens som finns lokalt, exempelvis utbildad personal inom Prime for life eller liknande. Kommunens socialtjänst har mycket kompetens och erfarenhet när det gäller alkohol, droger och läkemedelsanvändningen i samhället och kan och vill gärna bidra med kunskap och fakta inom området. Kunskap om alkohol, droger och läkemedel för att kunna föra en diskussion med deltagarna är en förutsättning för framgång. Fokus bör vara att få en insikt i vad konsekvensen av rattfylleri, drograttfylleri kan bli.

Genomförande

Alkoholavsnittet får inte bli ett huvudnummer. Använd alkohol som bas för att relatera till hur andra droger påverkar kroppen. Området ska inte behandlas som ett alkohol och drogupplysningstillfälle. Syftet är att belysa att dessa faktorer påverkar förutsättningarna att föra fordon och att det uppmärksammas hur stort detta problem är i samhället i stort. Gör kopplingen till den gemensamma trafikmiljö som Försvarsmaktens personal delar med alla andra.



Bild 26 Illustration Anna-Karin Wetzig.

Fokusera på den kunskap som deltagarna behöver för den tjänst som de har att utföra. Om deltagarna ska eller kommer tjänstgöra i ett område där droger är mer vanligt förekommande i samhället och i vissa fall lagligt (exempelvis Nederländerna eller vissa nationer i Afrika) bör detta belysas i relation till vår lagstiftning och de regler som finns inom Försvarsmakten.

Belys de stora huvudgrupperna av droger; centralstimulerande droger (amfetamin, kokain), bensodiazepiner (läkemedel mot ångest och oro), opiater (heroin, cannabis med flera) samt anabola preparat. Klargör vilken effekt som användning av dessa droger får. Jämför med hur personer förmodas uppträda som förare i trafiken.

När anabola preparat behandlas ska även innehållet i kosttillskott beröras för att klargöra att det i dessa kan förekomma komponenter som är dopingklassade även om de säljs i vanliga hälsokostaffärer.



Bild 25 Illustration Anna-Karin Wetzig.

Visa en filmsekvens eller film som belyser alkohol och droger i kombination med förande av fordon och diskutera innehållet. Som lämplig avslutning bör det diskuteras hur vi ska göra för att förhindra att någon kör påverkad. Vad bör vi som kollegor eller chefer göra när vi märker att någon kollega eller medarbetare är påverkad av berusningsmedel eller liknande under arbetstid? Vilket ansvar har vi som kollegor att agera? Dessa frågor kan vara relevanta att diskutera för att som avslutning sammanfatta avsnittet.

2.2.7. Hastighet

Deltagaren ska efter genomförande ha förståelse för och insikt i hastighetens betydelse för påverkan av risknivån.

Deltagaren ska ha:

- Förståelse för hur risknivån påverkas vid olika hastighetsval.
- Förståelse för vikten av att anpassa hastigheten till olika trafikmiljöer och situationer.
- Kännedom om hastighetsövervakning, rättsliga följder och konsekvenser vid hastighetsöverträdelse.
- Förståelse för hur förändrad hastighet påverkar sannolikheten för och konsekvensen av en olycka eller ett plötsligt stopp.

Planering

Fokus ska vara på de fordonstyper som deltagarna ska använda i tjänsten. Ett praktiskt moment bör ingå i övningen för att visa på skillnad i stoppsträckor i olika hastigheter, företrädesvis skillnad mellan 30km/h och 50km/h.

Planera genomförandet på en plats med hårdgjord yta där det är lätt att överblicka omgivningen så att inte någon kommer i vägen för övningen. Lämpligt är en plats där annan trafik eller personal inte rör sig i normalfallet. Effekten av förevisningen med dessa hastigheter är tydlig och hastigheterna är hanterbara utan att riskerna blir ohanterbara.

Teoretisk kunskap om beräkningar av stoppsträcka bör inhämtas före genomförande så att det om behov finns kan redovisas hur beräkningarna hänger samman med verkligheten.

Genomförande

Låt deltagarna gruppvis under några få minuter sammanställa motiv till varför förare i vissa fall kör för fort.

Vanliga argument som deltagarna ofta framför är; Det är roligt, tidsvinst, måste följa trafikrytmen, alla andra kör för fort, bilen går bättre, vill inte vara en stoppkloss, gruppträck, upplever en omotiverad låg hastighetsgräns på aktuell väg.

Förevisa stopp-, reaktions- och bromssträckor antingen genom en film eller praktisk förevisning. Om praktisk förevisning ska användas så kan genomförande göras som följer. Placera ut två koner där föraren ska börja bromsa. Låt nu deltagarna bedöma fordonets bromssträcka i 30 km/h och ställa sig i höjd med där de tror att fordonets front stannar. Genomför bromsövningen och diskutera resultatet. Låt därefter deltagarna ställa sig vid sidan av vägen men på samma avstånd som de tidigare bedömt.

Genomför därefter samma övning på motsvarande sätt, men nu är hastigheten 50 km/h. Placera ett hinder i form av exempelvis en pappkartong eller liknande där fordonet stannade vid övningens genomförandet i 30 km/h och låt bilen köra i 50 km/h och bromsa vid konerna som användes vid 30 km/h. Resultatet kommer att bli att hindret blir påkört, det vill säga, välj ett hinder som inte skadar fordonet. När körningen är genomförd ska diskussion genomföras om deltagarna tyckte det var stor skillnad mellan 30 och 50 km/h hastighet samt vilka skador ett hinder i form av person skulle fått vid de olika hastigheterna. Konstatera också att där vi stannar i 30 km/h har vi kanske börjat bromsa när vi kör i 50 km/h.

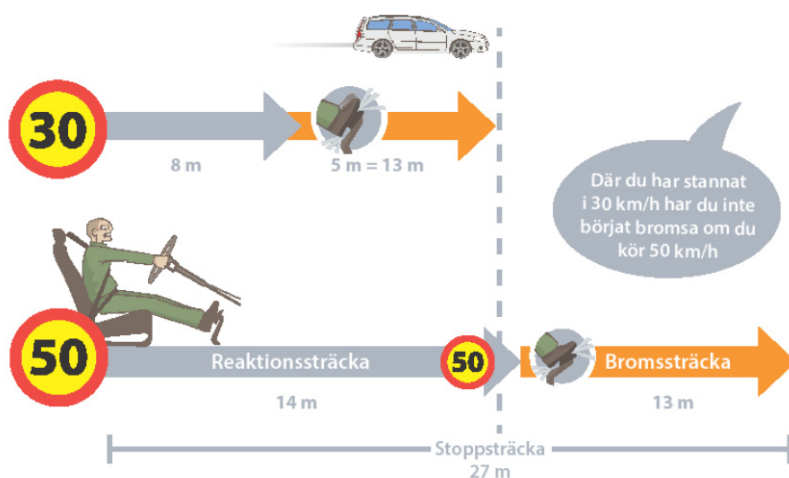


Bild 26 Illustration Ann-Karin Wetzig.

Avsluta förevisningen med att diskutera den totala stoppsträckans inklusive reaktionssträcka vid 30 (8 meter) resp 50 km/h (14 meter) och diskutera även valet av avstånd mellan fordon i en kolonn, val av hastighet vid önskat avstånd mellan fordon eller betydelsen av bestämmelserna vid övergångsställen i samhället med tanke på erhållna resultat. Eftersom deltagarna kommer stå vid sidan av körbanan kan det med fördel diskuteras hur upplevelsen är av fordon som närmar sig i olika hastigheter. Om deltagarna sätter sig på huk också när fordonet kommer emot dem i 50 km/h får de ett barns perspektiv på hur fordon uppfattas i statstrafik. Använd denna insikt för att resonera hur fordon bör framföras när det finns oskyddade trafikanter i närheten.

Fortsätt och styr diskussionen till hur mycket krockvåld kroppen tål.

Förklara och redogör för varför olika hastighetsgränser finns på olika vägtyper eller inom olika områden. Gör kopplingar till risknivåer som ökar eller minskar beroende på hur den fysiska trafikmiljön är utformad på olika platser och hur sidoområdet vid vägen ser ut. Besvara frågan hur risknivån påverkas av valet av hastighet vid olika situationer.

Klargör vad som är farligast; att köra in i en bergvägg i 50 km/h eller att två bilar frontalkrockar med varandra i samma hastighet. Svaret är att det är lika farligt eftersom stoppsträckan är lika lång. Det bör diskuteras vilken kollisionshastighet som fordonet har mot ett fast föremål i sidoområdet efter väjning för exempelvis ett vilt på en väg där hastighetsbegränsningen är 70, 80 eller 90 km/h. Fråga om det är någon i gruppen som varit nära att kollidera med vilt eller kolliderat med vilt. Be personen beskriva hur han eller hon reagerade och vad som gjordes för att undvika kollision. Svaret blir ofta att personen inte kommer ihåg vad denne gjorde eller inte kan förklara varför han eller hon gjorde som den gjorde.

Redogör för vilka konsekvenserna kan bli vid ertappande med hastighetsöverträdelse, med avseende på återkallelse av körkort och förutsättningarna att utföra sitt arbete utan möjlighet att föra körkortspliktiga fordon. Redogör för de metoder som polis och militärpolis kan använda för hastighetsövervakning.



Bild 27 Illustration Anna-Karin Wetzig.

Visa filmen *Kollision och konsekvens* som är framtagen av Vägverket alternativt annan film som visar på vilka konsekvenser som hastigheten har för resultatet av en kollision i vanligt förekommande hastigheter på våra vägar. Det ska framgå att hastigheten har stor betydelse för möjligheten att klara sig eller hinna agera så att kollision undviks. Som avslutning ska eventuella frågor som filmen och avsnittet föranlett besvaras.

2.2.8. Sammanfattning och avslutning

Gör en kort rekapitulering vad utbildningen har innefattat med koppling till de övergripande lärandemålen. Besvara eventuella kvarvarande frågor och betona att det är den enskilde fordonsföraren som med små medel och ett utvecklat risktänkande kan påverka trafiksäkerheten högst påtagligt.

2.3. Riskutbildning Minibuss

Genomförandet av projekt NOLLNOLL under åren 2000 till 2004 som innefattade utbildningskrav för att få framföra fordonstypen minibuss visar på att utbildningen minskar riskerna och därmed avvikelserna tydligt för fordonstypen.

Riskutbildning minibuss ska inte förväxlas med utbildning till militärt förarbevis för typfordonet minibuss. I utbildningen till militärt förarbevis för typfordonet minibuss ingår även vård och mer körträning för att kunna använda minibuss i det taktiska uppträdandet inom förbandet. Se handbok fordonstjänst för mer detaljer för utbildning till militärt förarbevis för typfordonet minibuss.

2.3.1. Syfte med utbildningen och omfattning

Med denna utbildning som grund kan fordonstypen användas inom ramen för administrativ körning beskrivet i avsnitt 2.

Föraren ska efter genomförd utbildning kunna tillämpa kunskaperna och färdigheterna så att denne kan framföra minibuss på ett trafiksäkert sätt. Förståelse för de riskfaktorer som påverkar minibussen ska ökas i syfte att motverka dessa.

Omfattning i utbildningen är:

- Fordonstypens konstruktion, egenskaper samt utvärdering av registreringsbevis
- Lastsäkring i och på fordonet
- Körning på strävt och halt underlag

2.3.2. Lärandemål

- Identifiera skillnader i konstruktion och egenskaper mellan fordonstypen personbil och minibuss.
- Kunna använda lastsäkringsutrustning samt tillämpa lämpliga metoder för lastsäkring i fordonstypen.
- Identifiera var faktauppgifter återfinns i registreringsbeviset för att kunna förklara och beräkna lastvikten.
- Kunna förutse och identifiera egenskaper med fordonstypen på strävt och halt underlag, med olika lastvikt, samt att kunna tillämpa dessa erfarenheter vid körning.

2.3.3. Planering

Se till att det finns tillgång till tillräckligt antal minibussar med hänsyn till antalet deltagare. Normalt bör det finnas en minibuss per 2 deltagare för att de praktiska momenten ska flyta på och deltagarna ska få tillräcklig praktisk träning på övningsplatsen.

Säkerställ att varje deltagare har tillgång till registreringsbevis för fordonet minibuss.

Säkerställ att det finns materiel i olika omfattning för lastsäkring i fordonet. Om möjligt kan någon av minibussarna är utrustad med takbox. Takboxen ska vara maxlastad enligt bilens registreringsbevis.

Säkerställ att lastsäkringsutrustning finns i rätt mängd och av rätt typ för förankring av lastad materiel.

Utse övningsplats för körning på strävt och halt underlag. Beakta att om körningen planeras för genomförande på trafikövningsplats (TÖP) och om Försvarmaktens personal ska vara övningsledare måste övningsledaren vara förordnad instruktör från kursen Riskutbildning halkkörning fördjupning.

2.3.4. Genomförande

Gå igenom syfte, omfattning och lärandemålen samt bakomliggande faktorer för utbildningen. Genomgången ska svara på frågan varför minibussutbildning genomförs. Återkoppla till resultaten av projekt NollNoll som innebar att efter riskutbildning på fordonstypen minibuss under fyra (4) år så minskade olyckorna med 64 % på fordonstypen. Detta visar på att utbildning har effekt och är nödvändig. Gå igenom, med stöd av instruktionsboken, skillnader i konstruktion och egenskaper mellan personbilen minibuss och vanlig personbil.

Beskriv särskilt:

- Hjulbasen med koppling till tyngdpunkt och vindkänslighet.
- Motors placering och hur den kommer att påverka/påverkas vid en kollision.
- Krockzoner, förstärkningar, krockkuddar och krockgardiner.
- Personalens antal, placering, dess viktfordelning i minibussen samt dess påverkan på totalvikten.

Gå igenom registreringsbeviset med tyngdpunkt på faktauppgifter avseende lastvikter i fordonet och lastvikter på tak, samt definiera vilka uppgifter som ska räknas in i de olika viktbegränsningarna. Låt deltagarna med hjälp av registreringsbevis bland annat räkna ut maximalt tillåten lastvikt. Innefatta även last på tak. Beakta då att i lastvikten på tak inbegrips vikten på lastbågar/tackräcke och den tomma takboxens vikt. Detta ger att om det enligt registreringsbeviset kan lastas 75 kg på taket så måste vikten på lastbågar och takbox dras bort från lastvikten. I realiteten blir möjlig lastvikt kanske bara 45-50 kg.

Belys och förklara vilka lagkrav som ställs på en godkänd lastsäkring samt hur fordonets tilldelade lastsäkringsutrustning fungerar och hur denna är tänkt att användas. Låt deltagarna lasta sitt fordon med tilldelat gods samt lastsäkra enligt tidigare styrningar.

Lastsäkring kan med fördel genomföras som bakomövning i samband med körningsmomentet.



Bild 28: Mindre genomtänkt lastning och lastsäkring i VW Caravell (minibuss). Foto Johan Pihlström.

Genomför körning på strävt respektive halt underlag med deltagarna, övningsledaren kan med fördel åka med och utvärdera.

Körningsmoment som ska vara med är:

- Rak framåtkörning med full inbromsning i hastigheterna 30, 40 och 50 km/h på både strävt och halt underlag.
- Undanmanöver höger och vänster i hastigheterna 20, 30 km/h och om möjligt med hänsyn till identifierad risknivå 50 km/h. Beakta att rätt effekt och övningsmålsuppfyllnad kan uppnås vid lägre hastighet och tätare konbana. Undanmanöver ska göras både på strävt och halt underlag.

Därefter ska körning genomföras enligt ovan med passagerare alternativt med 75 % av maxlast i fordon. Dessa moment ska skapa erfarenheter och insikter till hur förarna fortsättningsvis ska hantera liknande situationer vid körning.

Parallellt med körning på halt och strävt underlag dukas en körgård, där träning i fickparkering, garagebackning, backning mot objekt och serpentinkörning framåt och bakåt med och utan ledare bör övas. Vid denna övning kan, med hänsyn till riskanalysen, minibussens sidorutor och bakruta vara täckta för att minska genomsyn, och därigenom öka användningen av yttre backspeglar. Syftet med detta är att få föraren att förstå att det i normalfallet vid körning med minibuss är sikten bakåt i innerspeglarna kan vara klart begränsad eftersom last, personal samt små bakrutor i många fall begränsar sikten väsentligt.

3. Riskutbildning militärt förarbevis

3.1. Syfte och tidsuttag

3.1.1. Syfte

I utbildningen till militärt förarbevis ingår riskutbildning militär trafik. Omfattning, mål och lärandemål beskriver det som föraren minst ska känna till för att i sin roll kunna agera som förare vid sitt förband. Detta innefattar att tillgängligheten på material och personal ska vara hög samt att både Försvarmakten som arbetsgivare och föraren i sin roll som anställd ska uppfylla arbetsmiljölagens krav.

Dessutom ska föraren utifrån lärandemålen kunna hantera identifierade risker, även om olika risker ställs mot varandra. Detta utan att göra avkall på resultatet av anbefalld verksamhet. Försvarmaktens förare använder fordon som skiljer sig i jämförelse med motsvarande civila varianter. Utbildningen till militärt förarbevis belyser just dessa skillnader i kombination med Försvarmaktens specifika användning. Insikt och förståelse för dessa skillnader minskar trafiksäkerhetsriskerna och ökar möjligheterna att vara föredömen i trafiken enligt Försvarmaktens målsättning för trafiksäkerheten.

Riskutbildning mot administrativ körning kan tillgodoräknas vid denna utbildning. Dock ska hänsyn tas till hur lång tid som förflutit mellan riskutbildningen för administrativ körning och riskutbildning till militärt förarbevis. Under genomförande av riskutbildning till militärt förarbevis ska det ställas kontrollfrågor knutna till riskutbildning administrativ körning för säkerställande att deltagarna har tillräckliga kunskaper. Om det saknas kunskaper enligt lärandemålen ska detta omhändertas så att lärandemålen uppfylls för riskutbildning militärt förarbevis.

3.1.2. Tidsuttag

Tidsuttaget är 8 timmar enligt exempel på utbildningsplan i bilaga 1. Tyngdpunkten i utbildningen ska finnas inom delarna fordonets egenskaper, inre och yttre säkerhet, hastighet avsnittet sömn och vakenhet.

Det ska poängteras att tidsuttaget kan bli både kortare och längre beroende på deltagarnas förkunskaper och förutsättningar att tillgodogöra sig utbildningen. Det är därför centralt att redan vid planering av utbildning göra en analys av förkunskaperna för att minska risken för dubbelutbildning.

3.2. Lärandemål

Efter utbildningen ska deltagaren som enskild och som medlem i arbetslag kunna arbeta förebyggande med riskhantering kopplat till trafiksäkerhet inom Försvarmakten.

Deltagaren ska efter genomförd utbildning:

- Kunna tillämpa erhållna kunskaper så att risker kan bedömas, värderas och hanteras efter situation.
- Kunna bedöma och hantera riskerna så att de kan minskas för egen del och andra.
- Kunna använda kunskaperna som stöd för andra medarbetare i verksamheten.

- Förstå sin egen roll i möjligheten att påverka och utveckla trafiksäkerheten på sin arbetsplats.

Detta innebär att deltagaren efter utbildningen ska kunna förstå hur eget och andras beteenden i samverkan med omständighetsfaktorerna påverkar trafiksäkerhetsriskerna. Viktigt därtill är att lärandemålen även kopplas till situationer när föraren verkar i sin befattning under övning, utbildning, insats både nationellt och internationellt samt vid militär operation.

Planering

Riskutbildningen till militärt förarbevis bör anpassas till både den målgrupp och fordonstyp som utbildningen avser. Beakta att risker både kan öka och minska beroende på hur förbandet enligt krigsförbandsspecifikation ska uppträda, vilka uppgifter som förbandet ska lösa samt i vilken miljö som förbandet ska uppträda i. Ovanstående syftar till att utbildningen anpassas så att lärandemålen nås och deltagarna ser riskerna med just sitt förbands taktiska uppträdande och agerande i trafikmiljön. Sträva efter att ha så lika personalkategorier som möjligt i varje utbildningstät.

3.2.1. Inledning

Planering

Du som lärare bör redan i planeringsfasen reflektera över hur utbildningen ska genomföras samt om det behöver kompletteras med en eller flera föreläsare som har kunskaper som kan vara användbara.

Genomförande

Börja med att ställa frågan: ”Vad är det farligaste vi regelbundet utsätts oss för?” Efter diskussion och konstaterande att trafiken är en av de farligaste miljöerna att vistas i så koppla detta till Arbetsmiljölagen (AML).



Bild 29: Arbetsmiljölagen och interna styrande dokument. Foto: Jonas Pettersson.

Redovisa vad AML 3. kapitlet §§3 och 4 anger beträffande arbetsgivare och arbetstagare. Denne ska bland annat följa givna föreskrifter samt använda de skyddsanordningar och iaktta den försiktighet som arbetsgivaren fastställt. Det borde inte vara någon som ifrågasätter chefen om denne beordrar ”skyddsmask på” men med bilbälte eller annan trafiksäkerhetsutrustning kan det vara annorlunda. Många slarvar med bilbältet trots att det är reglerat i både civil lagstiftning och i våra militära regelverk.

En del i denna diskussion bör vara de risker förarens kan utsättas för under övning, utbildning, insats eller militär operation.

Frågorna och diskussionen får inte bli någon långbänk, styr det till rätt slutläge, det vill säga att bland det farligaste vi kan utsättas för är att vistas i trafikmiljön.

3.2.2. Försvarsmaktens och civila samhällets trafiksäkerhetsarbete

Deltagaren ska efter utbildningen ha kunskap om hur uppgifter och ansvar för trafiksäkerhetsarbetet är fördelade inom Försvarsmakten både lokalt och centralt. Känna till hur Försvarsmaktens trafiksäkerhetsarbete utvecklats baserat på tidigare erfarenheter och kunskaper. Utbildningen ska även ha kännedom om hur trafiksäkerhetsarbetet bedrivs idag med hänsyn tagen till det civila samhällets trafiksäkerhetsarbete.

Deltagaren ska:

- Ha kännedom om begreppet systematiskt trafiksäkerhetsarbete inom ramen för arbetsmiljölagen och nollvisionen.
- Ha kännedom om projekt NOLLNOLL; genomförande och effekt.
- Kunna beskriva innebörden av Försvarsmaktens trafiksäkerhetsmål.
- Kunna förklara och använda innehållet i den egna organisationsenhetens trafiksäkerhetsplan samt kännedom om lokala trafiksäkerhetsbestämmelser.

Planering

Detta moment ska planeras så utbildningen går djupare och kunskaperna blir djupare än vid utbildning av fordonsförare till administrativ körning.

Momentet ska visa att många olika organisationer i samhället arbetar med trafiksäkerhet och att Försvarsmakten måste förhålla sig till vad som görs av andra. Styrande för hela samhällets trafiksäkerhetsarbete är dock Riksdagens Nollvision vilket ska framgå.

Inhämta uppgifter om andra länders trafiksäkerhetsarbete och trafiksäkerhetsstatistik, framför allt de nordiska ländernas försvarsmakter. Syftet är att mycket samarbete sker och kommer att ske med bland annat Norge och Finland. Inhämta kunskaper kring trafiksäkerhetsstatistik enligt läsanvisningar i avsnitt 1.4.5.

Utbildaren ska läsa in sig på hur det systematiska arbetsmiljöarbetet, och i synnerhet det systematiska trafiksäkerhetsarbetet, i Försvarsmakten ska bedrivas. Vidare ska utbildaren läsa in sig på resultatet av projekt NOLLNOLL för att kunna visa på nyttan av systematik i trafiksäkerhetsarbete. Utbildaren ska också inhämta kunskap om förbandets och/eller garnisonens lokala handlingsplan för trafiksäkerhet och trafiksäkerhetsorganisation.

Genomförande

Presentera bilden med loggan för nollvisionen. Ställ frågan: Tror ni på nollvisionen eller inte?

Svaren kommer att skilja sig åt, så här måste ordet vision beskrivas och sättas i sitt sammanhang samt att de flesta faktiskt har en egen nollvision för egen och sina nära och käras del. Vissa deltagare vill inte acceptera detta med vision men då bör frågan ställas: ”Hur många och vilka tycker du ska dödas eller allvarligt skadas i trafiken i och med att

du inte köper nollvisionen?” Den frågan bör ingen kunna svara på. Grunden för allt trafiksäkerhetsarbete måste därför vara nollvisionen.

Presentera trafiksäkerhetsstatistik och hur man i de nordiska länderna resonerar kring begreppet trafiksäkerhet. Belys skillnader mellan den svenska Försvarsmakten och de andra nordiska ländernas försvarsmakter bedriver trafiksäkerhet. Hur detta kan påverka oss när vi samövar i varandras länder? Redovisa översiktligt de nordiska ländernas militära trafiksäkerhetsarbete. Belys att trafiksäkerhetsutbildningen inom respektive lands försvarsmakt är snarlik vår och har samma grundläggande målsättning.

Beskriv Försvarsmaktens trafiksäkerhetsmålsättning. Beskriv hur Försvarsmakten från år 2000, på grund av civila samhällets styrningar, har bedrivit ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete och hur det succesivt har minskat dödstal och olyckor. Projekt NOLLNOLL beskriver Försvarsmaktens resultat. Använd detta som grund för resonemanget att bland annat utbildning och insikt i trafiksäkerhetsrisker förebygger avvikelser.

Beskriv hur man inom Försvarsmakten valt att organisera sig för att kunna genomföra ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete. Visa på hur detta kan rendera i specifika uppgifter till förbanden samt presentera hur det egna förbandet är organiserat för att nå mesta möjliga effekt i syfte att omhänderta risker i den lokala trafikmiljön.

3.2.3. Risker och riskfaktorer i trafiken

Deltagaren ska efter utbildningen ha kännedom om begreppen risk och riskfaktorer. Vidare ska deltagaren kunna använda kunskaperna för att använda dem inom vilket område som helst inom denna utbildnings ram.

Deltagaren ska ha:

- Kännedom om innebörden av begreppet risk och riskfaktorer.
- Kännedom om basriskfaktorerna och omständighetsfaktorerna.
- Förståelse för vad distraktion är och kunna förklara hur den ökar risknivån i trafiken.
- Förståelse för hur riskfaktorerna samverkar och förändras i olika trafikmiljöer.
- Kunna hantera den militära kontexten i den civila trafikmiljön.

Planering

Innehållet för detta moment skiljer sig i tidsuttag för administrativ körning jämfört mot förarbevis.

Delområdena inom momentet måste planeras i systematisk ordning så att deltagaren tydligt kan identifiera riskerna och riskfaktorerna. Utbildning i riskhantering ska ske enligt Försvarsmaktens gemensamma riskhanteringsmodell. Denna systematik skapar en förutsättning för deltagaren att själv konstatera vilka åtgärder denne behöver vidta för att minska risker i syfte att göra dessa hanterbara eller helt eliminera dem.

Planera in och belys skillnader i omständighetsberoende riskfaktorer mellan den så kallade vardagliga situationen och övning/insats kopplat mot förbandets uppgifter. Beakta att distraktioner ska diskuteras med utgångspunkt från deltagarnas

förbandstillhörighet och vilka distraktioner som förekommer där. Hur kan distraktioner förebyggas och hanteras inom eget förband?

Genomförande

Börja med att visa *TAC Campaign – 20 year Anniversary retrospective montage* som i dagligt tal brukar benämnas Australienfilmen. Poängtera att filmsekvenser förekommer som kan riva upp jobbiga minnen och känslor. Om deltagare känner att denne vill lämna lokalen ska det tillåtas. Personer som lämnar lokalen måste följas upp och få stöd om det behövs. Filmen innehåller många inslag som med fördel kan användas som referenser i den fortsatta utbildningen. Filmen är 5 min och 22 sek lång, musiken framförs av R.E.M.

Gå igenom betydelsen och innebörden av begreppen risk, brist, avvikelse och olycka samt eventuell konsekvens av dessa. Antagonistiska hot och risker kan nämnas men ska inte benämnas som en trafiksäkerhetsrisk i denna utbildning. Visa på att det statistiskt går 7-8 olyckor på en dödsolycka och 10-15 tillbud på varje olycka. Med detta visas att avvikelserapportering och hantering av alla avvikelser är viktig för att i ett tidigt skede kunna begränsa utfallet till att stanna på bara tillbud och inte låta det hända olyckor innan åtgärder sätts in.

Enligt Försvarmaktens riskhanteringsmodell³, och även andra riskhanteringsmodeller, framgår att risk består av sannolikheten för att en händelse inträffar och konsekvensen om den inträffar. Förståelse för riskens komponenter ska förklaras med exempel för att öka tydligheten. Det går att använda val av hastighet, väglag, tid på dygnet eller val av färdväg som exempel på att sannolikheten att en olycka inträffar och att konsekvensen av den kan påverkas. Förklara att risken går att påverka på ett direkt sätt genom att exempelvis förändra sitt uppträdande, färdväg eller tidpunkt för resan. Förstår deltagarna riskens komponenter går dessa att använda i alla typer av resonemang. Under hela utbildningen ska det återkopplas till riskens komponenter för att öka förståelsen för de områden som ingår i riskutbildningen.

Presentera skillnaden mellan bas- och omständighetsberoende riskfaktorer. Här är det lämpligt att belysa och trycka på omständighetsberoende riskfaktorer typiska för övning och insats, glöm inte bort att dessa kan skilja beroende på läget, olika skeden och uppgiften som förbandet har. Utöver detta ska distraktionsrisker som mobiltelefon, andra sambandsmedel och navigationsutrustning belysas.

Människan: Redovisa kortfattat människans sinnen och egenskaper vilket kan göras med hjälp av bilder. Ge ett eller två mer ingående exempel på varje bild. Fortsätt att beskriva tress och beskrivning av de negativa följderna stress får eller kan få för en förare.

Begreppen positiv och negativ stress förekommer i resonemang men all stress är i slutänden alltid negativ. En förklaring till ovanstående kan vara att stress kan upplevas positiv när man under en kort tidsrymd känner sig fokuserad och därmed kan nyttja detta som en hjälp. Dock går det inte att under längre tidsperioder leva med ett måttligt stresspåslag utan att påverkan blir negativ. Använd i detta resonemang stresserfarenheter från deltagarna för att exemplifiera och öka tydligheten.

³ Försvarmaktens gemensamma riskhanteringsmodell, 2009, Försvarmakten Stockholm, M7739-350012

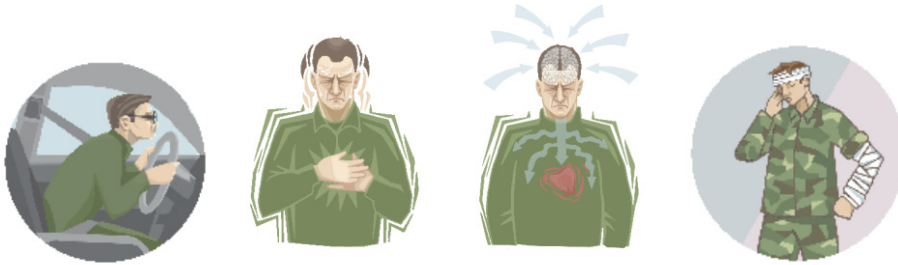


Bild 30 Illustration Anna-Karin Wetzig.

Vägtransportsystemet: Exemplifiera olika väg- och trafiklösningar med bilder/ögonvittnesskildringar från övningar, insatser eller civila situationer både i Sverige och utomlands. Detta är oftast intressant och säger mycket. Har du inte egen erfarenhet så ta hjälp av någon som har. Relatera till att våra fordon och fordonskombinationer har förmågor som behöver mer eftertanke vid framförande i vägtransportsystemet. Exempel kan vara stridsfordonstransportekipage, R3 förband i flygvapnet, underhållsfordon så som drivmedelsfordon med andra egenskaper än vanliga lastbilar. Eller det som bilen nedan visar.



Bild 31 Förband under transport på allmän väg. Foto: Johan Pihlström.

Fordonet: Visa på att det finns ett antal parametrar att ta hänsyn till så som däck, bromsar, torkarbladens skick, belysning, lastsäkring mm som påverkar säkerheten. Genomför detta översiktligt så att deltagaren förstår att den enskilde har stora möjligheter att påverka fordonets status och därmed sin egen säkerhet. Betona tydligt vikten av vård/kontroll av fordon och vikten av att kontrollbok och vårdsystem Försvarmakten användas.

Omständighetsberoende faktorer: Redovisa med hjälp av bilder olika vädertyper, väglag, sömnläge, hunger med mera som kan påverka förutsättningarna att föra fordon på ett trafiksäkert sätt.



Bild 32: Dimma. Foto: Johan Pihlström.

Distractioner och monoton: Exemplifiera distractioner som mobiltelefon, navigationsutrustning, militär kommunikationsutrustning och annan liknande utrustning i fordonet. Dessa har en mycket stor inverkan på förarens uppsikt och uppmärksamhet under körning om dessa används på felaktigt sätt. Det är vetenskapligt visat att samtalet i mobiltelefonen inte är det farliga utan det är det vi gör handgripligen med telefonen (navigationsutrustningen) under körningen som är direkt farligt.

Poängtera att andra distraherande företeelser än ovan nämnda teknik, som tar bort uppsikt på vägen, är lika farligt. Exempel kan vara att äta kladdiga mackor, leta efter materiel när man kör, eller att under körning hjälpa andreföraren med kartläsning. Diskutera även risker med enförarsystem och hur detta kan påverka föraren negativt eftersom denne då får göra allt i fordonet under färd. Dock är inte syftet att visa på hur farligt det är utan avsikten är att öppna ögonen för att det finns begränsningar med att göra annat än att köra när man kör. Vad får ovanstående för effekt i det egna förbandets uppträdande i kombination med de uppgifter som de har att lösa?



Bild 33 Illustration Anna-Karin Wetzig.

Presentera **individuell riskanalys** som alla gör medvetet eller omedvetet. Lyft fram företeelsen och titta på vad det egentligen är vi gör, medvetet och omedvetet, i olika situationer. Tydliggör att medvetandegraden av riskanalysen ökar sannolikheten för att risker ska värderas mer medvetet och systematiskt, vilket i sin tur leder till att risker medvetandegörs och kan då hanteras bättre. Använd filmklipp från olika situationer där riskanalysen varit bristfällig och att oönskade händelser inträffat. Koppla det till om händelser inträffat hos vår personal med operationell påverkan som följd. Klarlägg hur basriskfaktorerna påverkas av stridsvärde och miljöfaktorer. Jämför hur den individuella

riskanalysen förändras mellan vardagsverksamhet med övning/utbildning och insatser/militära operationer.

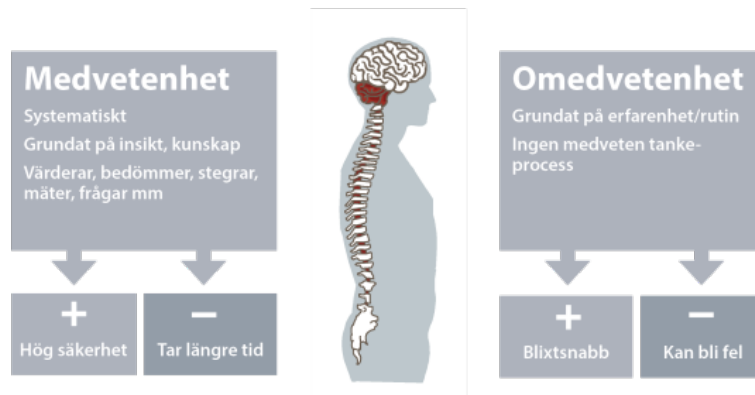


Bild 34: Individuell riskanalys. Illustration: Anna-Karin Wetzig.

För att knyta ihop risker och riskfaktorer samt konsekvenser av dessa måste det tydliggöras hur dessa samverkar och förändras vid olika tillfällen och miljöer, detta kan exemplifieras genom egna eller deltagarnas erfarenheter och upplevelser.

3.2.4. Fordonets egenskaper samt inre och yttre säkerhet

Deltagaren ska efter utbildningen fått kunskap och förståelse om fordons konstruktion, egenskaper och utrustning som påverkar krock- och körsäkerhet.

Deltagaren ska ha:

- Förståelse för fordons olika säkerhetsutrustningar och speciella utrustningsdetaljers funktion och betydelse.
- Förståelse för säkerhetsutrustningens betydelse vid en kollision.
- Förståelse för skillnader mellan civila fordon och militärt anpassade fordon tillhörande Försvarmakten.
- Utvecklat en förståelse för hur buren och/eller lastad utrustning påverkar säkerhetsutrustningens funktion.
- Utvecklat en förståelse för vikten av att alltid använda säkerhetsutrustning som exempelvis bilbälte och lastsäkringsutrustning.



Bild 35: Personterrängbil 16 och personbil. Illustration: Anna-Karin Wetzig.

Planering

Övningsledaren bör inför denna del inhämta kunskap om den säkerhetsutrustning som finns i de fordon som deltagarna ska använda. Utbildningen ska vara relevant för den verksamhet och de fordon som används av förbandet. Detta måste tas hänsyn till vid planeringen. Inhämta kunskap om ny teknik inom säkerhetssystem ingående i civila fordon och jämför med den bilpark som den egna organisationen har. Vad saknar ett militärspecifikt fordon som finns i ett motsvarande civilt? Beakta även åldern på fordonsparken som används inom förbandet.

Det bör starkt övervägas att använda krocksläde och vältbil, alternativt vältrigg för stridsfordon, för att åskådliggöra effekten vid en kollision eller en rullning med aktuell fordonstyp. Om det bedöms att det vid användandet av vältbil/välthytt/vältrigg finns behov av att prova utrymning när bilen/hytten inte är rättvänd ska det finnas kompetent personal som kan instruera och hjälpa till med kunskap och metod så att inte personskador uppstår.

Kunskap och fakta från krockprov enligt skrivelse⁴ ska användas. Övningsledaren ska vara väl insatt i resultaten av de krockprov som Försvarsmakten genomförde under år 2011 och ska kunna redogöra för konsekvenser av olika utrustningsalternativ. Vidare ska diskussion, resonemang föras och frågor kunna besvaras med fakta från krockproven som grund.

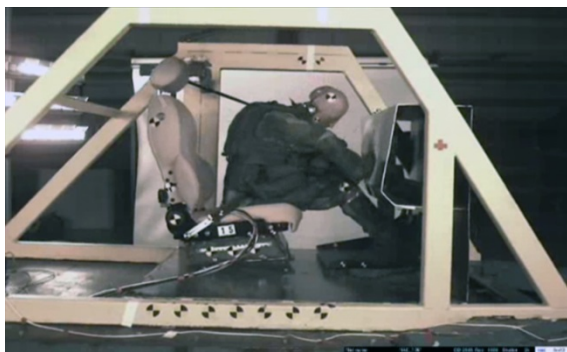


Bild 36 Krockprov med militär strids- och skyddsutrustning. Foto: Statens Väg- och Transportforskningsinstitut.

⁴ TrängR 2012-01-24, 14 995:80044 Personlig strids- och skyddsutrustning.

Genomförande

Låt deltagarna komma med förslag på säkerhetsdetaljer som finns i bilar. Diskutera i smågrupper och lista sedan resultatet. Diskutera skillnader mellan militära fordon och civila som exempelvis ABS, ESP, andra typer av däck och allhjulsdrift. Redovisa uppdelning i körsäkerhet och krocksäkerhet.



Bild 37 Illustration Anna-Karin Wetzig.

Det ska förklaras vad som är stoppsträcka för fordon vid en kollision med hjälp av att klargöra vad som är farligast av att köra in i en bergvägg i 50 km/h eller att två bilar frontalkrockar med varandra i samma hastighet. Svaret är att det är lika farligt eftersom stoppsträckan är lika lång. Det bör diskuteras vilken kollisionshastighet som fordonet har mot ett fast föremål i sidoområdet efter väjning för exempelvis ett vilt.

Det sker varje år cirka 46 000 viltolyckor med klövdjur vilket ger en fingervisning om risken för att råka ut för ett tillbud genom att bromsa och/eller väja för vilt och fortfarande hålla sig på vägen utan kollision. Gör jämförelse till militär personal som är klädda för att inte synas och vilt som dyker upp på vägen. Tryck därför på vikten av att använda reflex under mörker, både när uniform och när civila kläder bärs. Ta med i resonemanget att Forsvarsmakten regelmässigt använder sig av de mindre vägarna. Vad blir konsekvenserna av detta ur ett trafiksäkerhetsperspektiv?

Använd vid behov nedanstående fakta för att visa på vad som händer i en kollision trots att tiden är väldigt kort.

- Hur lång tid en krock tar i 50 km/h? 0,2 sek. = 200 millisekunder (ms).
- Hur stor är krockpulsen? Ca 40G.
- Vad händer under dessa 200 millisekunder?
- Redovisa tider för bältessträckare (17ms), krockkudde, (20ms), när jag rör mig framåt (30ms,) när återstudsens av fordonet börjar (110ms).

Alternativt rita upp en tidsaxel på tavlan för att åskådliggöra ovanstående och klara ut vad bilden visar.

Förklara vikten av att bilbältet sträcks samt att det ligger an mot kroppen på rätt sätt. Att falla framåt och ta emot sig när denne står på golvet motsvarar en kollision i 7 km/h. Att stå på en stol och falla mot golvet motsvarar en kollision i 15 km/h. Diskutera skaderiskerna om bälte inte bärs i hastigheter över 15 km/h vilket anses som en relativt låg hastighet när man färdas i fordon. Gör jämförelse med vikten att använda bilbälte även inom garnisons- eller flottilj område i låga hastigheter.

Forsvarsmakten genomförde år 2011 en serie krockprov för att påvisa effekten av burens skydds- och stridsutrustning i samband med att säkerhetsbälte används. I serien ingår

test med tre olika skyddsvästar (vissa med förstärkningsskydd), stridsväst 2000, inklusive vapen- och sambandsmateriel och stridshjälm 90.

Alla test har genomförts som slädtest och säkerhetssystemet (stol, säkerhetsbälten samt bältesgeometri) har tagits från militära fordon förekommande inom Försvarsmakten.

Inledningsvis genomfördes referenstest för att verifiera effekten utan utrustning och därigenom få möjligheten att dra slutsatser avseende utrustningens påverkan på bältesfunktionen.

Överlag kan det konstateras att ökad vikt på grund av utrustning ger ökad rörlighet i stolen vid kollision. Detta ökar risken betydligt för allvarliga skador eller att förolyckas. Det är av stor vikt att utrustningen anpassas så att säkerhetsbältet kommer så nära kroppen som möjligt. Om utrustningen inte anpassas utan att bältet istället ligger över exempelvis magasinsfickor finns en extremt hög risk för att bältessystemet helt upphör att fungera vid en kollision. Test har verifierat att bältessystemet brast under dessa betingelser.

Fempunktsbälte, eller bälten som har flera fästpunkter än tre, ger ökad belastning på nacken. Samtliga test som genomfördes med fempunktsbälte översteg gränsvärden för vad nacken rent fysiologiskt klarar av. Detta trots att ett integrerat bältessystem, som användes i testserien, tillåter en högre grad av vridning av överkroppen än bältessystem som är karossmonterade.

I samtliga test med hjälm, oavsett om fempunktsbälte eller trepunktsbälte, framkom som väntat mycket höga värden i nacke och översteg med stor marginal gränsvärden för de nackkrafter både i böjmoment och sträckning som kroppen klarar av utan att gå sönder. Mätvärden i nacke, var vid test med hjälm, så höga att det starkt rekommenderas att hjälm inte ska bäras vid transporter utanför militära övningsområden under övning i Sverige.

Kroppsskydd med förstärkningsskydd gör överkroppen betydligt stelare. Detta gör att nackkrafterna ökar betydligt och om ytterligare vikt adderas i form av stridsväst så överskrider gränsvärden för nackes fysiologiskt möjliga belastning på samma sätt som om hjälm bärs. Risken för allvarliga nackskador är mycket stor om denna utrustning bärs vid kollision.

Vid test med monovar-T framkommer att det stora problemet är vikten på huvudet. Det blir jämförbart med att bära stridshjälm vid kollision. Nacken kommer med stor sannolikhet att påverkas mycket negativt med allvarlig permanent nackskada som trolig konsekvens.

Som en följd av testserien accentueras vikten av lastsäkring av både materiel och personal. Samma påverkan som en kollision har på personal och materiel har även påverkan av minor eller olika former av IED. Finns det ett fungerande säkerhetssystem för att minska effekterna av kollision i horisontella planet kommer detta även att minska effekterna på samma sätt vid en mindetonation som påverkar fordonet vertikalt.

Lastsäkring gäller inte bara gods som transporteras i därför avsett utrymme utan även personlig utrustning som förvaras i personaltransportutrymmet. Exempel kan vara när hjälm tas av vid fordonstransport. Denna måste då lastsäkras på rätt sätt i

personalutrymmet. Samma sak gäller för vapenmateriel och övrig lös utrustning. Försvarsmaktens fordon medger inte alltid att all personlig materiel transporteras i personalutrymme och samtidigt lastsäkras enligt föreskrifter. Följden blir att utrustningen bör placeras i lastutrymmet och lastsäkras där. Under övning och utbildning i Sverige torde inte detta medföra större problem, om rekommendationer och slutsatser används på rätt sätt.

De slutsatser som kan dras med denna testserie som grund är att stridshjälm aldrig bör bäras vid färd i hjulfordon på väg utanför militära övningsområden.

Förutsättningen för en funktion av fordons säkerhetssystem, säkerhetsbälten i kombination med strids- och skyddsutrustning är att säkerhetsbältet kommer så nära kroppen som det går och att ingen utrustning kläms mellan bälte och kropp.

Det framgår tydligt att det är av yttersta vikt att anpassning av personlig utrustning görs och att den personliga utrustning endast bärs vid transport i fordon när det är oundgängligt för en uppgifts lösande eller att det finns ett mycket väl definierat syfte med att bära personlig utrustning vid utbildning. Utrustning bör inte bäras vid grundläggande utbildning till militärt förarbevis och bör även efter utbildningen till militärt förarbevis användas mycket restriktivt vid transporter utanför militära övningsområden där risken för att råka ut för en trafikolycka är högre. Detta gäller självklart inte bara för förare eller fordonschefer utan alla åkande i fordon.

Genomgång i hur man tar sig ur en bil som inte står på hjulen bör genomföras innan upplevelseövningen genomförs. Genomgång av hur man som enskild ska agera för att hjälpa någon ur en bil i denna situation. Klarar utomstående att bistå de som sitter i fordonet? Vad får min och splitterskyddade fordon för påverkan på förutsättningen att kunna bistå de som finns på insidan av fordonet? Ska räddningstjänsten inväntas?

Låt deltagarna redovisa sina förslag hur vi ska få alla att använda bilbälte. Finns det någon anledning till att inte använda bilbälte i någon situation med tanke på den insikt som uppnåtts genom ovanstående information? Diskutera varför det under vissa omständigheter finns en kultur inom Försvarsmakten som struntar i användandet av bilbältet. Hur ska denna kultur bemötas och beteendet förändras?

Lastsäkring i för deltagarna aktuellt fordon ska exemplifieras. Hur fordonstypens lastsäkringsutrustning är tänkt att fungera samt hur förvaring av lös materiel i personalutrymmet ska hanteras. Visa, om möjligt, praktiskt hur lastsäkringsutrustningen fungerar. Visa på hur det går att alternativt säkra exempelvis vapen och personlig utrustning om det av reell hotbild gör att det finns behov av att ha denna utrustning mer lätt gripbart utan att den lastsäkras på annan plats än i personaltransportsutrymmet. Syftet är att få en tankeställare var materiel tar vägen vid en kollision eller ett plötsligt stopp. Skaderisken med lös materiel eller annat löst i bilen ska belysas. Återkoppla detta mot resultaten av krocktesterna redovisade ovan och vilken materiel som kan ligga löst i fordonet under en transport. Exempel förutom militär utrustning kan vara mobiltelefoner, vattenflaskor, kameror eller annan lös materiel.

Viktigt i fordonets inre säkerhet är den säkerhet som bör upprätthållas i förbandets fordon och då måste fokusering på förvaring av förbandets utrustning under färd göras på exempelvis vapen, ammunition, personlig utrustning och annan utrustning kopplat

mot förbandets uppgifter. De flesta fordon har i sin konstruktion bestämda platser för specifik utrustning, i andra fall förekommer egna framtagna lastningsplaner. Viktigt är då att dessa planer används för att säkerhetssystem ska fungera som tänkt.



Bild 38: Interiör från stridsutrymmet i ett stridsfordon 90 under förbandsövning. Foto: Johan Pihlström.

Nedan exemplifieras några vanligen förekommande brister i förvaring av materiel i fordon när förbandet förbereder lösande av en uppgift eller startar framryckning från gruppering till plats för lösande av uppgift.

Exempel 1: Personligt vapen hålls i handen eller läggs löst i fordonet för att vinna tid.

Exempel 2: Utrustning förvaras lättåtkomlig för att möjliggöra tidsvinst.

Exempel 3: Användning av säkerhetsbälte saknas för att vinna tid för lösande av uppgift.

Exempel 4: Extra utrustning för lösande av uppgift ligger löst i fordonet.

Utifrån dessa exempel ska ett resonemang föras kring rutiner och metoder som kan genomföras vid förbandet avseende att anpassa förvaringen av materiel i fordonet för att bibehålla hög trafiksäkerhet och hög beredskap för lösande av uppgift.

Metoder för att hantera detta kan vara:

- Chef eller fordonschef fastställer utifrån läget när stridsberedskap höjs, vilken materiel som ska vara lättåtkomlig, var och hur ska denna materiel samt tillförd materiel förvaras och lastsäkras. Detta gäller särskilt i personalutrymmet i fordonet.
- Att chef i planering av lösande av uppgift fastställer geografiska platser där materiel kan omlastas från lastutrymmet till personaltransportutrymmet.
- Att chef tydligt anger val av framryckningsform, hastighet och avstånd mellan fordon när personlig strids- och skyddsutrustning ska användas eller inte användas på grund av den reella hotbilden (d.v.s. inte spelad hotbild).
- Att tid för lastning och förberedelser ges i rätt omfattning så att materielen kan lastas på avsedd plats och lastsäkras med avsedd metod.

3.2.5. Sömn och vakenhet

Deltagaren ska efter utbildning ha kunskap om och förståelse för de risker som uppstår i samband med sömnbrist och hur de påverkar förandet av fordon samt hur man på kort och lång sikt kan avhjälpa bristen på sömn.

Deltagaren ska ha:

- Förståelse om bestämmelser och avvägningar avseende kör- och vilotider.
- Kännedom om människans dygnsrytm samt hur körningens längd och tidpunkt påverkar trötthet.
- Kännedom om hur trötthet påverkar människans uppmärksamhet, koncentration och reaktion i trafikmiljön.
- Känna igen och uppmärksamma trötthetskänslor och symptom på trötthet hos sig själv och andra.
- Kännedom om och användande av förebyggande och avhjälpande åtgärder som kan vidtas mot trötthet.

Planering

Innan utbildningen startar bör övningsledaren genomföra en kunskapsinventering om vilken utbildningsnivå som deltagarna har inom området sömn och vakenhet. Anpassa utbildningen därefter.

Planera även så att umbäranden under övning och insats exemplifieras och hur de kan påverka stridsvärdet samt hur man kan och måste omhänderta det i planeringen inför uppgiftens lösande. Tvåsamheten mellan förare och chef som beordrar körningen behöver förklaras så att deltagarna förstår innebörden och vilka risker som kan öka om det hanteras fel.

Genomförande

Visa en film som introduktion, denna ska fungera som en tankeväckare och som introduktion inom området sömn och vakenhet. Lämpligt innehåll kan vara filmsekvens när föraren av ett fordon somnar till och att en situation uppstår på grund av detta. Fråga därefter deltagarna; känner du igen dig, har du upplevt något liknande, vad finns det för risker? Med dessa frågor som grund förs en diskussion med deltagarna om vad som de har upplevt eller berätta som övningsledare ett eget exempel.

Beskriv skillnaden mellan sömnighet och trötthet och hur man kan identifiera dessa. Beskriv varför och hur vi behöver sova samt vad som är ett normalt sömnbehov utifrån den vardagliga situationen. En av bilderna som tillhör detta moment är utformad som en kringla runt solen respektive månen. Denna ska visa vakenperiod respektive sömnperiod. Använd denna för att pedagogiskt förklara dygnsrytmen för människan. Själva kringlan är grönfärgad under den tid kroppen är vaken och aktiv och röd när kroppen normal behöver vila. Det är vid dessa övergångsfaser mellan sömn och vakenhet som halterna av hormonerna melatonin och kortisol förändras. Detta förhållande beror på att produktionen av hormon styrs till stor del av ljuset. Bilden beskriver hur individen kan uppleva trötthet eller sömnighet. Genom detta kan han eller hon själv vidta åtgärder för att minska riskerna med sömnighet eller trötthet. Tidsangivelserna är ungefärliga då den biologiska klockan varierar mellan individer men varierar även med det fysiska dygnet. (Se illustration sid 29.)

Det går att exemplifiera ovanstående med tidszoner och avgångar med kommersiellt flyg och jetlagproblematiken för att få en praktisk jämförelse.

För att kunna förstå och hantera de olika faserna i den biologiska klockan måste deltagaren minst känna till:

- Symtom och skillnad på sömnighet och trötthet.
- Hur föraren kan motverka/hantera detta kort- och långsiktigt samt vilka metoder som hör till kort och långsikt.
 - Det bör även ingå vilken metod som är lämplig med hänsyn till tidpunkten för när sömn eller vila är inplanerad.

Om föraren vidtagit åtgärder för att motverka och hantera sömnighet och trötthet ska han för att inte äventyra trafiksäkerheten:

- Anmäla till högre chef god tid, så att möjlighet skapas för chef att omplanera.
- Omedelbart avbryta trafikfarlig körning för att inte äventyra trafiksäkerheten och i förlängningen förbandets operativa effekt.

För en diskussion kring soldatens situation under övning, utbildning, insats och militär operation med hjälp av nedanstående frågor.

- Finns något begrepp som måste tas omhand där sömn och vakenhet med naturlighet ingår?
- Vilka yttre faktorer påverkar soldaters viloläge/stridsvärde oberoende av befattning och hur kan detta påverka den operativa effekten?
- Hur påverkar yttre faktorer stridsvärdet på förare?
- Vilka konsekvenser kan detta få för förbandet som helhet?
- Vilka åtgärder för att få ett bra viloläge kan och måste förbandet vidta på för att vidmakthålla ett högt fysiskt stridsvärde och därigenom skapa möjlighet att lösa ställd uppgift?
- Hur länge får, kan eller bör förare köra? Beakta vid denna fråga individuella behov, tidigare viloperioder 2 till 3 dygn före situationen samt övriga ingående delar i stridsvärdet.
- Kan man avdela vaken person att biträda föraren vid vissa tillfällen och vem bör fatta beslut om detta? Är det en långsiktig lösning istället för att byta förare eller stanna under en längre period för att återta viloläget?
- När måste/bör raster tas?
- Hur bör dygnsvilan planeras?

Svaren på dessa frågor är fysiskt stridsvärde. Nyttja predikteringsmodellen, som utvecklats av Forsvarsmakten i samarbete med Karolinska Institutet i Stockholm, som stöd vid planering. Visa på olika avhjälpande metoder som förband och enskild kan göra för att säkerställa stridsvärdet över tiden.

Innan momentet avslutas ska diskussion och reflektion genomföras mot bakgrund till det som gått igenom knutet mot deltagarnas yrkesroll. Syftet är att deltagarna själv ska kunna identifiera trötthetsrelaterade problem samt hur de kan hanteras.

3.2.6. Droger och läkemedel

Deltagaren ska efter utbildningen ha förståelse för och insikt om hur droger, inklusive dopningspreparat, och läkemedel påverkar förmågan att framföra fordon.

Härvid ska deltagaren ha:

- Förståelse för hur kroppen påverkas av droger, läkemedel samt vissa tillväxtpreparat och dess inverkan på förmågan att föra fordon.
- Kännedom om lagar och bestämmelser som reglerar droger, inklusive alkohol, och läkemedel i samband med förande av fordon.
- Kännedom om och kunna identifiera riskmiljöer där droger kan förekomma när personal är verksam utanför Sverige.
- Kännedom om rättsliga följder av illegalt bruk av droger och läkemedel.

Planering

Använd den kompetens som finns vid förbandet exempelvis utbildad personal inom Prime for life eller liknande. Kommunens socialtjänst har mycket kompetens och erfarenhet när det gäller alkohol, droger och läkemedelsanvändningen i samhället och kan och vill gärna bidra kunskap och fakta inom området. Kunskap om alkohol, droger och läkemedel en förutsättning för framgång för att kunna föra en givande och relevant diskussion med deltagarna. Fokus bör vara att få en insikt i vad konsekvensen av ett rattfylleri eller drog rattfylleri kan bli. Ta reda på hur olika läkemedel, även icke receptbelagda läkemedel, i kombination med fäktliga förhållanden kan påverka människan och därigenom stridsvärdet.

Genomförande

Alkoholavsnittet får inte bli ett huvudnummer. Använd alkohol som bas för att relatera till hur andra droger påverkar kroppen. Denna del av utbildningen ska inte behandlas som ett alkohol- och drogupplysningstillfälle. Syftet med avsnittet är att belysa att hur dessa droger, alkohol och läkemedel påverkar förutsättningarna att föra fordon och att det uppmärksammas hur stort problemet är i samhället. Konstatera att de som kör påverkade vistas i samma trafikmiljö som Försvarmaktens personal.



Bild 39 Illustration Anna-Karin Wetzig.

Fokusera på den kunskap som deltagarna behöver för den tjänst som de har att utföra. Om deltagarna ska eller kommer tjänstgöra i ett område där droger är mer vanligt

förekommande i samhället och i vissa fall lagligt (exempelvis Nederländerna eller vissa nationer i Afrika) bör detta belysas med relation till vår lagstiftning och regler inom myndigheten.

Redogör för vilka de stora huvudgrupperna av droger är; amfetaminpreparat och kokainbaserade preparat, bensodiazepiner (läkemedel mot ångest och oro), opiater (heroin, cannabis med flera) samt anabola preparat. Klargör vilka kort och långsiktiga effekter som användning av dessa droger får. Jämför med hur personer förmodas uppträda som förare i trafiken med dessa preparat i kroppen och även efter en tids användning.

När anabola preparat behandlas ska även innehållet i kosttillskott beröras för att klargöra att det i dessa kan förekomma innehåll som är dopingklassade även om de säljs i vanliga hälsokostaffärer. Betona att det alltid ska läsas på innehållsförteckningen vad det är preparatet innehåller.

Visa en film som visar på vilket resultat som alkohol och droger i kombination med förande av fordon kan ge och diskutera innehållet. Det finns många filmer som är mycket informativa som exempelvis "på tiondelen", "nu vet jag att Gud inte finns" eller "några pilsner och livstids baksmälla". Som lämplig avslutning bör det diskuteras hur vi ska göra för att förhindra att någon kör påverkad, och vad vi som kollegor eller chefer bör göra när vi märker att någon är påverkad av berusningsmedel eller liknande under arbetstid. Vilket ansvar har vi som kollegor att agera och hur bör vi agera?

3.2.7. Hastighet

Deltagaren ska efter utbildningen ha förståelse för och insikt om hastighetens betydelse för påverkan av risknivån.

Deltagaren ska ha:

- Förståelse för risknivån vid olika hastigheter.
- Förståelse för vikten av att anpassa hastigheten till olika trafikmiljöer och situationer.
- Kännedom om hastighetsövervakning, rättsliga följder och konsekvenser vid hastighetsöverträdelse.
- Förståelse för hur förändrad hastighet påverkar sannolikheten för och konsekvensen av en olycka eller ett plötsligt stopp.

Planering

Fokus ska vara på de fordonstyper som deltagarna ska använda. Använd en vanlig personbil som referens. Använd det egna förbandets fordon för att åskådliggöra hur lång eller kort stoppsträcka som dessa har. Ett praktiskt moment ska ingå för att visa på skillnad i stoppsträckor i olika hastigheter, företrädesvis skillnad mellan 30km/h och 50km/h. Planera genomförandet på en plats med hårdgjord yta där det är lätt att överblicka omgivningen så att inte någon kommer i vägen för övningen. Lämpligt är en plats där annan trafik eller personal inte rör sig i normalfallet. Effekten av förevisningen med dessa hastigheter är tydlig och hastigheterna är hanterbara utan att riskerna blir för ohanterliga. En metod för att belysa problemet kan vara att låta någon som varit i ett insatsområde beskriva situationer som påverkar hastigheten samt att hur de då hanterade situationen.

Teoretisk kunskap om beräkningar av stoppsträcka bör inhämtas så att det om behov finns kan redovisas hur beräkningarna hänger samman med verkligheten.

Genomförande

Låt deltagarna gruppvis under några få minuter sammanställa motiv till varför de kör för fort.

Vanliga argument som deltagarna framför; det är roligt, tidsvinst, måste följa trafikrytmen, alla andra kör för fort, bilen går bättre i en något högre hastighet än den föreskrivna, vill inte vara en stoppkloss, grupstryck, upplever en omotiverad låg hastighetsgräns på aktuell väg.

Förevisa stopp-, reaktions- och bromssträckor. Gör detta genom att placera ut två koner där föraren ska börja bromsa. Låt nu deltagarna bedöma fordonets bromssträcka i 30 km/h och ställa sig vid sidan av bromssträckan där de tror att fordonet stannar. Låt deltagarna komma fram till varför fordonet stannade tidigare eller senare mot vad de på förhand bedömt.

Genomför därefter samma övning på motsvarande sätt, men nu är hastigheten 50km/h. Placera ett hinder där fordonet stannade vid övningens genomförandet i 30km/h och låt bilen köra i 50 km/h och bromsa vid konerna som användes vid 30 km/h. Resultatet kommer att bli att hindret blir påkör, det vill säga, välj ett hinder som inte skadar fordonet som exempelvis en pappkarton eller något annat liknande. Det går även att göra en docka av en overall som fylls med plast eller liknande lätt material för att visa på hur en människa kan påverkas vid påkörning med aktuellt fordon. När körningen är genomförd bör diskussion komma upp om deltagarna tyckte det var stor skillnad mellan 30 och 50 km/h samt vilka skador ett hinder i form av person skulle fått vid de olika hastigheterna. Konstatera också att där vi stannar i 30 km/h har vi kanske börjat bromsa när vi kör i 50 km/h.

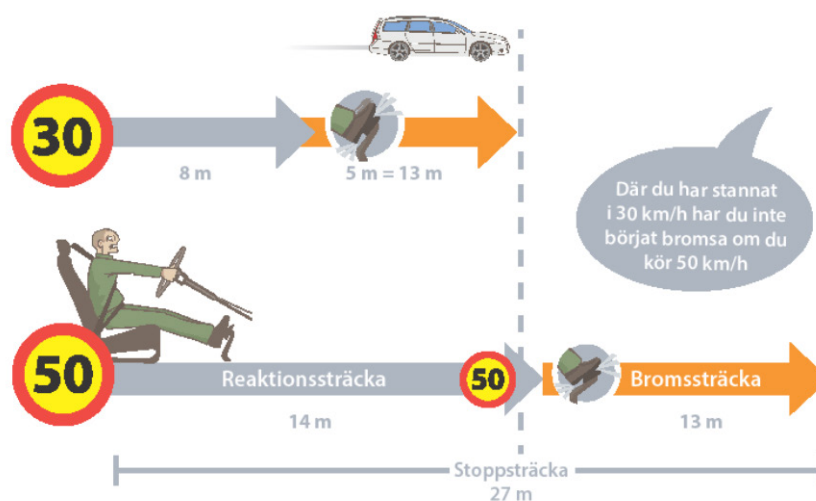


Bild 40 Illustration Ann-Karin Wetzig.

Avsluta förevisningen med att diskutera den totala stoppsträckans inklusive reaktionssträcka vid 30 km/h (8 meter) och 50 km/h (14 meter) och diskutera även valet av avstånd mellan fordon i en kolonn, val av hastighet vid önskat avstånd mellan fordon eller betydelsen av bestämmelserna vid övergångsställen i samhället med tanke på erhållna resultat. Eftersom deltagarna kommer stå vid sidan av körbanan kan det med fördel diskuteras hur upplevelsen är av fordon som närmar sig i olika hastigheter. Om deltagarna sätter sig på huk när ett tungt fordon som exempelvis en lastbil passerar dem i 50 km/h får de ett barns perspektiv på hur tunga fordon i statstrafik uppfattas. Använd denna insikt för att resonera hur fordon, och särskilt tunga fordon, bör framföras när det finns oskyddade trafikanter i närheten.

Fortsätt och styr diskussionen till hur mycket krockvård kroppen tål. Använd avsnittet fordonets inre och yttre säkerhet som grund för krockvårdsresonemanget.

Förklara och redogör för varför olika hastighetsgränser finns på olika vägtyper eller inom olika områden. Gör kopplingar till risknivåer som ökar eller minskar beroende på hur den fysiska trafikmiljön är utformad på olika platser. Besvara frågan hur risknivån kan påverkas vid val av hastighet vid olika situationer, vägtyper, utformning av trafikmiljön och inte minst fordonets beskaffenhet.

För en diskussion om hur man som förare kan hantera detta vid övning, utbildning, insats och militär operation så att det inte menligt påverkar lösande av uppgift och tillgänglighet på materiel och personal.

Frågor som ska diskuteras är:

- Hur ska ni inom förbandet uppfylla de krav som finns på efterlevnaden av hastighetsbestämmelserna?
- Hur påverkas risknivån om besättningens fastställda rutiner innan avmarsch inte efterlevs eller frångås i kombination med val av hastighet och väg?

HANDBOK

- Är ledarskap och attityd samt dess koppling mot ordergivning och riskhantering avseende hastighetsanpassning begrepp som bör omhändertas? Och i så fall hur ska dessa omhändertas?

Resultatet bör antecknas på white board eller liknande för att återkoppling ska kunna ske.

Vilka kan konsekvenserna bli vid ertappande med hastighetsöverträdelse, med avseende på återkallelse av körkort och förutsättningarna att utföra sitt arbete utan möjlighet att föra körkortspliktiga fordon. Redogör för de metoder som polis och militärpolis kan använda för hastighetsövervakning.

Visa filmen *Kollision och konsekvens* eller film med samma innehåll och budskap. Behandla eventuella frågor som filmen och avsnittet föranlett.

4. Chef/personal i arbetsledande befattning – från tropp/plutonchef/motsvarande

4.1. Omfattning och förkunskapskrav

Chefer eller personal i arbetsledande befattningar är arbetsgivarens representant bland annat inom arbetsmiljöområdet. För att kunna uppfylla de krav som arbetsmiljölagen ställer på Försvarsmakten som arbetsgivare är arbetsmiljöuppgifter delegerade till chef för respektive organisationsenhet. Dessa uppgifter ska lösas på lokal nivå och ansvaret för att de blir omhändertagna faller därmed ner i organisationen till den som beordrar verksamhet. Detta kan vara en gruppchef eller liknande.

4.1.1. Omfattning

Utbildningen omfattar:

1. Planering och genomförande av brigad/flottilj, bataljons- eller kompaniövning vid nationellt scenario
2. Planering och genomförande av tjänsteresa.

Utbildningen genomförs som uppgiftslösning enskilt och i grupp.

Nedan listas fem punkter som bör vara centrala i chefers riskidentifieringsarbete bland annat inom trafiksäkerhet.

- Jämför risker mot varandra. Påverkan av sannolikhet och/eller konsekvens för att reducera eller om möjligt eliminera risker.
- Trötthet – hur ska denna fråga hanteras? Planering är centralt för framgång.
- Insikt i konsekvens av ett fattat beslut och i förlängningen lämpligheten i att genomföra verksamhet enligt beslut i syfte att tänka efter före beslutsfattande.
- Vikten av stödjande och vägledande från chefer inför och vid genomförande av övningar, utbildningar, insatser eller militär operation.
- Belys resultat av krocktester och bärande av soldatutrustning vid kollisioner och plötsliga stopp för att deltagare ska förstå var ”brytpunkten” uppkommer vid olika situationer

Utbildningen kan med fördel användas vid officers- och specialistofficersutbildning vid skolor, centra och förband. Det ska inte förringas värdet av att denna utbildning genomförs av alla chefer inom alla organisationsenheter som en del i det lokala säkerhetsarbetet.

4.1.2. Förkunskapskrav

Förkunskapskrav för deltagande är som minst genomförd riskutbildning för administrativ körning med godkänt resultat.

4.2. Syfte och tidsuttag

4.2.1. Syfte

I och med att chefer alltid har ansvar för den verksamhet som beordras tillkommer också ansvaret att se följder och konsekvenser samt att kunna hantera de risker som

uppkommer eller identifieras kan komma att finnas. Utbildningen ska vara ett stöd för chefer inom Försvarsmakten för att hantera trafiksäkerhetsriskerna som finns vid så väl daglig verksamhet som vid övning, utbildning, insats eller militär operation. Även om spännvidden är stor mellan de olika kontexterna är trafiksäkerhetsriskerna likartade. Dock hanteras dem med olika metoder för att minimera dem.

Deltagarna ska efter genomförande fått en grund för att minimera riskerna för avvikelser ur trafiksäkerhetssynpunkt. Därmed kan uppmärksamhet riktas mot verkan och de uppgifter som behöver lösas i en skarp situation och kunna leverera operativ effekt, eller att planera den dagliga verksamheten utan att trafiksäkerhetsriskerna äventyrar medarbetarna.

Syftet med utbildningen är att öka handlingsutrymmet genom att överväganden görs vid rätt tidpunkt innan genomförande. Avvikelser kan därmed minimeras vilket ökar tillgängligheten på personal och materiel. Det finns många områden som behöver uppmärksamhet vid ett skarpt läge. Dock ska inte trafiksäkerhet bortses från, utan måste finnas med i beslut.

Chefer som genomgått denna utbildning ska kunna utbilda underlydande personal för att på så sätt kunna få ut insikt och kunskap på bredden. Syftet är att bättre kunna verka i befattning med hänsyn tagen till trafiksäkerhet både vid planering och genomförande.

4.2.2. Tidsuttag

Tidsuttaget är beräknat till 7 timmar.

4.3. Lärandemål

Deltagaren ska efter utbildningen ha förståelse för hur man som chef eller förman bör planera en till synes rutinmässig verksamhet som tjänsteresa. Dessutom att före en förbandsövning få förståelse för hur det genom systematiserad riskbedömning kan genomföra en relativt komplicerad övning utan att risknivån ur trafiksäkerhetssynpunkt blir oacceptabel. Genom denna riskbedömning ska deltagare efter utbildning kunna identifiera reella risker i olika tidsskeden samt att man genom olika metoder kan reducera reella risker när dessa ställs mot varandra.

Deltagaren ska efter utbildningen ha:

- Kunskap om hur det genom användande av olika metoder kan reducera risker genom att påverka konsekvens och/eller sannolikhet.
- Förståelse för vikten av att anpassa tempot och handlingsalternativ till olika situationer och trafikmiljöer.
- Förståelse för risknivån i olika tidsskeden.
- Förståelse för att man genom en utvecklad riskhantering kan förutse och redan i planeringsskedet kunna reducera risker för att möjliggöra övning med höga utbildningsmål i komplicerade situationer.

Planering

Utbildningen ska genomföras gruppvis för att lösa av uppgiften och därefter prova lösningen genom spelmoment och därtill kommande resonemang som styrs av utbildaren.

Se till att en gemensam lektionssal och att grupparbetsrum eller motsvarande i tillräckligt antal finns att tillgå.

Arbetsgrupperna ska ha tillgång till material för redovisning i storforum. Redovisningarna ska kunna användas som underlag för fortsatt arbete efter slutgenomgången där sammanfattning och erfarenheter ska lyftas. Försvarsmaktens gemensamma riskhanteringsmodell⁵ ska användas som utgångspunkt för metoden.

Genomförande

Börja med att förklara och belysa mål och syfte med utbildningen. Centralt för utbildningen är att den enskilde som chef, utifrån givna lägen ska öka sin förmåga i arbetsmetodik och systematik. Även om trafiksäkerhetsrisker ställs mot andra risker eller uppgifter som förbandet ska lösa. Poängtera att det endast är reella risker som ska hanteras.



Bild 41: Ordergivning inför fordonsmarsch. Foto: Jonas Pettersson.

4.4. Applex 1 Förbandsövning

Förutsättning och läge:

Förbandet ska genomföra brigad/flottilj, bataljons-, kompani/skvadronsövning. Övningen kommer bedrivas under åtta (8) dygn. Rekognosering av samtlig övningsterräng har genomförts av övningsledning. Övningen är hela tiden tillämpad för förbandet.

Genomförande

Använd spelkortet som information till deltagarna och de underliggande punkterna som vägledning-/kom-ihåg-punkter för utbildaren vid diskussion/redovisning.

Spelkort:

1. Övningsorder ankommer till brigaden/flottiljen/bataljonen/kompaniet/skvadronen en månad före genomförande.

⁵ Försvarsmaktens gemensamma riskhanteringsmodell, Försvarsmakten 2009, Stockholm, M7739-350012.

HANDBOK

- Vilka förberedelser görs i tid och rum
 - Vem gör vad, när och varför?
 - Viktiga kontrollpunkter
 - Trafiksäkerhets- och trafikvärdighetskontroll
 - Hel och ren utrustning på fordonen. Glöm inte tilläggsutrustning så som vinschar, lösa lastbärare eller andra för förbandet aktuella utrustningar.
 - Vilken är den viktigaste utrustningen med hänsyn till årstid, fordonstyp och uppgift?
 - Motsvarar utbildningsnivån på den ingående personalen de planerade övningsmomenten? Om inte hur hanteras detta och på vilken nivå?
 - Fältlastning – När, av vem/vilka, vem stödjer och hur?
 - Marschorder – indelning, gruppering och uppgifter
 - Finns behov av trafikreglering vid specifika platser? I så fall varför?
 - Kontroll inför avmarsch – Vad ska kontrolleras? Vem har ansvaret för genomförande och åtgärda eventuella brister? När ska detta ske?
 - Rangering av fordon inför avmarsch/transport. Är detta behövligt och i så fall varför? När görs detta och av vem? Vem är ansvarig?
 - Är planerade raster vid tilltransport lämpliga med hänsyn till plats, tillryggalagd marschsträcka och kvarvarande sträcka mm?
2. Övningen inleds med tilltransport till övningsterrängen/området.
- Avvikelse/olycka under tilltransport, exempelvis
 - Dikeskörning
 - Kollision
 - Punktering
 - Bristande lastsäkring
 - Plötslig halka
 - Förare avbryter körning p.g.a. magsjuka
 - Annan avvikelse förekommande för egen organisation/fordonstyp
3. UFA/utgångsgruppering
- Grupperingsplats – ingående i gruppering. Vilka åtgärder ska göras när och av vem?
 - Hur ska fordon och förare tas omhand? Vems är ansvaret för att rätt åtgärder görs? Förare eller någon annan?
4. Övningsmoment
- Enligt övningsorder genomförs övningsmomenten.
 - Finns det åtgärder som behöver göras löpande under övningen, i så fall vilka och varför? Vem är ansvarig för utförande och behöver det kontrolleras att de utförts och i så fall av vem?
5. Återhämtning
- Finns behovet?
 - Syfte med återhämtning? – Utbildning i återhämtning eller reellt genomförande?
 - Vilken typ av återhämtning finns det behov för?
 - Materiel

- Personal
 - Hur lång är tiden för återhämtning?
 - Vilka resurser finns att tillgå eller använda?
 - Var genomförs denna övning? Vad ska omhändertas och i vilken ordning?
- 6. Återtransport till garnisonen
 - Planeras av arbetsgrupperna utan inspel från utbildaren. Syftande till att kontrollera att deltagarna fått förståelse för trafiksäkerhetsaspekterna och kunskaper om hur dessa bör hanteras vid övning, utbildning, insats eller militär operation så att operativ effekt uppnås.
- 7. Vård
 - Hur lång tid måste avdelas för att all materiel ska hinna vårdas och kontrolleras?
 - Resurstillgång?
 - Planerade tillsyner eller uppkomna reparationsbehov?
 - Teknikstöd?
- 8. Förrådsställning av materiel
- 9. Utvärdering av hela övningen från planering till förrådsställning av materiel och ledighetsuttag av personal är genomfört
 - Vad ska utvärderas
 - Syfte med utvärderingen
 - Vilken form ska detta göras och för vem
 - Skriftlig dokumentation
 - Delgivning till någon funktion/personal
 - Hur hantera identifierade brister så att de omhändertas på rätt sätt och att ärenden startas upp för att bristerna ska avhjälpas i syfte att uppnå en fortsatt hög operativ effekt?

Redovisningar och beslut dokumenteras och sparas till genomgång av erfarenheter och sammanfattning enligt 4.6.

4.5. Applex 2 Planering tjänsteresa

Förutsättning och läge

Ett arbetslag ska genomföra tjänsteresa med bil till ett möte på en annan garnisonsort. Avståndet är ca 20 mil.

Mötet startar kl 0830 och slutar kl 1800 samma dag.

Mötesdeltagare är 5 personer ur egen organisation.

Resan till mötet kan på grund av tjänsten inte genomföras före mötesdagen.

Personalen har krav på sig att vara tillbaka på ordinarie tjänstgöringsort kl 1230 dagen efter mötet.

Genomförande

Börja med att presentera förutsättning och läge för uppgiften. Här ska utbildaren styra genom att ställa frågor. Syftet är att belysa, planering avseende vilka frågor som bör

ställas inför denna dagliga händelse. Centralt är att säkerställa att deltagaren i sin roll som chef omhändertar planering, eventuell omplanering och genomförande på ett ur trafiksäkerhetsperspektiv acceptabelt sätt.

Därefter ges uppgiften att deltagarna antingen i storforum eller gruppvis (beroende på tillgången på tid) planera resan. Diskussion genomförs för att komma fram till vad som är styrande, vilka risker föreligger, hur värderas och hanteras dessa.

För att nå rätt nivå på lärandemål bör nedan redovisade spelkort användas.

För att få ytterligare bredd och djup kopplat mot deltagarnas organisationstillhörighet kan även egna planerade spelkort användas. Observera att spelkortet måste spelas in i tid och rum.

Om möjligt, ge plats för resonemang kring lösningarna syftande till att skapa mångfald i erfarenheter samt att utbildaren kan styra bort rent felaktiga slutsatser och lösningar.

Nedan uppräknade spelkort kan användas i resonemanget för att föra diskussionen framåt och visa på eventuella brister och möjliga händelser som bör omhändertas i planeringsfasen.

Spelkort:

- Planerad förare har insjuknat under natten.
- Många i bilen visar tecken på trötthet.
- En av passagerarna vägrar använda säkerhetsbälte i baksätet.
- Halvvägs åker man in i ett område med svår halka.
- Väglaget blir bättre men man har förlorat relativt mycket tid.
- Diskussion uppstår om vilken väg som är snabbast.
- Föraren tar eget beslut om att lämna stora vägen till förmån för en smalare och krokigare men kortare väg.
- Punktering inträffar.
- Mötet slutar inte vid angiven tidpunkt utan drar över tiden. Hur påverkar detta återresan?
- Hur hanteras återresan?
 - Finns det handlingsalternativ? Motivering bör finnas för dessa.

Redovisningar och beslut dokumenteras och sparas till genomgång av erfarenheter och sammanfattning enligt 4.6.

4.6. Erfarenheter och sammanfattning.

Erfarenheter från applex 1 och 2 kopplat mot genomfört resonemang och gruppernas lösningar ska sammanfattas med rubrikerna:

- Bra
- Genomförbart
- Olämpligt

Motivering ska kunna ges till varför olika lösningar placeras i respektive grupp. Detta syftande till att skapa en erfarenhetsbank för deltagarna att ta med sig efter utbildningen. Viktigt i detta resonemang med deltagarna, är att man bottenar i grundläggande fakta eller företeelser så deltagaren har ett motiv till varför det var bra, genomförbart eller olämpligt. Åtgärdens konsekvens belyses och förklaras.

Viktigt är även att belysa om föreslagna lösningar bryter mot lagar, förordningar, interna bestämmelser eller säkerhetsbestämmelser. I detta fall ska det förklaras och konsekvenser ska belysas.

Sammanfattningen bör hållas till några kärnfulla råd till deltagarna ur erfarenheterna syftande till att deltagarna kan använda dessa som ledstjärnor i fortsatt arbete.

Bildförteckning

I den här publikationen förekommer bilder med verkshöjd enligt nedanstående tabell.

Bild nr	Fotograf/illustratör	Notering
1	Jonas Pettersson	TrängR/LogS
2		Hämtat från internet
3		Hämtat från internet
4		Hämtat från internet
5		Hämtat från internet
6		Hämtat från internet
7		Hämtat från internet
8	Anna-Karin Wetzig	FSV GP
9	Anna-Karin Wetzig	FSV GP
10	Anna-Karin Wetzig	FSV GP
11		Jönköpings Nyheter
12	Jonas Pettersson	TrängR/LogS
13	Johan Pihlström	TrängR/LogS
14	Johan Pihlström	TrängR/LogS
15	Jonas Pettersson	TrängR/LogS
16	Anna-Karin Wetzig	FSV GP
17	Jonas Pettersson	TrängR/LogS
18	Anna-Karin Wetzig	FSV GP
19	Anna-Karin Wetzig	FSV GP
20	Anna-Karin Wetzig	FSV GP
21	Anna-Karin Wetzig	FSV GP
22	Anna-Karin Wetzig	FSV GP
23	Anna-Karin Wetzig	FSV GP
24	Anna-Karin Wetzig	FSV GP
25		Illustration tagen ur H Trafiksäkerhet 2005 års utgåva. ©Försvarsmakten
26	Anna-Karin Wetzig	FSV GP
27	Anna-Karin Wetzig	FSV GP
28	Anna-Karin Wetzig	FSV GP
29	Anna-Karin Wetzig	FSV GP
30	Anna-Karin Wetzig	FSV GP
31	Johan Pihlström	TrängR/LogS
32	Jonas Pettersson	TrängR/LogS
33	Anna-Karin Wetzig	FSV GP
34	Johan Pihlström	TrängR/LogS
35	Johan Pihlström	TrängR/LogS
36	Anna-Karin Wetzig	FSV GP
37	Anna-Karin Wetzig	FSV GP
38	Anna-Karin Wetzig	FSV GP
39		Statens Väg- och Transportforskningsinstitut
40	Anna-Karin Wetzig	FSV GP
41	Johan Pihlström	TrängR/LogS
42	Anna-Karin Wetzig	FSV GP
43	Anna-Karin Wetzig	FSV GP
44	Jonas Pettersson	TrängR/LogS

Bilaga 1

Exempel på utbildningsplan

Huvudområde	Avsnitt	Adm. körning Personbil, lätt lastbil	Militärt Förarbevis
Inledning	Inledning, lärandemål och krav för utbildningen	0	5
	Arbetsmiljöarbete i trafiken	5	5
	Summa	5	10
FM och civila samhällets arbete	Noll-visionen och Riksdagens mål	5	5
	Trafiksäkerhetsstatistik, trafiksäkerhetsarbetet i andra länder	5	5
	Försvarmaktens trafiksäkerhetsarbete och redovisning av Projekt NollNoll	5	5
	Försvarmaktens centrala trafiksäkerhetsorganisation, ansvar för trafiksäkerhetsarbetet på olika nivåer	5	5
	Trafiksäkerhetsarbetets bedrivande vid förband, skolor och centrum lokal trafiksäkerhetsorganisation och fördelning av uppgifter	5	10
	Summa	25	30
Risk och riskfaktorer	Australienfilm	10	10
	Inledning/Begreppsförklaringar och individuell riskanalys	5	10
	Bas- och omständighetsberoende riskfaktorer	10	10
	Distraktioner vid körning exempelvis mobiltelefon, navigationsutrustning	10	15
	Samverkande riskfaktorer	10	15
	Summa	45	60
Fordonets egenskaper samt inre och yttre säkerhet	Körsäkerhet, krocksäkerhet samt lagkrav	10	10
	Vad händer vid en krock i 50 km/h?	5	10
	Lastsäkring	10	15
	Personlig stridsutrustning i kombination med säkerhetsbälte	0	45
	Eskaleringstrappan	0	15
	Användning av bilbälte	5	10
	Summa	30	105
Sömn och vakenhet	Inledning och styrande dokument	0	10
	Hur och varför vi behöver sova och normalt sömnbehov	10	15
	Trötthetskänslor, trötthet, tecken/effekter på och av trötthet	10	15
	Förarens stridsvärde, lösande av ålagda uppdrag och demonstration av predikteringsmodellen	0	25
	Åtgärder mot trötthet/uttröttnings	10	15
	Diskussion	0	5
	Summa	30	85
Droger och läkemedel	Alkohol, droger och läkemedel i kombination med förande av fordon	10	20
	Rättsliga påföljder och konsekvenser	10	10
	Film "På Tiondelen" eller annat alternativ	5	10
	Summa	25	40
Hastighet	Hastighetens inverkan på risknivån	15	15
	Förevisning bromssträcka	10	30
	Hastighet inom tätbebyggda områden	10	10
	Hastighet utanför tätbebyggda områden inkl övningsområde	5	10
	Hastighet i ett och insatsområde	0	20
	Hastighetens betydelse vid kollision med tunga fordon	5	15
	Övervakning av hastigheten, rättsliga påföljder och konsekvenser	10	10
	Film "Kollision och konsekvens" eller annat alternativ	10	10
Avslutning	Summa	65	120
	Attityder i relation till trafikbeteendet	5	10
	Hastighet och säkerhet	5	5
	År 2001	0	5
	Utfall trafikarbete/dödade	5	5
	Summa	15	25
Totalsumma i timmar		4,00	7,92

	Avsnitt	Antal minuter
Riskutbildning minibuss	Introduktion och inledning	5
	Fordonets konstruktion, egenskaper samt utvärdering av registreringsbevis	30
	Lastsäkring	40
	Körning	160
	Summa i timmar	3,92

	Avsnitt	Antal minuter
Chef/personal i arbetsledande befattning	Introduktion och inledning	10
	Applex Flottilj/Brigad/Bataljonsövning I	320
	Planering tjänsteresa	60
	Erfarenheter och sammanfattning	30
	Summa i timmar	7,00

Litteratur- och källförteckning

SFS Svensk Författningssamling
SFS 1977:1160 med ändringar, Arbetsmiljölagen (AML)

Källor inom Försvarmakten

Skrivelse: TrängR, 2012-01-24, 14 995:80044 Personlig strids- och skyddsutrustning, Försvarmakten

Handbok Trafiksäkerhet 2005, M7753-754021, ISBN 91-975496-6-5

Utbildningsreglemente Trafiksäkerhet 2005, M7749-751001, ISBN 91-975496-7-3

Regler, bestämmelser och handböcker som påverkat innehållet i denna handbok

Försvarmaktens gemensamma riskhanteringsmodell, 2009, Försvarmakten, M7739-350012

HANDBOK

Handbok Trafiksäkerhet ersätter Utbildningsreglemente Trafiksäkerhet 2005 och Handbok Trafiksäkerhet 2005. Publikationen är en del av det systematiska trafiksäkerhetsarbetet som Försvarmakten bedriver. All personal som ska framföra fordon brukade av Försvarmakten ska uppnå kompetenskraven som framgår i publikationen. Syftet är inte att överpröva körkortsbehörigheter utan att komplettera befintliga kunskaper.



FÖRSVARSMAKTEN

107 85 STOCKHOLM
www.forsvarsmakten.se