

## FOKUSGRUPPSINTERVJUER MED UTRYCKNINGSFÖRARE VID AMBULANSSJUKVÅRDEN I VÄSTERBOTTEN

- Synpunkter på utryckningskörning

Rapport nr 145



Pontus Albertsson  
Per-Olof Bylund  
Britt-Marie Nordström  
Karl-Axel Ängquist

Umeå 2010

## Förord

EU-projektet Nordic Safety and Security (NSS) är en centrumbildning mellan Umeå universitet, Luleå tekniska universitet, Totalförsvarets forskningsinstitut och Västerbottens läns landsting samt företag inom och utom regionen. Målet för samverkansparterna är att bli identifierade som ett europeiskt ”triple helix” nätverkscentrum för utbildning, forskning och innovation/kommersialisering, övning och testning inom området Säkerhet och Sårbarhet. Den forskning och utveckling som planeras i projektet har indelats i sex olika kluster: Kompetensutveckling och forskningsanknytning, övnings- och träningsplattform, ledning och ledarskap, smart kommunikation, teknik och metoder samt krisen som arbetsmiljö. I delområde teknik och metoder återfinns det aktuella projektet ”Värdering och utveckling av utryckningsförarnas utbildning”. Föreliggande rapport är en del av det sistnämnda delområdet. Studien har finansierats via Europeiska regionala utvecklingsfonden.

Kontaktperson: Pontus Albertsson  
Tel: 090-785 3152, 070-589 0646  
E-post: [pontus.albertsson@vll.se](mailto:pontus.albertsson@vll.se)  
Webbsida AKMC: [www.vll.se/akmc](http://www.vll.se/akmc)  
Webbsida NSS: [www.nssproject.com](http://www.nssproject.com)  
Webbsida projektet: [www.utryckningskorning.se](http://www.utryckningskorning.se)

Omslagsbild publicerad med tillstånd av Håkan Eliasson

## SAMMANFATTNING

Föreliggande rapport är ett delresultat av projektet ”Värdering och utveckling av utryckningsförarnas utbildning” ingående i EU-projektet Nordic Safety and Security. Fokusgruppsintervjuer med tre kategorier av utryckningsförare genomfördes i Västerbotten. Syftet var att erhålla synpunkter och erfarenheter från förare av ambulansfordon angående utryckningskörning vid prio 1 transporter. Slutsatserna i denna studie är att en majoritet av utryckningsförarnas synpunkter på karaktärsdrag hos säkra utryckningsförare går att härleda till de högre kognitiva nivåerna i GDE-matrisen. Det som bör karaktärisera en säker utryckningsförare är att vara omdömesgill, förutseende, problemlösare, anpassningsbar, ödmjuk, prestigelös och eftertänksam. Det är alltså inte tillräckligt att enbart manövrera och framföra fordonet i trafik utan att en säker utryckningsförare måste ta hänsyn till exempelvis andra trafikanter, faran för viltpåkörning, mörker, trötthet samt kunna reflektera över den egna förmågan.

Att utryckningsförare som yrkeskategori har en seriös syn på sin yrkesutövning är av stor vikt eftersom de i stor utsträckning själva skapar de normer och värderingar som utgör ramarna för en säker utryckningskörning. De lagar och förordningar som styr utryckningskörning idag innebär en stor frihetsgrad under personligt ansvar. Utryckningsförarnas egna normer innebär säkerligen ett stort spann mellan den säkraste förarens högsta hastigheter till den minst säkra förarens högsta hastigheter. När dessa två ytterligheter till utryckningsförare återfinns i en trafikmiljö tillsammans med andra trafikanter är det sannolikt att deras respektive beteenden kan utgöra en påverkan på andra trafikanter. Det är således rimligt anta att säkra utryckningsförare skulle kunna vara föredömen när det gäller hastighetsanpassning genom att själva undvika kraftiga överhastigheter vid utryckningskörning.

Utryckningsförarnas åsikter var att ökad erfarenhet i yrket påverkar utryckningskörningen i positiv mening genom att körningen blir lugnare, jämnare och säkrare vilket tyder på att det är en fördel att inte börja köra utryckningskörning allt för tidigt i karriären. Samtliga utryckningsförare ansåg att körning i stadstrafik var svårast och att det var störst risk att kollidera i stadskörning. Den största risken för allvarliga skador ansågs vara vid landsvägskörning eftersom hastigheterna där i regel är högre. Utryckningsförarna oroades av faran för snörök och viltpåkörning.

Samtliga utryckningsförare ansåg att det inte går att förutsäga hur den omgivande trafiken reagerar när de närmar sig med sitt utryckningsfordon och att det beteende som utryckningsförarna upplever mest problematiskt är att framförvarande fordon bromsar. Utryckningsförarna önskar i stället att medtrafikanterna följer trafikrytmen och håller åt sidan om det är möjligt. Utryckningsförarna ansåg att en jämn hastighet är det viktigaste vid utryckningskörning, men att detta inte alltid uppnås av kollegorna. Alla utryckningsförare var överens om att en samsyn mellan personalen och arbetsgivaren är en viktig del i den allmänna synen på trafik-säkerhet i en organisation. Utryckningsförarna var överens om att de någon gång känt obehag när de åkt med en kollega och att detta kunde vara ett ämne att diskutera i en utryckningsförarutbildning.

## SUMMARY IN ENGLISH

This report is part of a project named “Evaluation and development of the education of emergency drivers”. The project is financed by EU and included in a cooperation called Nordic Safety and Security. Three categories of ambulance drivers were interviewed by using the qualitative method focus groups. The aim of the study was to obtain their aspects of ambulance driving during emergency calls. The results of the study show that a majority of the driver’s aspects of individual characteristics of safe drivers can be derived from the higher cognitive levels of the GDE-matrix. Example of these characteristics is judicious, prospection, problem-solver, adaptive, humbleness, prestige less and thoughtfulness. Furthermore, it is not enough for a safe driver to be able to manoeuvre the vehicle, a safe driver must also take into account other road users, wild animals, darkness, sleepiness and to be able to reflect upon their own ability.

It is also important that drivers of emergency vehicles have a serious view upon their profession because to a large extent they create their own standards and limits for a safe driving. The existing regulations concerning emergency driving means in principle that as long as there are no crashes the emergency drivers creates there own limitations. Among this self-created standard, there is probably a widespread extreme between the safest drivers speed to the more risk-taking drivers speed. These two opposite driver behaviours can probably affect other road-user in either way, hence it is particularly important with safe and serious emergency drivers.

The ambulance drivers opinions was also that more experience in the profession affected the driving in a positive way because experience made them more self-confident in what to do in for example a crash site. They could therefore, concentrate more on driving the vehicle instead of for example concentrating on extrication methods. One conclusion of this is that it is important to obtain experience in the profession before the emergency driving begins. All the groups interviewed concluded that driving in urban traffic was more difficult compared to driving in rural roads. They also concluded that driving in rural roads was associated with greater risks for serious injuries compared to driving in urban traffic. The ambulance drivers also felt anxious about bad weather conditions and elks on the road.

All ambulance drivers concluded that it is impossible to predict the behaviour of other road user when they approach from behind with flashing blue lights and sirens and the behaviour they dislike the most is when cars in front of them is braking. They suggested other drivers not to hit the brake and instead follow the traffic flow of other vehicles. All ambulance drivers also expressed that an even speed without hash braking is what they prefer on emergency calls but this is not always achieved by their colleagues. They also concluded that it is important that the management and employees agrees upon traffic safety issues in an organisation and that they some time have felt anxious about a colleague’s driving behaviour. This might be a subject for discussion in a future emergency driver education.

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>FÖRORD</b> .....	<b>2</b>
<b>SAMMANFATTNING</b> .....	<b>3</b>
<b>SUMMARY IN ENGLISH</b> .....	<b>4</b>
<b>1. INLEDNING</b> .....	<b>7</b>
1.1.    AMBULANSSJUKVÅRDENS UTVECKLING .....	7
1.2.    AMBULANSTRANSPORTER OCH UTRYCKNINGSKÖRNING .....	7
1.3.    AMBULANSRELATERADE SKADEHÄNDELSER .....	8
1.4.    UTBILDNING AV UTRYCKNINGSFÖRARE .....	8
1.4.1. <i>Bakgrund</i> .....	8
1.4.2. <i>Dagsläget</i> .....	9
1.4.3. <i>GADGET och GDE-matrisen</i> .....	9
1.5.    SYFTE .....	10
1.6.    METOD .....	11
1.6.1. <i>Gruppsammansättning</i> .....	11
1.6.2. <i>Genomförande</i> .....	12
1.6.3. <i>Analys</i> .....	12
<b>2. RESULTAT</b> .....	<b>13</b>
2.1.    KARAKTÄRSDRAG HOS EN SÄKER RESPEKTIVE OSÄKER UTRYCKNINGSFÖRARE .....	13
2.1.1. <i>Erfarna manliga utryckningsförare</i> .....	13
2.1.2. <i>Mindre erfarna manliga utryckningsförare</i> .....	14
2.1.3. <i>Kvinnliga utryckningsförare med varierad erfarenhet</i> .....	15
2.2.    HUR PÅVERKAR ERFARENHET UTRYCKNINGSKÖRNINGEN? .....	15
2.2.1. <i>Erfarna manliga utryckningsförare</i> .....	15
2.2.2. <i>Mindre erfarna manliga utryckningsförare</i> .....	15
2.2.3. <i>Kvinnliga utryckningsförare med varierad erfarenhet</i> .....	16
2.3.    RISKER I SAMBAND MED UTRYCKNINGSKÖRNING .....	17
2.3.1. <i>Erfarna manliga utryckningsförare</i> .....	17
2.3.2. <i>Mindre erfarna manliga utryckningsförare</i> .....	18
2.3.3. <i>Kvinnliga utryckningsförare med varierad erfarenhet</i> .....	20
2.4.    HUR REAGERAR OMGIVANDE TRAFIK VID UTRYCKNING MED AMBULANSFORDON? .....	21
2.4.1. <i>Erfarna manliga utryckningsförare</i> .....	21
2.4.2. <i>Mindre erfarna manliga utryckningsförare</i> .....	21
2.4.3. <i>Kvinnliga utryckningsförare med varierad erfarenhet</i> .....	22
2.5.    KOMFORT I VÅRDUTRYMMET UNDER TRANSPORT IN TILL SJUKHUSET .....	23
2.5.1. <i>Erfarna manliga utryckningsförare</i> .....	23
2.5.2. <i>Mindre erfarna manliga utryckningsförare</i> .....	23
2.5.3. <i>Kvinnliga utryckningsförare med varierad erfarenhet</i> .....	24
2.6.    TRAFIKSÄKERHETSKULTUR PÅ ARBETSPLATSEN .....	24
2.6.1. <i>Erfarna manliga utryckningsförare</i> .....	24
2.6.2. <i>Mindre erfarna manliga utryckningsförare</i> .....	25
2.6.3. <i>Kvinnliga utryckningsförare med varierad erfarenhet</i> .....	26
2.7.    TRAFIKSÄKERHETSPOLICY .....	27
2.7.1. <i>Erfarna manliga utryckningsförare</i> .....	27
2.7.2. <i>Mindre erfarna manliga utryckningsförare</i> .....	27
2.7.3. <i>Kvinnliga utryckningsförare med varierad erfarenhet</i> .....	28
2.8.    ÖNSKEMÅL PÅ INNEHÅLL I UTRYCKNINGSFÖRARUTBILDNING .....	28
2.8.1. <i>Erfarna manliga utryckningsförare</i> .....	28
2.8.2. <i>Mindre erfarna manliga utryckningsförare</i> .....	29
2.8.3. <i>Kvinnliga utryckningsförare med varierad erfarenhet</i> .....	29
<b>3. DISKUSSION</b> .....	<b>31</b>
3.1.    RESULTATDISKUSSION .....	33



3.1.1. Slutsatser.....	37
3.1.2. Framtida forskning.....	37
<b>4. REFERENSER .....</b>	<b>39</b>
<b>BILAGA 1.....</b>	<b>42</b>

## 1. INLEDNING

### 1.1. *Ambulanssjukvårdens utveckling*

Ambulanssjukvården i Sverige har under de senaste årtionden genomgått en stor förändring. Från att fram till 1980-talet betraktas som en transportorganisation med begränsad kapacitet att utföra vård på olycksplats (Björnstig 2004) till att idag vara en viktig del i vårdkedjan och vara sjukvårdens förlängda arm så snart någon behöver vård (Suserud, Ahl et al. 2005). I slutet av 1970-talet var kompetensfokus till stor del inriktat på god körvana och god fysik samt förmåga att upprätthålla lugnet i stressade situationer. Exempelvis fanns tidigare krav på C-körkort eller taxibehörighet inom ambulansorganisationer som inte var knutna till landsting. Kompetenskraven för vård av drabbade har successivt höjts från basal förstahjälpen nivå under 1970-talet till dagens krav om bemanning med hälso- och sjukvårdspersonal som har behörighet att administrera läkemedel, i.e. sjuksköterskor (Socialstyrelsen 2009). De fysiska kraven på ambulanspersonal har på senare år varit föremål för forskning där man undersökt sambandet mellan arbetets krav och personalens hälsa med fokus på fysiska, psykologiska och sociala faktorer (Aasa 2005).

### 1.2. *Ambulanstransporter och utryckningskörning*

I Sverige utförs cirka 780 000 ambulanstransporter per år, varav cirka en tredjedel utgör utlarmning till prio 1 uppdrag (SOS Alarm 2009). Socialstyrelsen är den myndighet som tar fram normer och utövar tillsyn av hälso- och sjukvård reglerar i sin författningssamling vilka prioriteringsgrader som ska användas av larmcentralen vid utgående larm. De prioriteringsgrader som idag används är prio 1, 2 och 3. Prio 1 innehåller uppdrag där den drabbade bedöms ha akuta livshotande symptom eller olycksfall, prio 2 innehåller uppdrag där den drabbade bedöms ha akuta men inte livshotande tillstånd och prio 3 innehåller uppdrag där en rimlig väntetid inte bedöms påverka den drabbades tillstånd (Socialstyrelsen 2009). Socialstyrelsens författning innehåller inga andra detaljerade regler om hur ambulansfordonet ska framföras annat än att vårdgivaren ska se till att personal har den kompetens som krävs för att framföra fordonet på ett säkert sätt (Socialstyrelsen 2009).

Det finns idag inga regler från någon myndighet angående förarbehörighet för utryckningsförare vilket innebär att det är tillräckligt med B-behörighet för ambulansfordon som inte väger mera än 3,5 ton men att det krävs C-behörighet för ambulansfordon som är tyngre än 3,5 ton. Ett undantag från detta är att de som har tagit sitt körkort före 1 juli 1996 kan köra de tyngre ambulanserna med endast B-behörighet. Många arbetsgivare har dock egna regler vid anställning, exempelvis att man ska vara minst 21 år och ha haft körkort i minst 2 år.

Själva framförandet av en ambulans på väg regleras i likhet med andra fordon i lagstiftningen av Trafikförordningen (1998:1276). I trafikförordningen används inte Socialstyrelsens prioriteringsgrader utan benämningarna brådskande utryckning och trängande fall används. I förordningen (11 kap § 6-8) finns också reglerat vissa undantag från bestämmelserna för utryckningsfordon. Exempelvis kan föraren av en ambulans vid brådskande utryckning överträda gällande hastighetsbestämmelser samt att med larmutrustning kräva fri väg av andra trafikanter. Föraren ska dock trots signalerna ta hänsyn till andra trafikanters säkerhet. Framförandet av en ambulans kan således under icke utryckning liknas vid körning av andra fordon men under utryckning skilja sig väsentligt åt i vissa avseenden. Exempelvis kan detta vara att både

överträda gällande hastighetsgränser och att köra mot rött ljus vilket kräver kunskap, erfarenhet och gott omdöme av utryckningsföraren för att inte riskera svåra eller dödliga skador hos sig själv eller hos andra trafikanter. Ett exempel på detta är när en ambulans under utryckning påverkar den omgivande trafiken på olika sätt genom att påkalla fri väg med blåljus och siren. I bästa fall uppmärksammar andra trafikanter i god tid att ett utryckningsfordon närmar sig och lämnar fri väg genom att byta körfält och lämna en körbana fri för utryckningsfordonet men det kan också bli häftiga manövrar som överraskar både utryckningsföraren och den omgivande trafiken. Detta kan i värsta fall leda till en sekundärkrasch indirekt orsakad av utryckningsfordonet (Petzäll 2006).

### **1.3. Ambulansrelaterade skadehändelser**

Kunskapen om ambulansrelaterade skadehändelser är i Sverige begränsad och någon heltäckande bild av antalet krascher finns inte tillgänglig. Lundälv (2005; 2006) redovisar att det är svårt att få en heltäckande överblick av antalet ambulansrelaterade skadehändelser i Sverige eftersom övergripande statistik saknats över tid. Lundälv (2009) har dock genomfört en studie vid ett svenskt försäkringsbolag under åren 2003-2005 som innefattar cirka en tredjedel av alla ambulanser i Sverige. Totalt 16 ambulanskrascher djupstuderades och sex av dessa händelser inträffade i korsningar. I 13 av dessa fall var föraren av ambulansen vållande till kraschen och i nio fall inträffade krascherna under utryckningskörning. I en litteraturöversikt och fallstudie under åren 2003-2005 redovisar Petzäll (2006) att 55 fall hittats i Transportstyrelsens databas för trafikskador (STRADA) varav 36 var händelser där ambulanser var inblandade och 19 fall orsakades av ambulanser. Litteratursökning visade att ett flertal studier har genomförts i USA men ingen i Europa. Petzälls fallbeskrivningar visade att de flesta ambulanskrascherna inträffade i korsningar under utryckningskörning, på dagtid, med torr vägbanan och god sikt. Fallbeskrivningarna indikerade att prio 1 körning med ambulans var förknippat med fler krascher än sjuktransportkörning som är den övervägande delen av transporter vilket Petzäll anger som alarmerande. Den vanligaste kollisionstypen var sidokollisioner i mer eller mindre i sneda vinklar (Petzäll 2006). Petzälls studier sammanfaller väl med en studie av Albertsson & Bylund (2009) med material från STRADA över åren 2003-2008. Indikationer finns även om att bältesanvändningen i vårdutrymmet är låg på grund av svårigheter att arbeta med bältet påtaget (Eriksson & Werner 2007).

### **1.4. Utbildning av utryckningsförare**

#### **1.4.1. Bakgrund**

Ambulanssjukvården i Sverige har tidigare i stor utsträckning tränat sina förare av utryckningsfordon genom att köra fordonen i körgårdar och på körbanor av olika slag med syfte att kunna hantera fordonet i olika uppkomna situationer. Utbildningen kunde exempelvis bestå av övningar som syftade till att i höga hastigheter göra en undanmanöver eller parera en sladd. Det är dock tveksamt om denna typ av utbildning har avsedd effekt att reducera krascher. En evidensbaserad studie publicerad i Cochrane Library (Ker, Roberts et al. 2008) redovisar en genomgång av 24 studier av s.k. "post-licence" förarutbildning. Med post-licence menas vidareutbildningar för dem som redan har B-körkort. Studien visar inte på några bevis för att förarutbildning leder till en reduktion av trafikskador eller krascher. En av studierna som genomfördes i Sverige (Nolen, Engström et al. 2002) redovisar dock att med en insiktsinriktad utbildning går det att långsiktigt påverka bilförare. Studien visar exempelvis att utbildningen gav positiva effekter på upplevd förmåga att köra med säkerhetsmarginaler, avståndshållning



och omkörningsbenägenhet. Det är bland annat detta som ligger till grund för att post-licence utbildningar idag har skiftat både namn och fokus från tidigare halkutbildningar till riskutbildningar.

Ambulanssjukvården i Västerbotten utförde under 1980-talet kontinuerligt utbildningar som sträckt sig över flera dagar. Utbildningen har genomförts både sommar- och vintertid och till största delen bestått av olika kör- manöver- och bromsövningar av olika slag på körgårdar, körbanor och plogade isbanor. Från 1998 och senare har ingen vidareutbildning genomförts vid ambulansstationerna i Skellefteå eller i Umeå. De utbildningsdagar som genomförts under 2000-talet är endast endagsutbildningar för nyanställd personal. Om de uteblivna utbildningstillfällena renderat i fler eller färre krascher i samband med utryckningar är svårt att fastställa eftersom jämförande material saknas. Det har dock inträffat tre händelser under utryckning vid stationerna i Skellefteå och Umeå under 2000-talet som förorsakat personskador med avåkning och kollisioner (Personlig kommunikation med Magnus Strömquist och Erik Nordhall, Ambulanssjukvården Västerbotten).

### 1.4.2. Dagsläget

Idag finns i Sverige ingen enhetlig utryckningsförarutbildning. Ett utredningsarbete i frågan om nationella krav på utryckningsförare har pågått i cirka tio år och pågår fortfarande. Bland annat har två motioner inlämnats till Riksdagen (Engle 2007; Staxäng & Bengtsson 2008). Vägverket har framtagit ett utkast till en handbok för utbildning av utryckningsförare utifrån ett tidigare regeringsuppdrag (Berg 2007). I handboken beskrivs att körprestationen vid utryckningskörning drastiskt måste höjas eftersom riskerna är så komplexa. Handboken är tänkt att ge vägledning för vilka kompetenser en utryckningsförare behöver för att minska den risk de dagligen utsätts för. Med utgångspunkt i denna handbok har sedan ett ytterligare dokument framtagits med grundläggande kompetensmål för utbildning av utryckningsförare (Vägverket 2008). Bakom arbetet med styrdokumentet står myndigheterna Räddningsverket, Arbetsmiljöverket, Rikspolisstyrelsen, Socialstyrelsen och Vägverket. Ambitionen med arbetet har varit att ge tydliga incitament för utbildare och blåljusorganisationer samt att säkerställa att förar-kompetensen vid utryckningskörning är god. Styrande har varit att uppnå Nollvisionens idéer samt tanken att upprätthålla en god arbetsmiljö vid utryckningskörning. Dokumentet innehåller inga nya regler men konkretiserar vad som enligt dessa myndigheter behöver ingå i utryckningsförarnas kompetens för att de ska kunna utföra sitt uppdrag på ett säkert sätt.

Dessa grundläggande kompetensmål används idag av ett flertal landsting och privata aktörer. Ett exempel är landstingen i Dalarna, Gävleborg, Jämtland, Västmanland, Sörmland, Uppsala samt en privat entreprenör som arbetar med att ta fram ett gemensamt förslag till utbildningsplan. I den plan som framtagits är utbildningstiden ett år från anställningstest till färdig utryckningsförare (Samverkan112 2008).

### 1.4.3. GADGET och GDE-matrisen

Vägverkets handbok (Berg 2007) har sitt ursprung i den så kallade GDE-matrisen som i sin tur har sitt upphov i tidigare forskning och tillämpades i EU-projektet GADGET (CIECA 2005) vars syfte var att ta fram ett ramverk för en ny förarutbildning som kunde användas på alla nivåer. Grundtanken med matrisen är att en nivåindelad utgångspunkt underlättar förståelsen för vilka kompetenser en säker förare behöver ha. Följande fyra nivåer tillämpades i GADGET:

4. Mål och färdigheter i livet
3. Körningens mål och sammanhang
2. Körning i trafik
1. Kontroll över fordonet

Idén bakom en nivåindelad utgångspunkt är att förmågor och förutsättningar på nivå 3-4 i matrisen påverkar kraven, besluten och beteendet på nivå 1-2 (Hatakka, Keskinen et al. 2002). Tidigare utbildningar fokuserade i huvudsak på fordonsmanövrering i körgårdar och körning i trafiksituationer det vill säga i GDE-matrisens nivåer 1 och 2. GDE-matrisen innehåller ytterligare två kognitiva nivåer som innehåller utbildning kring körning i ett speciellt sammanhang samt hur livs och arbetsförutsättningar påverkar körningen.

I figur 1 nedan kan ses en modell av GDE-matrisen som har modifierats något efter Bergs version (2007). I modellen kan ses fyra hierarkiska nivåer som kompletteras med tre kolumner med kunskapsområden. Förarebeteende och riskmedvetenhet som exempelvis trötthet, grupstryck, attityder till körning och livet i allmänhet är exempel på den högsta kognitiva nivån. De fyra nivåerna och de tre kolumnerna utgör tillsammans den kompetens som en förarutbildning bör förmedla i en utryckningsförarutbildning (Berg 2007).

	GDE-matris	Teori/färdighet	Framgångs/riskrelaterade faktorer	Själv värdering
Nivå 4.	<b>Egna livs och arbetsförutsättningars påverkan på utryckningskörning</b>	Samband mellan, ålder, grupp etc. och förarbeteende	Äventyrssökande Gruppnormer Kamratpåverkan Organisation	Introspektiv kompetens Egna förutsättningar Impulskontroll Reflekterande förmåga
Nivå 3.	<b>Utryckningskörning i ett speciellt sammanhang</b>	Val av tidpunkt Val av färdväg Motivens roll	Trötthet Vinterväglag Rusningstrafik	Egna motiv för val Självkritiskt tänkande
Nivå 2.	<b>Utryckningskörning i trafik</b>	Trafikregler Kommunikationsförmåga Riskupptäckt Automatisering	Efterföljande av regler Avstånd till andra trafikant Halka Oskyddade trafikant	Kalibrering av egen körförmåga Självkritiskt tänkande
Nivå 1.	<b>Manövrering och underhåll</b>	Fordonskännedom Skyddssystem Manövreringsförmåga Naturlagar	Sittställning Bromsarnas förmåga Däckens beskaffenhet	Kalibrering av egen manövreringsförmåga

Figur 1. Hierarkisk indelning av utryckningsföraruppgiften uppdelat på kunskapsområdena teori/färdighet, framgångs/riskrelaterade faktorer och själv värdering (Modifierat efter Berg 2007).

## 1.5. Syfte

Syftet med föreliggande projekt är att via fokusgruppsintervjuer erhålla synpunkter och erfarenheter från förare av ambulansfordon angående utryckningskörning vid prio 1 transporter. Studien ska belysa hur dessa utryckningsförare ser på utryckningskörning utifrån perspektiven; karaktärsdrag hos en säker respektive osäker utryckningsförare, hur påverkar erfarenhet,

risker, omgivande trafik, komfort i vårdutrymmet, trafiksäkerhetskultur, trafiksäkerhetspolicy och utbildning. Ett annat syfte är att resultaten från fokusgruppsintervjuerna ska utgöra underlag för fortsatta studier på området.

## 1.6. Metod

För att fånga uttryckningsförarnas åsikter och erfarenheter angående utryckningskörning användes en kvalitativ metod kallad fokusgruppsintervju (Steward and Shamdasani 1990; Hylander 1998; Wibeck 2000). Fokusgruppsintervju som forskningsteknik syftar till att samla in data för forskningsändamål genom en gruppinteraktion (Steward and Shamdasani 1990; Hylander 1998; Wibeck 2000). Resultat från fokusgruppsintervjuer kan ge ett kvalitativt och brett material men ger inga kvantifierbara data. En frågeguide (se bilaga 1) användes som innehöll öppnings- introduktions- och nyckelfrågor. Nyckelfrågorna var indelade i avsnitten karaktärsdrag hos en säker respektive osäker utryckningsförare, hur påverkar erfarenhet, risker, omgivande trafik, komfort i vårdutrymmet, trafiksäkerhetskultur, trafiksäkerhetspolicy och utbildning.

Ambulanspersonal rekryterades från två ambulansstationer i Västerbotten med upptagningsområde på 143 000 respektive 72 000 personer. Den ena stationen har 39 tillsvidare anställda medan den andra stationen har 25 tillsvidare anställda.

### 1.6.1. Gruppsammansättning

Fokusgruppsintervjuer genomfördes med fem grupper. En grupp från vardera stationen utgjordes av män med kortare erfarenhet av utryckningskörning (mindre än fem år). En grupp från vardera stationen bestod av män med längre erfarenhet av utryckningskörning (mer än 10 år). Den femte gruppen bestod av kvinnor från den större ambulansstationen. Kvinnorna hade varierad erfarenhet av utryckningskörning. Möjligheten att ställa samman grupper av kvinnliga utryckningsförare med erfarenhet och mindre erfarenhet var inte möjlig eftersom det fanns för få erfarna kvinnor tillgängliga. Den genomsnittliga tiden med erfarenhet av utryckningskörning var cirka 3 år för de mindre erfarna och 22 år för gruppen med längre erfarenhet (tabell 1).

Tabell 1. Profiler och deltagare i fokusgrupperna

	Utryckningsförare		
	Längre erfarenhet	Kortare erfarenhet	Varierad erfarenhet
Antal fokusgrupper	2	2	1
Antal deltagare	11	12	7
Män (%)	100	100	-
Kvinnor (%)	-	-	100
Ålder (medel)	49 (SD 9,17)	30 (SD 2,41)	35 (SD 6,65)
Erfarenhet (medel/år)	22 (SD 8,95)	3 (SD 1,88)	5 (SD 6,16)
Antal utryckningar (medel per år och anställd) åren 2006-2007	122*/104**	122*/104**	104**
Körda mil (medel per år och anställd) åren 2006-2007	1315*/1100**	1315*/1100**	1100**

\*Station med 23 anställda

\*\*Station med 39 anställda

Statistik från Akutsjukvården i Västerbotten visar att under åren 2006-07 genomfördes per person och år cirka 104 prio 1 körningar på den större stationen och 122 på den mindre stationen.

nen. Sammantaget ger detta en god grund att reflektera utifrån våra frågeställningar. Anledningen till grupperingen med erfarna män, mindre erfarna män och kvinnliga uttryckningsföreläsare i grupperna var att uppnå intimitet och samförstånd samt underlätta utbytet av information (Wibeck 2000). Ett grundantagande var att människor som har gemensamma erfarenheter och intresseområden är mer villiga att dela åsikter med varandra och att lämna ut personlig information (Wibeck 2000). Gruppdiskussionen leddes av en moderator och en observatör.

### **1.6.2. Genomförande**

Gruppstorleken sattes till maximalt sex personer för att kunna behålla allas uppmärksamhet samt att kunna kommunicera och ha direkt ögonkontakt med gruppen. Lokalen valdes så att det fanns möjlighet att vara avskilt utan störande yttre moment. Dokumentationen skedde genom att samtalet bandades samt att observatören tog korta anteckningar om vem som sade vad. Gruppdiskussionen leddes av en moderator som via en kort instruktion betonade att deltagarna fick själva prata fritt och att moderatören skulle prata så lite som möjligt. Gruppen instruerades att prata med varandra i första hand och inte med moderatören. Moderatören introducerade diskussionen och framförde nya aspekter i ämnet genom att ställa frågor till gruppen. Moderatören uppmanade också personer som inte aktivt deltog i diskussionen att framföra sina åsikter.

### **1.6.3. Analys**

En kvalitativ innehållsanalys inspirerad av Graneheim & Lundman (2004) användes till att strukturera materialet från intervjuerna. Datamaterialet analyserades genom att meningsbärande enheter plockades ut och indelades i kategorier utifrån frågeguiden. En sammanfattande text om deltagarnas kommentarer sattes samman. Faktorer som vägdes in var hur ofta liknande kommentarer förekom i materialet. Kommentarer som förekom oftare fick större tyngd än det som bara sades av någon enskild person, men även motsatta uppfattningar i en fråga var viktiga aspekter.

## 2. Resultat

I detta avsnitt redovisas resultaten från diskussionerna i fokusgrupperna. Resultaten följer frågeguiden och är indelade i rubrikerna säker respektive osäker utryckningsförare, hur påverkar erfarenhet, omgivande trafik, risker, komfort i vårdutrymmet, trafiksäkerhetskultur, trafiksäkerhetspolicy och utbildning. Deltagarnas synpunkter har kategoriserats in under dessa rubriker oavsett när i diskussionen de framkom. I de olika avsnitten redovisas gruppdeltagarnas diskussioner genom ett eller flera sammanfattande stycken. Under varje stycke återfinns ett eller flera urplockade citat från diskussionerna som ska vara representativt för det sammanfattande stycket.

### 2.1. Karaktärsdrag hos en säker respektive osäker utryckningsförare

#### 2.1.1. Erfarna manliga utryckningsförare

De erfarna utryckningsförarna anser i första hand att bra egenskaper för en säker utryckningsförare är stresstålighet, vilket gör att en förare kan hantera många situationer på ett bra sätt. Det som bör karaktärisera en säker utryckningsförare är att vara omdömesgill, förutseende, problemlösare, anpassningsbar, och eftertänksam. En förare som kan planera sin körning värdesätts högt av de erfarna utryckningsförarna.

- *En duktig förare utsätter sig aldrig för några farliga händelser, inget händer. Han släpper på gasen innan omkörning av lastbil.*
- *Planerar körning så att inga situationer uppstår.*

Ödmjukhet är en annan egenskap som värdesätts högt. Prestigelöshet är också en god egenskap vilken underlättar kommunikationen med och påverkar attityderna till kollegorna. Eftertänksamhet är en bra egenskap, vilket kan användas till att reflektera över körningen.

- *Man måste ha insikt om sina egna problem för att kunna åtgärda dem.*

En osäker utryckningsförare är den som är tävlingsinriktad och har bristande omdöme samt inte kan ta kritik och saknar förmåga att reflektera över sitt beteende. Förare som saknar självinsikt och som är svåra att samtala med om sin körning är också osäkra utryckningsförare. Förare som är stressade, irriterade och gnäller på den omgivande trafiken är osäkra förare. De kör på ett ryckigt sätt med många tvära inbromsningar och hastighetsökningar om vartannat. Förare som kör fort och aggressivt med små marginaler och håller korta avstånd räknas som osäkra förare.

- *Den som älskar att köra fort och kör fort och som tror att de därmed är duktiga är osäkra förare.*
- *Den som kör med små marginaler, aggressivt, med för korta avstånd. Gasar när man skulle ha bromsat. Pratar kanske och gnäller på medtrafikanter.*
- *Reflekterar för lite som chaufför. Vart ska jag och hur. Man ser det i körningen. De ligger ofta bakom en lastbil i 110 km/t och har ingen framförhållning när de ska göra en omkörning.*

### 2.1.2. Mindre erfarna manliga utryckningsförare

En säker utryckningsförare ska enligt de mindre erfarna utryckningsförarna vara lugn, fokuserad och koncentrerad på sin körning. Den säkra utryckningsföraren ska vara uppmärksam på trafiken och den omgivande miljön och planera sin körning. Vidare ska en säker utryckningsförare kunna läsa av trafiken och förutse situationer som kan tänkas vara potentiellt farliga och undvika att hamna i dessa situationer. En säker utryckningsförare ska vara fokuserad på sin körning och inte försöka ta över arbetsuppgifter från sin kollega som exempelvis att kontrollera adresser, ringa upp den drabbade och sköta kommunikationen med SOS Alarm. En säker utryckningsförare är den som kör lugnt utan tvära inbromsningar och tvära svängar.

- *En säker utryckningsförare har en jämn körning, inte jätteinbromsningar, snabba filbyten. Att allt går mjukt men fort.*
- *Den som kör har planerat omkörningen. Man tänker efter i huvudet, vägval, tidpunkten, trafiksituationen. Man vet i huvudet vilka faror och risker som finns på den specifika vägen och planerar. En planerad omkörning kan ev bli med sänkt fart, snygg omkörning. Om man måste tvärbromsa har jag kanske planerat lite för dåligt.*
- *En säker utkörning då kör föraren inom ens egna gränser. Det känns tryggt.*

De mindre erfarna utryckningsförarna anser att en osäker utryckningsförare är stressad och inte fokuserad på sin körning utan kan koncentrera sig på andra saker. En osäker utryckningsförare är den som chansar och utgår från att andra trafikanter ska uppträda på ett visst sätt och när de inte gör som den osäkra utryckningsföraren tänkt blir han eller hon frustrerad, stressad eller arg. Körningen hos den osäkra utryckningsföraren blir ryckig och upplevs som aggressiv. Ett exempel kan vara att köra in i en kurva med hög fart utan att ta hänsyn till att det kan vara isfläckar i kurvan.

- *Ja, att åka med en stressad kollega är det värsta. Med stressen följer stirrighet, fokuserar på andra saker kanske. Mycket tankar och frågor kommer med stressen. Man kan fråga om samma saker flera gånger.*
- *En osäker utryckningsförare tar inte in det man diskuterar. Då upplever man att den här personen inte är riktigt skärpt. Då känns det obehagligt.*
- *Ryckig körning och folk som har en slags föreställning om hur medtrafikanterna kommer att reagera är dåligt. Att de räknar med att de kommer att väja men får då tvärbromsa för att bilisten inte gick åt sidan.*
- *Även nonchalans är dåligt, att de tar för sig för mycket och räknar med att de ska få fri lejd och blir upprörda. Det faller in under stress men vissa har kanske dåligt omdöme.*

En osäker utryckningsförare är enligt de mindre erfarna utryckningsförarna den som håller för korta avstånd till framförvarande trafik och överskattar sin egen förmåga att kunna reagera på vad andra trafikanter gör. En utryckningsförare som är impulsiv och låter känslorna styra eller ta över upplevs som negativt.

- *En osäker utryckningsförare är impulsiv, planerar inte körningen, chanstagande. Blir man stressad blir man mycket mer impulsiv. Man antar saker.*
- *Oförmåga att ta ansvar. Tror att de är bättre på att köra än de är.*
- *Överskattar sin egen förmåga.*

### 2.1.3. Kvinnliga utryckningsförare med varierad erfarenhet

De kvinnliga utryckningsförarna anger att viktiga karaktärsdrag för en säker förare ska vara en utryckningsförare som är lugn och genomför sin körning på ett tydligt sätt för andra trafikanter. Utryckningsföraren ska vara fokuserad och koncentrerad på sin körning samt att visa sig hänsynsfull mot kollegan och andra trafikanter. De anser att det är viktigt att vara lyhörd och inneha samarbetsförmåga.

- *Viktiga egenskaper som man ska ha är vara lugn och ha tydlighet i körningen. Man ska vara hänsynsfull mot kollegan och andra trafikanter.*

Karaktärsdrag hos en osäker utryckningsförare som diskuteras i gruppen är att föraren genomför sin körning på ett ryckigt sätt genom häftiga inbromsningar och gaspådrag. Även föraren som inte är fokuserad på sin körning anges som osäkra karaktärsdrag. Den ej fokuserade föraren engagerar sig i andra saker samtidigt under körningen samt att detta inverkar negativt på körningen. Dessa andra saker är då oftast uppgifter som förarens kollega handhar som exempelvis radio- och telefontrafik eller kartläsning.

- *Då jag blir lite fundersam är då kollegan inte klarar av att köra, prata med mig och inte kunna vrida på huvudet utan att ambulansen samtidigt förflyttas på vägbanan samtidigt som han gasar, och bromsar, gasar och bromsar, då blir jag nästan vansinnig.*

Utryckningsförarna i den kvinnliga gruppen anger att det är passande att anta ett gott förhållningssätt utåt sett mot kollegor och patienter och anger bruk av solglasögon på en olycksplats som ett exempel när man undersöker en patient. De anger att detta kan de bara se hos sina unga manliga kollegor.

- *Om man står nere i diket med en patient och solglasögonen är på fortfarande. Det går inte. Det är oartigt mot patienten också. Det skulle vi aldrig ha inne på sjukhuset.*

## 2.2. Hur påverkar erfarenhet utryckningskörningen?

### 2.2.1. Erfarna manliga utryckningsförare

En erfaren utryckningsförare är enligt de tillfrågade grupperna en förare som kör mindre aggressivt, är lugnare och tänker mera på andra trafikanter, kollegor och anhöriga. Körningen är mindre ryckig än de första åren och föraren läser av trafiken bättre.

- *Med åren lär man sig att se hur folk agerar runtomkring så att man kan känna igen beteenden.*

En erfaren utryckningsförare tar mindre risker. Den erfarna blir med åren tryggare i sin körning och man reflekterar över om man verkligen behöver köra så fort. Dessa egenskaper har inte förmedlats via utbildning utan det har kommit med åren.

- *Nej det har inte kommit via utbildningar utan man kanske har kört av sig eller mognat som människa.*

### 2.2.2. Mindre erfarna manliga utryckningsförare

De mindre erfarna utryckningsförarna diskuterar hur deras utryckningskörning förändrats i takt med att de har blivit mer erfarna. De anger att stressen som de tidigare kände av och som påverkade körningen blivit mindre i takt med att de känner sig säkrare på vad de ska göra när de kommer fram till den drabbade. De anger att de numera inte behöver tänka så mycket på

vilken utrustning som ska medföras och hur de ska agera vid framkomsten till den drabbade utan kan fokusera på körningen och att detta troligen inverkar positivt på hur de kör.

- *Helt klart för min del, mer lugn, inte alls samma stressnivå som i början. Det blir en vana, rutin allt man gör, ju fler gånger man gör det och man behärskar flera saker i hela biten och då behöver man fokusera på färre saker åt gången.*
- *Man vet vilka väskor man ska ha med sig när man kommer fram, vet vilka roller man har, behöver inte aktivt förbereda sig på samma sätt.*

De mindre erfarna utryckningsförarna anger att de med ökad erfarenhet fått bättre insikt i om att tiden inte har lika stor vikt. De anger att de tänker mera på att komma fram nu än att köra så fort som möjligt för att kunna vinna någon minut. Som exempel anger de att tidigare kunde accelerera häftigt för att i nästa ögonblick bli tvingade till att bromsa hårt inför en annalkande bilkö. Nu accelererar och bromsar de inte lika mycket utan håller en jämnare fart under utryckningen. De uppger att den första tiden innebär cirka 1-2 år innan de anser sig köra lugnare.

- *I början tokaccelererade man mycket men måste ändå bromsa längre fram där det var en bilkö. I slutändan hade det gått lika fort som att ta det lite lugnare.*
- *Man kör lugnare numera. Man tänker mer på att komma fram än att vinna några minuter, det är viktigast.*
- *Man tjänar inte så jättemycket tid på att köra fortare utan det är så liten vinst i förhållande till risken.*
- *Man kan köra lugnt och sansat och vet att man kommer fram även om man missat en halv minut.*

### **2.2.3. Kvinnliga utryckningsförare med varierad erfarenhet**

De kvinnliga utryckningsförarna anser alla att de har förändrats i takt med ökad erfarenhet. En del anser att de förändrats mycket medan andra anser att de förändrats mindre. De känner sig inte lika stressade nu i sin körning och de tror sig vara effektivare och ha större framförhållning. Ett exempel på att de inte känner sig lika stressade är att de nu inte har några problem med att köra utryckningskörning på 2+1 vägar med vajerräcken. Tidigare ansåg de att det var trångt men att de numera inte längre upplever utryckningskörningen på det sättet. De anser att de kör med större marginalen nu med ökad erfarenhet. Ett exempel på detta är att de vill ha ett större avstånd till andra trafikanter vid omkörningar.

- *Jag minns hur det var första sommaren. Det hissade i magen.*
- *Känslan man har i början med pulsen och handsvetten och knäna kan hoppa av stress, det har försvunnit men det kan säkert komma tillbaka om det blir ett larm som man känner sig stressad av, men i stort.*

Den kvinnliga gruppen anser att de blivit tryggare som förare i takt med att de får erfarenhet. Skillnaden mot tidigare är att de nu har lärt sig att själva bestämma över sin körning och att de mera kör efter den egna erfarenheten. De säger att de fortfarande kan känna sig nervösa men att de kan ta bättre kontroll över nervositeten numera.

- *Jag bestämmer nu och har ansvaret för körningen. Jag går efter min egen kapacitet.*
- *Ja man kan vara nervös i vissa fall men den faktorn styr mig inte längre.*



## 2.3. Risker i samband med utryckningskörning

### 2.3.1. Erfarna manliga utryckningsförare

På frågan om vad utryckningsförarna anser vara de största riskerna vid utryckningskörning så anser de att körning i stadstrafik är det som är svårast och det är där som risken för kollision med andra fordon är störst. I stadstrafik är det många andra trafikanter som de måste ta hänsyn till och att man måste bryta mot trafikregler som exempelvis att köra mot rött ljus i korsningar.

- *Den största risken är att man ska krocka med en annan bil i stadstrafik. Det blir trängre. Det är svårt att se i korsningar och att överblicka.*
- *I stan armbågar man sig fram och får bryta mot trafikregler och akta sig och köra genom korsningar när det är rött. Så blir det inte vid landsvägskörning. Ibland hinner de inte ens upptäcka en och det känns inte alls farligt på landsvägen.*

De anser att utryckningskörning i stadstrafik är svårare eftersom de inte bara har sin egen förmåga, bilens egenskaper och vägförhållanden att ta hänsyn till. De måste ta hänsyn till andra trafikanters beteende. De anser att stadstrafiken är svårast eftersom det där finns korsningar med stillastående trafik som blockerar deras färdväg. Omkörningar i stadstrafik är svårt eftersom det då är svårt att veta vilka av medtrafikanterna som har uppmärksammat utryckningsfordonet och vilka som inte har uppmärksammat den utryckande ambulansen. I stadstrafik kan många oväntade situationer uppstå medan det händer färre oväntade situationer under landsvägskörning.

- *Omkörning i stadstrafik och du har en kö att köra om. Vilka har sett mig och vilka har inte sett mig? Rätt som det är kör en bil ut framför näsan.*

De erfarna utryckningsförarna anser att utryckningar i stadstrafik kan vara stressigare jämfört med utryckningar i landsvägstrafik om informationen angående adressen är oklar. De kortare avstånden i stadstrafik gör att det blir mindre tid till att fundera över det aktuella fallet samtidigt som de kan behöva utföra andra uppgifter som exempelvis att kommunicera med SOS alarm, sjukhuset eller den drabbade.

- *En osäker adress i stan stressar mer än en dito i Burträsk, du har mer tid.*
- *Många gånger kommer det mycket information i början av en körning.*
- *Du måste prata i telefon, det kan vara oklart vad du åker på. Du får olika bud hela tiden.*

Samtidigt som de erfarna utryckningsförarna anser att utryckningskörning i stadstrafik är förenat med störst risk att kollidera med ett annat fordon så är de medvetna om att konsekvenserna blir svårare om det händer något under landsvägskörning eftersom hastigheterna är högre.

- *Men ju fortare det går desto värre blir det om det går åt pipsvängen. I stadstrafik blir det i regel bara plåtskador.*
- *Med fler medtrafikanter ju mer hänsyn måste man ta och desto svårare blir det. Men faran för mitt liv är ju större där det går fortare.*

Faran för viltpåkörning verkar vara något som oroar de flesta av de erfarna utryckningsförarna. De anser att viltstängsel inger en stor trygghet eftersom det reducerar risken för kollisioner med vilt. Det finns de som anger att de valde en station vars omgivande vägar var till stor del

utbyggda med viltstängsel. Utryckningsförarna säger också att de känner sig tryggare i de större fordonen eftersom de anser att dessa fordon klarar viltpåkörning bättre jämfört med de mindre ambulansfordonen. Utryckningsförarna ger uttryck för att förhållanden vid landsvägskörning med mycket snörök och tung trafik ger upphov till oro. Ett exempel är att de hinner upp en långtradare som ger tecken och vill att de ska göra en omkörning men snörök gör sikten i det närmaste obefintlig.

- *Men den stora risken vid landsvägskörning är om det skulle hoppa ut något vilt på vägen. Det är jag mest skraj för. Får jag en sladd på bilen har jag själv orsakat det genom att köra för fort. Det kan ju vara en stor grop i vägen men tappar jag kontrollen över bilen så är det mitt eget fel då har jag inte anpassat hastigheten rätt. Men dyker det upp en älg, ren eller hare och instinktivt får man för sig att man ska väja för den och det går då åt helvete.*
- *Speciellt snörök, långtradare som ser blåljus och håller åt sidan och så ska jag köra in i en vit vägg, ser inget. Skitjobbigt!*
- *Vägar utan viltstängsel. High alert för mig. Jag valde ju satellitstation för att det var enda vägen då med viltstängsel.*

Utryckningsförarna är oroadade över vintervägar som är dåligt plogade och där förarna inte är helt säkra på hur underlaget ser ut. Det kan vara oroande att köra på vägar i glest befolkade områden där hjälp kan vara långt borta om de själva skulle hamna i en nödsituation.

- *Jag tycker att oplogade vintervägar med halka under där man inte har en aning om hur det kan se ut. Känns pyrt.*

### **2.3.2. Mindre erfarna manliga utryckningsförare**

De mindre erfarna utryckningsförarna anser att utryckningskörning i stadsmiljö är svårast och förknippat med störst risk för en krasch. Anledningen är att miljön oftast är mera komplex med trafikljus, korsningar, refuger samt många olika trafikanter som man behöver ta hänsyn till. En del av utryckningsförarna anser också att de på grund av komplexiteten måste hålla en högre koncentrationsnivå vid utryckningskörning i stadsmiljö och att det därigenom blir svårare. Samtidigt är man medveten om att hastigheterna i regel är lägre i stadstrafik och att konsekvenserna därigenom inte anses bli så allvarliga.

- *Stadskörning är svårare eftersom det är fler element inblandade och fler trafikanter som man inte kan beräkna.*
- *Inne i stan är du ju aldrig uppe i så höga farter, där använder du blåljuset för att slippa köer. Du har inte samma möjligheter att köra fort.*

De mindre erfarna utryckningsförarna anser att landsvägskörning visserligen generellt sett är enklare eftersom det i regel är färre andra trafikanter men att det under vissa förhållanden är förknippat med större risk för den egna säkerheten eftersom hastigheterna i regel är högre samt att väder och ljusförhållanden kan försvåra utryckningskörningen avsevärt. Utryckningsförarna uttrycker exempelvis en oro för att köra utryckning under den mörka årstiden på året samt när besvärliga förhållanden råder som när sikten är nedsatt på grund av snörök. Faran för viltpåkörning är något som oroar de mindre erfarna utryckningsförarna. Vid landsvägskörning längre sträckor känner de en oro när de passerar byar där sikten kan vara nedsatt av exempelvis hus och andra byggnader intill vägen.

- *Mörker är jobbigt, särskilt på vintern, innan snön kommer. Å när det regnar, då är det inte roligt alla gånger. Men förhoppningsvis tar man ner farten mycket.*

- *Jag tycker att det läskigaste är när du kör landsvägskörning och kommer in i byar. Jag vet att om det inte är så många bilar ute så då är man inte lika uppmärksam. En del går på vägen, i stan är folk mer uppmärksam och man kör inte med så hög hastighet i stan.*
- *Det finns en distinktion där en krock i stan ger en trasig framlykta men i en påkörning i en by kan ge ett dödsfall.*

En del av de mindre erfarna utryckningsförarna oroas av att en del av de ambulansfordon som de använder inte anses lika säkra som andra fordon. De anser att arbetsgivaren tar för lite hänsyn till trafiksäkerheten när fordonen inköps. Som exempel tar de upp att de hellre skulle sitta i ett säkert fordon tillsammans med en kollega som de anser kör på ett osäkert sätt än tvärtom med i en som de upplever det, ett osäkert fordon tillsammans med en kollega som kör säkert. De anger att fordonets egenskaper är viktigt att ta hänsyn till vid nyinköp av ambulanser och detta borde få större betydelse.

- *Det är väldigt nonchalant av arbetsgivaren att prata om säkerhet och ändå får vi bilar som inte borde vara med. Om det är moddigt och du måste köra över en mittsträng så vet du att den slänger med bakvagnen.*
- *Jag sitter hellre i en bra bil tillsammans med en som är dålig att köra än i den dåliga bilen med en som är bra på att köra.*

De mindre erfarna utryckningsförarna diskuterar hur de hanterar de olika risker som en utryckning innebär. Ett sätt som de säger sig ha fått med sig från tidigare utbildning är att de exempelvis vid genomfart i en korsning när de själva har rött ljus ska hålla en hastighet som gör att de själva kan avstyra alla former av tillbud som uppstår. De ska alltså inte förlita sig på att andra trafikanter ska vara så uppmärksamma att de avstyr situationer som uppstår utan att de ska själva bibehålla den kontrollen.

- *Du måste se till att du alltid kan stanna. Du kan ju bli påkörd. Man ska förutsätta att andra trafikanter kan komma att göra fel. Då är du beredd på olika misstag andra trafikanter gör.*

De mindre erfarna utryckningsförarna har en tudelad syn på hastighetsökning och risker. De är mycket väl medvetna om att en ökning av hastigheten ger minskade marginaler men samtidigt anser de att de finns fall när de medvetet ökar hastigheten. Samtidigt som de säger att de ökar hastigheten i vissa fall så hanterar de riskerna genom att de inte chansar och inte gör några farliga omkörningar i de fall när det är riktigt bråttom. Som exempel anger de fall med larm om att ett barn satt en legobit i halsen. De anger samtidigt att det finns fall där de medvetet håller igen och drar ned på farten. Ett exempel är när någon har fallit utomhus, är vid medvetande och är under uppsikt av förbipasserande. I detta och liknande fall drar de medvetet ned på farten om prioriteringen från larmcentralen är densamma i båda fallen.

- *Svår fråga, om ser det krasst så är det ju så att om man kör fortare så minskar man ju marginalerna, så egentligen är ju svaret ja men man försöker ändå hålla det rimligt, det får inte bli farligt.*
- *Igår hade jag en körning där det låg en äldre herre ute med ont i en höft. I och med att han låg ute blev det ju ogynnsam miljö och då blir det en prio 1 men vi visste att det fanns folk där och han hade filter. Det är ju inte som ett barn med en legobit i halsen. Det blir en skillnad där i stresspåslag. Och ja, det påverkar körningen väldigt mycket. Ja, man kör långsammare då.*

### 2.3.3. Kvinnliga utryckningsförare med varierad erfarenhet

Den kvinnliga gruppen av utryckningsförare anser att utryckningskörning i stadstrafik är förknippat med störst risker eftersom det är fler andra trafikanter som de behöver ta hänsyn till och att man därmed behöver vara mer uppmärksam flera saker samtidigt. De oroas speciellt av fotgängare som kan vara svårare att upptäcka jämfört med bilar som är lättare att kontrollera. Samtidigt säger de att vid körning i stadstrafik är det i regel lägre hastigheter vilket gör att konsekvenserna av en eventuell krasch är mindre. Utryckningskörning i stadstrafik kräver att utryckningsförarna planerar körningen och tänker ut alternativa färdvägar när exempelvis trafikstockningar vid rusningstrafik eller vägarbeten kan innebära att utryckningskörningen försvåras.

- *I stan är det lägre hastighet så om det skulle smälla blir det kanske mindre skador. Men det är jobbigt med människor vid vägarna.*
- *Staden i rusningstrafik är jobbigt.*

De anser att det finns mer tid att hämta in under längre körningar på landsväg om de håller en hög hastighet samtidigt som de måste väga in säkerheten för andra trafikanter. Om de håller en alltför hög hastighet finns risken att andra trafikanter inte hinner uppmärksamma deras utryckningsfordon. De anser att det är viktigt att vara tydlig gentemot andra trafikanter under landsvägskörning genom att exempelvis placera sitt fordon mot mitten av vägen i god tid innan en omkörning. De kan då uppmärksamma det framförvarande fordonet om sin avsikt genom att blinka med helljuset.

- *Under landsvägskörning kan man hämta in tid men bilisterna ser oss kanske inte för att vi kommer för fort. Det är ett aggressivare körbeteende där trafikanterna förstår vad jag avser att göra utan jag utsätter dem i fara.*

De diskuterar att utryckningskörning är väderberoende. Under goda förhållanden med uppehållsväder, goda siktförhållanden och torr vägbanan anser de att landsvägskörning är relativt enkel jämfört med utryckningskörning i stadstrafik. Men när besvärliga väderförhållanden råder är landsvägskörning mycket riskabel. De kvinnliga utryckningsförarna anser att faran för viltpåkörning är något som oroar dem under landsvägskörning och speciellt vid mörkerkörning. De hanterar detta genom att sänka hastigheten samt att köra mera mot mitten av vägen om trafiken tillåter. De oroas av att köra på okända vägar där gropar och kurvor kan ställa till problem under utryckningskörning.

- *Vilt och mörker oroar mig, det är inte alltid man ser rätt saker i mörkret. En skugga kan vara ett djur.*

En del av kvinnorna med kortare erfarenhet av utryckningskörning anger att de tycker att landsvägskörning ställer högre krav på dem eftersom det är högre hastigheter på landsvägskörning. Någon av dem anger dessutom att de vid något tillfälle när larmet inkommer förstår att det blir en längre landsvägskörning med speciella omständigheter som försvårar körningen exempelvis, mörker, halka eller snöfall kan överlåta körningen till en mer erfaren kollega.

- *Jag har alltid känt att ju längre avstånd det är från stan ökar kraven på mig. Jag blir mer nervös om jag ska köra lite snabbare.*
- *Ja, mer press när man ska köra flera mil och det gäller minuter så kan jag känna mer press när jag ska köra långt.*

De kvinnliga utryckningsförarna anser att trötthet påverkar dem som utryckningsförare. De anser alla att man blir en sämre förare när man är trött. Reaktionsförmågan minskar, uppmärksamheten blir sämre samt att man är mera passiv i sin körning.

- *Ja, det är jobbigt att vara fokuserad och alert när man är trött.*
- *När man är trött reagerar man senare och får tunnelseende.*
- *Man slutar titta ut i skogen. Särskilt om man varit vaken hela natten, man går som i en dvala.*

De uppger att de har lite olika taktik för att hantera sin trötthet. De flesta sänker hastigheten i takt med att deras uppmärksamhet sänks men någon ökar hastigheten för att kunna hålla sig vaken.

- *När jag är trött brukar jag köra lite saktare. Landsvägskörningar nattetid många mil i en mörk skog är värst.*
- *Jag brukar köra fortare när jag är trött för att hålla mig vaken.*

## **2.4. Hur reagerar omgivande trafik vid utryckning med ambulansfordon?**

### **2.4.1. Erfarna manliga utryckningsförare**

En grundläggande uppfattning som båda grupperna uttrycker bland de erfarna utryckningsförarna är att det inte går att förutsäga hur den omgivande trafiken reagerar när ett utryckningsfordon närmar sig. Du måste istället som utryckningsförare ha beredskap för det oväntade. Medtrafikanterna verkar vara benägna att släppa fram utryckningsfordon men kommunikationen mellan utryckningsföraren och trafikanten kan gå fel ibland och detta måste utryckningsföraren vara beredd på.

- *Man måste lära sig att man kan förvänta sig vad som helst, och har man den beredskapen då blir det inte lika jobbigt.*
- *Ta aldrig för givet att de har sett eller hört dig. Om du har fått ögonkontakt kan du veta att du har blivit uppmärksammas men annars ska du vara ganska misstänksam.*

De erfarna utryckningsförarna anser att en bra taktik är att inte närma sig framförvarande trafik allt för fort eftersom de då riskerar att bli överraskade och kan reagera med oväntade manövrar. De anser att det är viktigt att de som utryckningsförare visar den omgivande trafiken vad de tänker göra genom att använda blinkers och genom att placera utryckningsfordonet i rätt körfält. Det viktigaste utryckningsförarna vill lära ut till andra trafikanter är att undvika att vidröra bromspedalen eftersom det då blir svårt att bedöma avståndet till det framförvarande fordonet när de i hög fart närmar sig bakifrån. När bromsljuset lyser på ett fordon som ligger en bit framför är det svårt att uppfatta om fordonet bromsar hårt eller om bara bromsljuset är tätt utan någon större inbromsning.

- *Det man vill lära ut till trafikanter är att aldrig vidröra bromspedalen. Då tog man bort mer än 50 % av all farlig körning. Ett exempel är panikbromsning i korsning.*

### **2.4.2. Mindre erfarna manliga utryckningsförare**

De mindre erfarna utryckningsförarna är alla överens om att det inte går att förutse hur den omgivande trafiken uppträder när den närmar sig med sitt utryckningsfordon. De kan svänga till vänster eller till höger eller bara bromsa utan att svänga. Det som de anger som farligast är när framförvarande fordon tvärbromsar eftersom avståndet mellan framförvarande fordon och

det uttryckande fordonet kan reduceras på kort tid. Detta blir speciellt påtagligt om uttryckningsfordonet håller en hög hastighet när de närmar sig framförvarande fordon. De anger därför att de försöker att inte närma sig framförvarande fordon så snabbt utan avvaktar tills de är säkra på att trafikanterna framför har uppmärksammat att de närmar sig. De anger att de brukar hålla sitt uttryckningsfordon ut mot mitten av vägen dels för att underlätta att framförvarande fordon uppmärksammar att de närmar sig men att de därav har möjlighet att göra en mindre undanmanöver om fordonet framför skulle bromsa in tvärt.

- *När man närmar sig en bil bakifrån och märker att de sannolikt inte har noterat att man kommer intar man bromsberedskap och avvaktar med att köra om. Man märker ju nästan alltid när de har sett en. De ändrar något i sitt körmönster. Man väntar på det innan man gör omkörningen. Man vill inte överraska i backspegel.*

De råd som de mindre erfarna uttryckningsförarna vill ge till andra trafikanter för att deras uttryckningskörning ska underlättas är att trafikanterna ska fortsätta att hålla sig till trafikrytmen och inte göra oväntade saker. Om de vill underlätta framkomsten för uttryckningsfordonet ska de framförallt inte bromsa utan visa vad de avser att göra genom att använda körriktningsvisaren och sedan hålla ut mot kanten av vägen. Trafikanterna kan med fördel använda körriktningsvisaren till att visa för uttryckningsföraren att de har uppmärksammat uttryckningsfordonet.

- *Bromsa inte! Bromsning sitter i ryggraden hos folk.*
- *Se efter var jag säkrast kan vika av eller bereda väg, ta sig tid de extra sekunder att blinka, svänga åt sidan.*
- *Blinkar de får man bekräftelse på att de sett oss.*
- *Behålla trafikflöde är ett gott råd. Då kommer vi förbi snabbt.*
- *Bromsa inte och avvik inte från trafikrytmen, inte gasa.*

### **2.4.3. Kvinnliga uttryckningsförare med varierad erfarenhet**

De kvinnliga uttryckningsförarna är överens om att det inte går att förutsäga hur den omgivande trafiken betar sig när de närmar sig med sitt uttryckningsfordon. Detta speciellt vid korsningar där andra trafikanter kan svänga åt vilket håll som helst.

- *Vid korsningar går det inte att räkna ut hur folk betar sig. En kör vänster, en kör höger. Det är alltid så.*
- *Nej det går inte att förutse någonting, jo en sak, de är så stressade att de kan göra vad som helst.*

Den taktik som de använder sig av är att invänta vad den omgivande trafiken gör och sedan passera när de har stannat eller svängt åt sidan. Det som den kvinnliga gruppen helst vill att andra trafikanter ska undvika är att bromsa eftersom det då kan bli svårt att på avstånd avgöra om fordonet framför bromsar hårt och stannar till eller bara om de bara snuddar vid bromspedalen och fortsätter i samma hastighet.

- *Det är stressreaktionen. Bromsar. Ju senare de upptäcker en ju mer stressat beteende.*
- *Fäll ut blinkers, och sakta ner.*

## 2.5. **Komfort i vårdutrymmet under transport in till sjukhuset**

### 2.5.1. Erfarna manliga utryckningsförare

På frågan om hur utryckningsförarna bestämmer vilken hastighet som är den optimala när de ska transportera sina patienter in till sjukhuset anser grupperna samstämmigt att det självfallet är den drabbades tillstånd som bestämmer hur bråttom det är och att detta förmedlas via kommunikation mellan vårdaren och föraren. Kommunikationen sker dels via ögonkontakt via backspeglarna om det är möjligt men genom att tala med varandra via luckan eller via radiokommunikation. Grupperna är överens om att det är den person som vårdar som bestämmer hastigheten. Hastigheten kan ändras under färden om förutsättningarna förändras, exempelvis att den drabbades tillstånd förvärras.

- *Ofta när det är prio 1 har man ju alltid en kommunikation. Åtminstone om det är utanför stan. Då har man en dialog. Man pratar.*
- *Om man ska larma in till akuten frågar man hur går det där bak? Man frågar efter parametrar eller hur färden går, om de har ont, är smärtan rörelseutlöst? Skumpar det för hårt?*

Kommunikationen mellan utryckningsföraren och vårdaren i sjukhytten är viktig för att körningen ska anpassas till den drabbades tillstånd, väglaget och den omgivande trafiken. Det är dock inte alltid att ögonkontakt fungerar optimalt utan det är säkrast att använda röstkommunikation. Ögonkontakt kan lätt feltolkas.

- *För att få info måste man ha röstkommunikation, det funkar inte riktigt med blickar i backspeglarna. NN berättade att han nyss hade fått en prio 1 körning och jag sitter bak, han kör ganska hårt och han tror att jag vill att han ska köra ännu fortare men det betydde att han skulle ta ner gasen.*

Utryckningsförarna diskuterar att kommunikationen underlättas när de använder i förväg överenskomna uttryck som exempelvis ”mjuk 1:a” vilket innebär att de inte stannar för rött ljus på sin väg in till sjukhuset utan påkallar friväg. Det är viktigt att färden in till sjukhus är mjuk utan häftiga inbromsningar eller undanmanövrar. Detta dels för komforten för den drabbade som ligger på baren men för att underlätta för vårdaren i sjukhytten att bedriva vård och genomföra nödvändiga kontroller under färden in till sjukhuset.

- *En mjuk 1 brukar man säga. Stanna inte vid rödljusen.*
- *Så länge det är mjukt hamnar man inte situationer som gör att du måste göra en inbromsning eller en undanmanöver.*

### 2.5.2. Mindre erfarna manliga utryckningsförare

De mindre erfarna utryckningsförarna anger att de under färden in till sjukhus med en patient normalt sett kör lugnt och försiktigt eftersom de i flesta fallen har stabiliserat tillståndet hos den drabbade och att det vanligtvis inte är nödvändigt att köra snabbt. Det finns dock tillfällen när avsteg från detta är nödvändigt. Vanligtvis så kommuniceras detta innan färden påbörjas. De uppger att de strävar efter att hålla en så jämn hastighet som möjligt för att uppnå en optimal komfort för den drabbade och en bra arbetsmiljö för kollegan i vårdutrymmet. De uppger att när de själva är förare på vägen in till sjukhuset har de en ständig uppsikt i backspeglarna för att kunna anpassa körningen efter vilka aktiviteter kollegan i vårdutrymmet genomför. Om kollegan exempelvis sätter en intravenös nål på den drabbade eller är tvungen att stå upp så drar de ned på hastigheten och undviker häftiga hastighetsförändringar. De uppger att kom-

munikationen mellan föraren och vårdaren i vårdutrymmet är viktig och att kommunikationen kan ske muntligt eller ibland bara via ögonkontakt.

- *Man pratar med den som vårdar verbalt eller man frågar om den där bak tycker att man ska snabba på, men normalt sett kör man lugnt in.*
- *Jag kikar i backspeglarna hela tiden, man ser ansiktsuttryck. Man ser ju om någon tycker att det inte känns bra.*

### **2.5.3. Kvinnliga utryckningsförare med varierad erfarenhet**

De kvinnliga utryckningsförarna anger att det är många olika faktorer som avgör vilken hastighet de håller på väg in till sjukhus. Exempel på detta är förutom den drabbades tillstånd, väglaget och om de har anhöriga med sig. Den viktigaste indikatorn på att hastigheten under transporten in till sjukhuset är optimal är att hålla god kontakt med sin kollega i vårdutrymmet. Detta görs genom ständig uppsikt i backspeglarna samt att tala med varandra. De uppger att en optimal hastighet är när kollegan i vårdutrymmet kan vårda patienten utan att behöva hålla i sig. Hastigheten in till sjukhus ska vara jämn och att man ska undvika att hamna i situationer när man måste bromsa hårt. Ett sätt att undvika att behöva bromsa hårt är att hålla tillräckligt stort avstånd till framförvarande trafik.

- *Man kollar på vårdaren. Kollar hur mycket han svänger och hans blick. Jag brukar kolla mycket där bak.*
- *Om man har kört riktigt bra ska kollegan inte ha känt att man har kört om eller svängt.*
- *Måste man göra en hastig inbromsning så att man hör det rasslar där bak, då ska man nästan stå på knä och skämmas för då har man gjort fel.*

När det gäller bältesanvändning i vårdutrymmet är gruppens åsikter enhälliga. Samtliga anser att det är viktigt att använda säkerhetsbältet men att det av olika anledningar inte alltid är möjligt. De brukar kontrollera om kollegan i vårdutrymmet är bältad eller inte och är extra försiktiga när kollegan i vårdutrymmet inte har säkerhetsbältet påtagat.

- *Jag kollar alltid om kollegan har bälte och anpassar hastigheten efter det. Jag har en annan framförhållning då.*
- *Det är frustrerande om man ser någon bak som inte sätter fast sig.*

Det kan ibland inträffa att de kvinnliga utryckningsförarna får återkoppling på sin körning av de patienter de har transporterat in till sjukhuset.

- *Det finns väl inget roligare än att höra "himmel vad du kör bra" av patienten. Men ibland säger patienten "Har vi lämnat vägen"? "Är vi ute på en åker"?"*

## **2.6. Trafiksäkerhetskultur på arbetsplatsen**

### **2.6.1. Erfarna manliga utryckningsförare**

När de erfarna utryckningsförarna diskuterar kultur på arbetsplatsen och om de någon gång varit rädda svarar de att det händer men att det är mera sällan numera. Förr i tiden hände det oftare. Den ena gruppen från den mindre stationen säger att de har en överenskommelse om att ingen ska behöva vara rädd på sitt arbete vid utryckningskörning utan att kunna säga till. Den andra gruppen från den större stationen säger att det inte finns någon sådan överens-



kommelse men att en del av de äldre nog vågar säga ifrån om de tycker att det går för fort. De tror dock att det är tveksamt om deras yngre kollegor vågar säga ifrån.

- *Det är jättelänge sedan vi tog upp att det inte skulle vara accepterat att åka med någon och vara rädd för att det går för fort. Det är oacceptabelt att vara på ett jobb och vara rädd.*
- *Alla vågar nog inte. De nya vågar nog inte. Inte de äldre heller. Jag sa till en äldre person som jag tyckte körde för fort och blev bara skrattad i ansiktet. Ok, då spanner jag bältet hårdare tänkte jag.*

När uttryckningsförarna diskuterar grupptryck anser de att kultur eller grupptryck på en arbetsplats gör stor inverkan. Den ena gruppen menar att de inte haft några problem med kollegor som kör för fort. De menar att de få som de haft har de kvävt i sin linda. Den andra gruppen menar att de tidigare haft en kultur av att det skulle köras fort men att väldigt lite av detta lever kvar idag. De menar att deras yngre kollegor inte alls har samma attityder till att köra fort. De anser att de kvinnor som anställts under senare år har förändrat mycket genom att de inte kör lika aggressivt som killarna samt att kvinnorna nästan aldrig kör över sin förmåga.

Utryckningsförarna från den mindre stationen menar att det är viktigt att odla en god kultur och attityd till trafiksäkerhetstänkande och att värna om den.

- *Arbetsklimatet präglar nya. Det går i arvet. När jag började var inställningen sund, hur man ska köra och vara. Inga racerförare skulle vara bakom ratten. De vi har haft har vi kvävt. Det ska finnas inom väggarna.*
- *Man ärver attityden och för den vidare till nästa generation. Detta är oerhört viktigt att tänka på.*

Utryckningsförarna från den större stationen anser att de inte har någon säkerhetskultur på deras arbetsplats men att det har blivit mycket bättre jämfört med tidigare. Ett exempel på detta är att det är få som klagar på att de inte kommer fram på 2+1 vägar med vajerräcken men att det är många som lyfter fram fördelarna med vajerräcken. Ytterligare ett exempel är att de ofta diskuterar taktisk körning som går ut på att inte stressa andra trafikanter.

- *Vi diskuterar ofta att kanske slå av blåljuset för att inte stressa ihjäl den framförvarande bilisten, för det som ofta händer är att de panikbromsar och då sjunker hastigheten. Det är bättre att slå av och folk behåller sin hastighet och sedan slå på igen när man har kommit förbi.*

Båda grupperna anser att en orsak till att det inte körs lika fort numera är att de kan göra så mycket mera eftersom de har bättre medicinsk utbildning.

### **2.6.2. Mindre erfarna manliga uttryckningsförare**

Nästan alla de mindre erfarna uttryckningsförarna anger att de någon gång känt obehag och varit rädda på jobbet. Det kan endera vara att de själva hamnat i någon situation som de känt obehag av eller när de har åkt med en kollega. När de själva kör kan det vara en situation när de missbedömt underlaget och att det är halkigare än vad de först trodde, när de är trötta eller tappat koncentrationen av någon anledning. När en kollega kör kan det vara att de känner att kollegan kör på gränsen till sin förmåga eller att de tänker att de själva inte skulle hålla så hög hastighet genom en kurva som kollegan gör. De relaterar till sin egen körning och bedömer

andras körning efter det. Det är företrädesvis när det är besvärliga väg- och väderförhållanden som detta sker, exempelvis under hösten med mörker eller under vintersäsongen med mycket snö eller isiga vägar.

- *Jag har känt obehag en gång, vi körde i modd på en 2+1 väg och en lastbil, skulle köra om. Det var halt och djup snö. Då kände jag att det var nära gränsen, att det här går inte.*
- *Man känner att kollegan är stressad och nonchalant och kan tänka att så här fort skulle inte jag köra i den här isiga kurvan.*

De mindre erfarna uttryckningsförarna anger att de inte alltid kan säga till sin kollega om de någon gång upplever att det går för fort och att de känner obehag om detta påpekades tydligt när de inskolades. De anger att detta oftast gäller äldre kollegor och att om de trots detta skulle säga till så blir det en dålig stämning dem emellan. De mindre erfarna uttryckningsförarna anger dock att när de själva blir tillsagda av en kollega att det går för fort så respekterar de detta och sänker hastigheten.

- *Den man är rädd att åka med är ofta de som är mer av den gamla mentaliteten också att de anser att man som ny ska hålla sig på mattan. Då känns det som man inte har rätten att säga till. Då vill man inte säga till. Då sitter man och är rädd.*

De mindre erfarna uttryckningsförarna anger att de påverkas mycket av sina mer erfarna kollegor och att det är viktigt med bra förebilder eftersom de som nya gärna tar efter hur de mer erfarna kollegorna betar sig. De säger att om exempelvis alla mera erfarna kollegor skulle köra som rallyförare skulle de sannolikt ta efter eftersom de då skulle tro att det är så man ska göra. De mindre erfarna uttryckningsförarna anger dock att de inte alltid delar erfarenheter från uttryckningskörning med sina kollegor i större något forum som exempelvis arbetsgrupper eller arbetsplatsträffar utan att det blir istället tillsammans i bilen med någon kollega man har en bra relation till.

- *Det är viktigt med bra förebilder eftersom man tar efter som ny. Det är vårt sätt att lära sig, ja menar att ta efter goda förebilder. Om det bara fanns rallyförartypen, då skulle det påverka per automatik. Då tror man att det är så det ska vara.*
- *Jag har upplevt att om man kommer till en arbetsplats så färgas man mycket av den.*
- *Om man hade jobbat på 80-talet hade man nog kört fortare än idag.*

### **2.6.3. Kvinnliga uttryckningsförare med varierad erfarenhet**

På frågan om de kvinnliga uttryckningsförarna har känt obehag när de åkt med en kollega och om de då vågat säga till säger nästan alla att de någon gång känt obehag men att de inte alltid kan säga till sin kollega att de känner obehag under uttryckningskörningen. Gruppen anser att det är ett svårt och känsligt ämne att ta upp med sin kollega. De anser att det kan vara personbundet, det vill säga att de känner obehag med samma personer. De gånger de har sagt till har det lett till att den aktuella kollegan har ändrat sitt körsätt och att de därefter har känt sig tryggare. Andra menar att de använder sig av kroppsspråket för att visa för sin kollega att de tycker att det går för fort, vilket kan fungera ibland. De säger att de gånger de sagt till så får det omedelbart den effekten att kollegan sänker farten.

- *Generellt tycker jag det är personbundet. Det är samma person jag är rädd med alltid. Då är det inte så lätt att framföra.*
- *Känner jag kollegan bra så kan jag säga till, men ibland har jag inte vågat utan jag har blundat. Kroppsspråket får tala, man ryggar lite.*

- *Jag har sagt till en gång att jag vill komma levande fram till patienten och då kom bromsfoten fram.*

De kvinnliga utryckningsförarna anser tydligt att gruppsyck eller kultur på en arbetsplats kan påverka utryckningskörningen i stor utsträckning. En av de kvinnliga utryckningsförarna ger ett exempel från en tidigare arbetsplats där det var olika kulturer eller synsätt på utryckningskörningen mellan olika skiftlag. De anser dock inte att det finns en tydligt uttalad enhetlig kultur på den ambulansstation som de arbetar på för närvarande utan att det är mera diversifierat med olika synsätt. De anser dock att många av deras kollegor talar om att det är viktigt med den egna säkerheten.

- *Det är splittrat. Det är kultur på annat sätt, en del är ordentliga, en del "spelare ingen roll, låt det skramla".*
- *Jag upplever inte att det är en annan kultur, att en klick kör på ett sätt och en annan klick kör på sitt sätt.*
- *Jag tycker inte det finns en specifik kultur.*
- *Egen säkerhet i första hand är inpräntat hos alla. Att vi ska komma fram och komma hem.*

## **2.7. Trafiksäkerhetspolicy**

### **2.7.1. Erfarna manliga utryckningsförare**

När de erfarna utryckningsförarna diskuterar den trafiksäkerhetspolicy (Ambulanssjukvården i Västerbotten 2006) som har antagits säger de att alla vet om att den finns men att de inte känner till den i detalj. Alla är positiva till att den finns och de säger att den är ett bra stöd. Regeln om att inte köra mer än 30 km/t över gällande hastighetsgräns upplevs som bra då den ger stöd för att de inte behöver köra så fort som de bara kan utan kan hålla ner hastigheten. De uppger att de inte alltid håller sig till "30-regeln" men att den ofta tillämpas.

- *Ja, framförallt att policyn är ett bra stöd för nyanställda, att de kan falla tillbaka på den i stället för kollegans yttre press. Det är styrkan.*
- *Den är framförallt ett riktmärke för nya och osäkra anställda som har något att gå efter. Man vet var gränsen går, det är styrkan i den.*

Båda grupperna anser att trafiksäkerhetspolicyn skulle kunna diskuteras mycket mera än vad som görs idag. De är kritiska till att arbetsgivaren å ena sidan har en trafiksäkerhetspolicy men å andra sidan tillåter att de arbetar långa arbetspass med mycket körtid.

- *Vad jag minns så står det att arbetsgivaren ska skapa förutsättningar för att göra en så trafiksäker miljö som möjligt. Skaffa förutsättningar är ett väldigt flytande begrepp. Det finns inget konkret mål med policyn. Så fort det börjar kosta lite pengar så drar man sig ur, backar från trafiksäkerhetspolicyn.*

### **2.7.2. Mindre erfarna manliga utryckningsförare**

När det gäller den trafiksäkerhetspolicy som är antagen för ambulanssjukvården i Västerbotten anger de mindre erfarna utryckningsförarna att de alla är medvetna om att policyn finns men att de inte känner till den i detalj. Båda grupperna anger att de tycker att det är bra att det finns en trafiksäkerhetspolicy. De mindre erfarna utryckningsförarna är dock kritiska till att det inte jobbas mera med trafiksäkerhetsfrågor. De menar att trafiksäkerhet borde diskuteras mera i samband med exempelvis de långa arbetspass som de har eftersom de anser det kan

vara påfrestande att köra utryckningskörning i slutet av ett långt arbetspass. När det gäller den regel i policyn som säger att de inte vid något tillfälle ska överskrida hastighetsgränserna med 30 km/t anger de mindre erfarna utryckningsförarna att de inte alltid håller på den men att de tycker att den är ett bra stöd. De anger att de är anmodade att notera i ambulansjournalen om de överskrider hastigheten med mer än 30 km/t men att de inte alltid gör detta.

- *Bra att det finns dokumenterat vad som gäller, med begränsningar och så vidare och jag jämför med där jag jobbade förut där det inte fanns.*
- *Det finns möjlighet att göra en förfrågan om att bli avbytt efter ett långt arbetspass men det är inte säkert att du får det. Det är ju helt galet. Köra i 13 timmar och så får man en blåsljuskörning och du ska vara lika duktig då som om du kört en timme. Det diskuteras inte någonsin.*
- *Vi ska skriva i journalen om vi överskrider 30 km/t över men det har ingen gjort. Det är bra att det inte står fri fart men det går inte att följa till punkt och pricka.*

### 2.7.3. Kvinnliga utryckningsförare med varierad erfarenhet

De kvinnliga utryckningsförarna anser att den trafiksäkerhetspolicy som finns har inverkat lugnande på deras kollegor och att den s.k. ”30-regeln” har kapat de värsta överhastigheterna. De kvinnliga utryckningsförarna anser att ”30-regeln” dock inte är något som alla följer men att det är bra att kunna referera till regeln när de tycker att någon av deras kollega kör för fort. De anser dock inte att de känner till trafiksäkerhetspolicyn i sin helhet men föreslår att den kunde uppmärksammas mera så att innehållet i den aktualiserades.

- *Min uppfattning är att sedan trafiksäkerhetspolicyn kom då det blev en maxhastighet, har nog inverkat lugnande på många kollegor att inte känna den här pressen att köra fortare.*
- *Det är positivt. Det gagnar den som tycker att det går för fort. Man behöver inte vara i konflikt med den som kör utan kan hänvisa till en policy som alla känner till.*
- *Det måste struktureras upp men det vore ett värde i att folk blev påmind om vad som ingår.*

## 2.8. Önskemål på innehåll i utryckningsförarutbildning

### 2.8.1. Erfarna manliga utryckningsförare

De erfarna utryckningsförarna anser generellt sett att utryckningsförarutbildning blivit åsidosatt de senaste åren till förmån för andra områden som exempelvis vård och omhändertagande. De anser också att utbildningen bör innehålla grundläggande delar om lagar och regler. Flera av utryckningsförarna anger att utbildningen ska ge en tankställare och hjälp att förutse det som inte får hända. Som exempel ger de tidigare utbildningar som genomförts. Dessa har handlat om att lära sig att hantera fordonet och få respekt för hastigheter och bromssträckor. Praktiska övningar som syftat till att köra snabbt men samtidigt skonsamt har varit värdefulla.

- *En utbildning tycker jag ska syfta till att få oss att förebygga och förutse det som inte får ske. Vi hade en olycka där det var oerhört halkigt och vi kom och smällde in i samma kurva. Vi borde ju ha fattat att där var det halkigt men vi kom glatt seglandes och körde av. Det borde vi ha tagit till oss.*

Gruppen diskuterade att det är viktigt att skapa en förståelse för att man inte kan köra hur fort som helst samt att det är viktigt att reflektera över genomgångna utbildningsmoment. Utryckningsförarna ger uttryck för att utbildningen ska innehålla moment som behandlar hur man

bör respektive inte bör köra under en utryckning. Detta ska leda till att man får verktyg till att lösa olika situationer.

- *Att passera en trafikdelare på vänster sida och fortsätta färden längs refugen mot trafiken är olämpligt. Inte köra i korsningar så att fotgängare eller bilister måste akta på sig. Man måste ta hänsyn till fotgängare. I en korsning kan man gott stanna till så att folk får höra sirenerna och uppfatta att något är på gång. Sen kan man köra igång.*

Det diskuterades om att ett grundläggande mål med utbildningen bör vara att utryckningskörning innebär en fri jämn hastighet och inte alltid hög fart.

- *Jag påkallar fri väg just för att det inte ska bli ryck. Folk vet nog inte att blåljusen betyder fri väg, låt oss köra förbi, bromsa inte in framför oss.*

### 2.8.2. Mindre erfarna manliga utryckningsförare

De mindre erfarna utryckningsförarna diskuterar att det är viktigt att skaffa sig insikt om sina begränsningar och hur snabbt det kan gå fel samt förmågan att kalkylera risker. En del av de mindre erfarna utryckningsförarna anser att detta kan tränas på en halkbana medan andra menar att halkbanan inte var realistisk jämfört med verkliga vägar. De föreslår istället att detta tränas på andra sätt exempelvis på vanliga vägar. Grupperna diskuterar att det kan vara viktigt att lära ut hur man undviker att hamna i sladd och inte nödvändigtvis hur man häver en sladd.

- *Det var överkligt halt på halkbanan. Jag skulle hellre ha en halv dag på en bana som är lite snirklig som en landsväg kan vara.*
- *Halkbanor som jag har kört på gick inte att köra på eftersom det var för halt. Det är bättre att lära sig att undvika situationen.*

Utryckningsförarna med kortare erfarenhet anser att det är viktigt att kunna hantera alla de olika fordonstyperna som de ska jobba med eftersom de anser att dessa uppträder olika, speciellt på halt underlag. De mindre erfarna utryckningsförarna poängterar att det är viktigt med teoretiska inslag i en utryckningsförarutbildning. Dessa skulle innehålla diskussioner av exempelvis hur man löser vissa situationer, hur mycket man vinner på att hålla en viss hastighet jämfört med en lägre hastighet på samma sträcka samt hur man undviker att hamna i farliga situationer.

- *Teori är väldigt viktigt, diskutera mycket. Man lär sig mycket så, man får information genom det. Man behöver inte uppleva allt själv.*

En del av de mindre erfarna utryckningsförarna anser att frågorna kring utryckningskörning borde lyftas upp högre på dagordningen och att det borde ges mer utrymme i form av mera utbildning. De menar att utryckningskörningen i många stycken är den svårare delen i deras arbete jämfört med vårdandet av de drabbade men att vårdandet får avsevärt större utrymme i exempelvis diskussioner och utbildningsdagar.

- *Vi skulle vilja att det uppmärksammas mera att körningen är en stor och jobbig del av jobbet.*
- *Ofta är körningen ut till patienten jobbigare mentalt än själva vårdandet.*

### 2.8.3. Kvinnliga utryckningsförare med varierad erfarenhet

De kvinnliga utryckningsförarna anser att en utbildning för utryckningsförare bör innehålla grundläggande kunskaper om gällande bestämmelser kring utryckningskörning. De anser att grundläggande kunskaper om ambulansfordonet och dess funktion samt grundläggande kun-

skaper om manövrering med körgårdsträning är viktigt att ha med i en utbildning. Gruppen anser att teorimoment och praktiska moment ska varvas.

- *Jag tycker det ska finnas med hur man ska placera fordonet t ex. jag tror att det skulle behövas mer bilkännedom, hur betar sig bilen i samband med undanmanövrering, halt väglag. Det övas för lite. Det ger en otrygghet.*

Gruppen diskuterar att det kunde vara värdefullt att träna på mörkerkörning, omkörningsteknik och kurvtagning samt konkreta tips om hur man ska köra i situationer som kan anses ganska svåra. Utbildningen bör innehålla inslag med övningar där utryckningsförarna tränar på att köra mjukt.

- *Jag har varit med på en övning där läraren satt med en bricka i bilen med 6 st kubb-pinnar som stod upp. Så körde man en bana med vägbulor på tid och kubbarna fick inte ramla. Det här gjorde vi för att lära oss att bromsa och köra mjukt. Det var jättebra.*

Gruppen diskuterar om att ett mentorskap skulle kunna vara ett bra inslag där nyanställda utryckningsförare får en erfaren utryckningsförare som mentor. Syftet med detta skulle vara att utvecklas som utryckningsförare samt att ha någon att diskutera sin utryckningskörning med.

- *Jag tycker att det skulle finnas någon form av handledning, kontinuerligt av någon erfaren utryckningsförare, en körmentor helt enkelt. Alla ska inte ge tips men en personlig körmentor som får mig att utvecklas med någon och anpassa sig till olika situationer som känns bra för mig.*

Gruppen anser att det kan vara viktigt att utbildningen till färdig utryckningsförare stegras och att man börjar med enklare körning för att sedan övergå till svårare moment. Däremellan kunde det vara utbildningsinsatser samt eventuellt ett prov.

- *Det vore bra om man får se sig uppåt successivt. Då hinner man känna på bilen. Det var körgårdsträning inför varje ny prio. Man fick börja med att köra en tom ambulans och att det blev svårare med tiden.*

Åsikterna om vikten av att ha med vissa saker i utbildningen skiljde sig åt mellan de som nyligen tagit körkort jämfört med dem som tagit sitt körkort långt tidigare. En del av dem som nyligen genomfört sin körkortutbildning ansåg att det inte var lika viktigt att utbildningen skulle innehålla moment om olika risker i trafiken som exempelvis hur trötthet påverkar föraren. De ansåg att detta hade de med sig från B-körkortsutbildningen medan de som tagit sitt körkort längre tillbaka i tiden ansåg att det kunde behövas repetition av dessa moment.

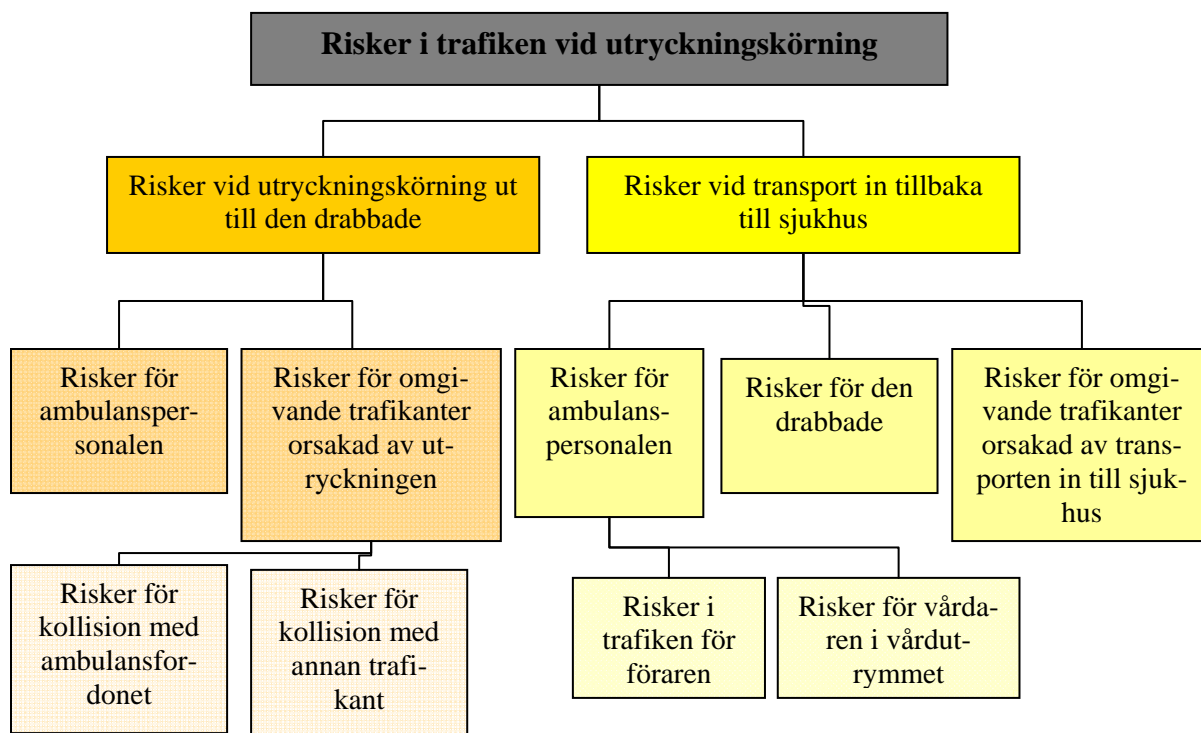
- *Hur trötthet påverkar är jätteviktigt att ha med.*
- *Jag tycker tvärtom. Det har man lärt sig i körskolan, kanske kan man ha repetition. Men man borde fokusera på det som är viktigt vid prio 1 körning.*
- *Det är ändå bra att repetera, det är ett tag sen vi tog körkort.*

### 3. Diskussion

Enligt Nollvisionen ska allt trafiksäkerhetsarbete utgå från att allt ska göras för att förhindra att människor dödas eller skadas allvarligt. Detta synsätt ska naturligtvis även gälla för akuta utryckningskörningar på våra vägar. Detta till trots sker varje år ett antal krascher under utryckningskörning, några tyvärr även med dödlig utgång. Det är därav viktigt att på alla sätt arbeta för att reducera skadeverkningar i samband med utryckningskörning. För ambulanssjukvården finns förutom hänsynen till Nollvisionen ett antal andra faktorer att beakta.

Ett proaktivt trafiksäkerhetsarbete inom ambulanssjukvården är också intressant eftersom en ambulanskrasch renderar en påverkan på sjukvårdssystemet (Levick 2008). När en ambulanskrasch inträffar i samband med en utryckning försenas det primära uppdraget eftersom den tilldelade ambulansen då blir indisponibel. Om ambulanskraschen resulterat i personskador måste ett flertal ambulanser larmas ut, dels för det primära uppdraget men även till den aktuella ambulanskraschen. Är ambulansen på väg tillbaka till sjukhuset med en patient i vårdutrymmet är det troligt att tillståndet hos den drabbade försämras ytterligare vid kraschtillfället (Kahn, Pirrello et al. 2001; Becker, Zaloshnja et al. 2003). Det är stor risk för att personalen som för tillfället vårdar i ambulansens vårdutrymme skadas eftersom säkerhetsbälten inte alltid används (Kahn, Pirrello et al. 2001; Becker, Zaloshnja et al. 2003; Eriksson & Werner 2007). Till detta kommer risken att ambulansen vid kraschtillfället skadar andra trafikant. Sammantaget ger detta en stor påverkan på sjukvårdens resurser. Om en ambulanskrasch skulle inträffa i en stad av Skellefteå eller Umeås storlek som normalt sett har fyra ambulanser i beredskap under dagtid skulle det innebära en hård belastning på resurserna. Det är då troligt att samtliga ambulanser då blir uppbundna till denna enda ambulanskrasch.

Det proaktiva trafiksäkerhetsarbetet kan indelas i ett flertal olika områden som kan studeras som en helhet eller var för sig. Indelningen kan härledas till att de olika delarna som innefattas av olika påverkansfaktorer som i sin tur kan härledas till exempelvis uppdragets art, trafikintensitet, den drabbades tillstånd eller ergonomi förhållande till säkerhet i vårdutrymmet för vårdaren (Figur 2).



Figur 2. Olika aspekter på utryckningskörning med fokus på de risker som den operativa personalen, den drabbade och omgivningen utsätts för under en ambulansutryckning.

Syftet med föreliggande studie har varit att belysa ett antal områden som antagits inverka på den allmänna trafiksäkerheten vid utryckningskörning. De områden som innefattas i undersökningen är utryckningsförarnas syn på karaktärsdrag hos en säker respektive osäker utryckningsförare, hur påverkar erfarenhet, risker, omgivande trafik, komfort i vårdutrymmet, säkerhetskultur, trafiksäkerhetspolicy och utbildning. Totalt genomfördes fem fokusgruppsintervjuer med sammanlagt 30 personer vilket utgör cirka 48 % av all tillsvidare anställd personal vid de ambulansstationer som ingår i studien.

Resultaten från fokusgruppsintervjuer kan generellt sett inte användas till att dra statistiskt underbyggda slutsatser om hela grupper av individer inom ett visst område. Det är snarare berättigat att tala om lösa generaliseringar som kan kopplas samman med vissa kategorier eller grupper av personer (Wibeck 2000). I detta fall kan det röra sig om att urskilja tendenser som gäller för de intervjuade grupperna (erfarna män, mindre erfarna män och kvinnor) samt likheter och olikheter mellan de intervjuade grupperna. De lösa generaliseringarna kan i vissa fall ges ytterligare styrka med hjälp av liknande resultat från andra studier. Ett motiv att använda fokusgruppsintervjuer är att det ger en möjlighet att gå in på djupet i en fråga och utrymme för deltagarna att utveckla sina argument (Wibeck 2000).

En svaghet i denna studie var att det inte var möjligt att ställa samman grupper med erfarna och mindre erfarna kvinnor från den större stationen utan den kvinnliga gruppen fick istället bli en blandad grupp. Vid den mindre stationen fanns vid tillfället inga kvinnor alls tillgängliga så grupperna kunde endast sättas samman med män.



### 3.1. Resultatdiskussion

Ett proaktivt trafiksäkerhetsarbete för utryckningsförare kan generellt sett bedrivas inom två områden genom att antingen träna upp färdigheterna eller manöverskickligheten eller genom att försöka påverka beteendet hos föraren. Beteende hos en förare är något som är mycket viktigt eftersom förare i stor utsträckning kan välja svårighetsgrad i sin körning utifrån sina egna förutsättningar eller färdigheter genom att exempelvis sänka hastigheten (Evans 2004). Ett exempel kan vara att en utryckningsförare väljer att sänka hastigheten när svåra förhållanden råder med snö och is på vägbanan eller väljer att avvakta med en omkörning tills sikten är helt fri. Evans (2004) refererar till en studie där en grupp med tävlingsförare stod för en högre kraschfrekvens i trafiken jämfört med andra förare eftersom de hade en övertro på att de alltid kunde manövrera sig ur alla situationer. Utryckningsförarna kan alltså genom sina val antingen reducera eller öka risken för att krascha. Hatakka et al. (2002) beskriver detta som att färdigheterna eller manöverskicklighet spelar en mindre roll om inte föraren når upp till de högre kognitiva nivåerna i GDE-matrisen (nivå 3-4 i figur 1).

Resultaten från denna studie visar att en stor del av utryckningsförarnas synpunkter på karaktärsdrag hos säkra utryckningsförare går att härleda till de högre kognitiva nivåerna i GDE-matrisen. Exempel på dessa karaktärsdrag är omdömesgill, förutseende, problemlösare, anpassningsbar, ödmjukhet, prestigelöshet och eftertänksamhet. Det går även att göra kopplingar till nivå 4 i GDE-matrisen och de karaktärsdrag som av utryckningsförarna anses tillhöra osäkra utryckningsförare som exempelvis tävlingsinriktad, omdömeslös och bristande eftertänksamhet. Dessa karaktärsdrag kan exempelvis vara underlag för diskussioner i utbildningsmoment som återfinns på nivå 4 i GDE-matrisen. Utryckningsförarna ger således uttryck för att det inte är tillräckligt att kunna manövrera fordonet på ett skickligt sätt samt framföra fordonet i trafik utan att en säker utryckningsförare även måste ha kompetenser och kunskaper som går att koppla till både nivå 3 och 4 i GDE-matrisen.

Det är viktigt i förlängningen att finna de personer som är lämpade för utryckningskörning samt vid nyrekrytering kunna sortera bort de som är mindre lämpliga. Några studier har visat att 80 % av alla krascher med utryckningsfordon är orsakade av en mindre del (20 %) av samtliga utryckningsförare (Biggers, Zachariah et al. 1996; Levick & Mener 2006), vilket innebär att en specifik grupp av förarna är kraftigt överrepresenterade i krascher med utryckningsfordon. Resultat från vår studie sammanfaller med dessa resultat på så vis att när utryckningsförarna någon gång känt obehag under en utryckning är det förknippat med enskilda personer, inte till kollektivet.

Att utryckningsförare som yrkeskategori är seriösa i sin yrkesutövning är betydelsefullt eftersom de i stor utsträckning själva skapar de normer och värderingar som utgör en optimal utryckningskörning. De lagar och förordningar som styr utryckningskörningen medger att utryckningsförarna får bryta mot i stort sett alla trafikregler (förutom polisens tecken) med iakttagande av särskild försiktighet, utan att sätta något tak på exempelvis hastigheten. Det innebär i princip att så länge inget händer är allt tillåtet. Utryckningsförarnas egna normer innebär säkerligen ett stort spann mellan den säkraste förarens högsta hastigheter till den minst säkra förarens högsta hastigheter. När man då sätter in dessa två ytterligheter till utryckningsförare i en trafikmiljö tillsammans med andra trafikanter är det då sannolikt att deras respektive beteenden utgör en påverkan på andra trafikanter. Det är således rimligt att säkra utryckningsförare ska kunna manövrera sitt fordon utöver en normalförarens standard (Berg

2007) samt vara föredömen för kollegor och andra trafikanter när det gäller hastighetsanpassning genom att själva undvika kraftiga överhastigheter vid utryckningskörning. Det kan ge signaler till övriga trafikanter på de små tidvinster som höga hastigheter ger.

Den trafiksäkerhetspolicy som antagits av ambulanssjukvården i Västerbotten kan sägas vara ett försök att gå ett steg längre än befintlig lagstiftning och på så sätt skapa ett fundament för ett utökat trafiksäkerhetstänkande i organisationen. Den kan ses som ett försök från arbetsgivarens sida att påverka utryckningsförarnas normer och värderingar. Att den finns är bra vilket de flesta i grupperna var överens om men de var även överens om att de inte alltid följer den överenskomna trafiksäkerhetspolicyn utan att de gör överträdelser när de själva anser det nödvändigt. Detta överensstämmer bra med liknande studier i Sverige (Haraldsson 2009). Att utryckningsförarna väljer att inte fullt ut följa trafiksäkerhetspolicyn kan möjligen förklaras genom att utryckningsförarna själva skapar sina normer och värderingar för sin utryckningskörning och att de därigenom tror sig kunna bestämma nivåerna utan inblandning utifrån. Detta blir ytterligare ett argument för vikten av goda förebilder samt att utryckningsförarna ges utrymme till diskussioner och utbildningsmöjligheter. Diskussionerna kan exempelvis innehålla samtal om hur de enskilda förarna bestämmer nivåerna eller gränserna på sin utryckningskörning.

Att ökad erfarenhet påverkar utryckningsförarnas körning positivt var alla grupperna helt överens om. De mindre erfarna påpekade speciellt att den ökade erfarenheten i vårdarbetet inverkat positivt på utryckningskörningen. Den allmänna stressnivån minskade i takt med att de växt in sin yrkesroll, vilket överensstämmer väl med andra studier med fokusgrupper (Petzäll 2008; Haraldsson 2009). Detta tyder då på att det är värdefullt utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv att inte starta med utryckningskörning allt för tidigt när en karriär inom ambulanssjukvården påbörjas utan att man först bygger på sin allmänna erfarenhet i yrket vilket successivt sänker den allmänna stressnivån. Detta är också något som praktiseras redan idag av många arbetsgivare men att det möjligen kunde formaliseras bättre och tydliggöras.

En annan viktig aspekt som tas upp av de manliga utryckningsförarna är att de kvinnliga utryckningsförarnas intåg medfört att körningen inte är lika aggressiv som tidigare och att de kvinnliga utryckningsförarna aldrig kör över sin egen förmåga. Detta är värdefulla aspekter som skulle kunna diskuteras och ställas i relation till självvärdering och kalibreringen av den egna förmågan i GDE-matrisen (nivå 1-2). De kvinnliga utryckningsförarnas körsätt skulle även kunna fungera som utgångspunkt i en diskussion om normgivande nivåer som går att härleda till den högsta nivån (nivå 4) i GDE-matrisen. Eftersom ingen tillförlitlig statistik från ambulanskrascher i Sverige finns tillgänglig går det inte att säga om detta inverkar positivt på säkerheten men en parallell går att dra till övriga trafikantgrupper. Ett vedertaget fenomen världen över är att unga manliga förare står för en stor andel av alla dödade och svårt skadade i trafiken och det brukar förklaras med att de genom sitt beteende tar större risker än övriga grupper av förare (Evans 2004).

När det gäller de risker som utryckningsförarna utsätts för var samtliga grupper eniga. De ansåg att utryckningskörning i stadstrafik var svårast och att det var störst risk att kollidera i den miljön. Alla grupper oroades av faran för viltpåkörning, och detta speciellt vid mörkerkörning. De ansåg att landsvägskörning var något enklare men att det var förknippat med större risker i händelse av kollisioner eller avåkningar. Ett undantag var att en del i den kvinnliga

gruppen med kort erfarenhet betonade att landsvägskörning var svårt, och detta speciellt under besvärliga förhållanden med snörök och halka. En del av kvinnorna uppgav att de under vissa speciellt svåra förhållanden kunde överlåta körningen till äldre kollegor, vilket ingen i de manliga grupperna angav.

Att den största risken för ambulanskrascher återfinns under utryckning i stadstrafik i korsningar påvisas i ett flertal amerikanska studier (Kahn, Pirrello et al. 2001; Becker, Zaloshnja et al. 2003; Ray & Kupas 2007) och i en svensk studie (Albertsson & Bylund 2009). Utryckningsförarna känner en oro för att skadas i större utsträckning vid landsvägskörning jämfört med utryckningskörning i stadstrafik. Detta kan förklaras med att högre hastigheter ger större kraschvåld och därmed högre risk för allvarligare skador i händelse av en krasch (Nilsson 2000; Evans 2004). Denna kunskap är väl känd bland de flesta inom ambulanssjukvården och återfinns exempelvis som ett avsnitt i PHTLS-utbildningen (NAEMT 2007) vilken idag ingår som standard inom svensk ambulanssjukvård.

Tidsvinsten vid utryckningskörning i förhållande till den högre risk som ökad hastighet medför (Nilsson 2000; Evans 2004) är något som borde diskuteras mera av ledningsansvariga och personalen inom ambulanssjukvården i Sverige. Ett flertal utländska studier konstaterar att den marginella tidsvinsten vid utryckningskörning inte är befogad och att det saknas medicinskt stöd för att den eventuella tidsvinsten skulle vara till fördel för den drabbade (National Association of EMS Physicians 1994; Hunt, Brown et al. 1995; Ho & Casey 1998; Kahn, Pirrello et al. 2001; Custalow & Gravitz 2004; Eckstein 2004; Ray & Kupas 2005). I en studie från Sverige konstateras att medel-tidsvinsten vid utryckningar i tätort var endast några minuter medan den i glesbygd var drygt 10 minuter (Petzäll 2008).

Alla grupperna var helt överens om att det inte går att förutsäga hur den omgivande trafiken reagerar. Det var helt klart att utryckningsförarna inte vill att framförvarande trafikanterna ska bromsa eftersom de då blir svårare att bedöma avståndet mellan det framförvarande fordonet och ambulansfordonet, ett resultat som återges av andra utryckningsförare i liknande undersökningar (Haraldsson 2009). Att vanliga trafikanter bromsar när de upptäcker ett utryckningsfordon kan ha sin förklaring i att de försöker minska komplexiteten i situationen genom att minska hastigheten (Evans 2004). Alla grupper var överens om att den taktik som de använder sig av är att inte närma sig de framförvarande fordonen allt för snabbt. Detta skulle förslagsvis kommuniceras ut till medtrafikanterna, dels via körkortutbildningen men även till allmänheten via exempelvis information i media. I den nuvarande litteraturen för B-körkortutbildningen återfinns endast generella riktlinjer om att lämna fri väg till ett utryckningsfordon (Gunnarsson 2009).

Utryckningsförarna skulle själva kunna öka medvetenheten och kunskaperna genom gruppdiskussioner om situationer där de lär av varandra. Ett annat sätt att träna för utryckningsförarna skulle kunna vara att använda sig av simulatorträning i en körsimulator (Falkmer & Gregersen 2003). I Finland används exempelvis körsimulatorer för att träna mörkerkörning för B-körkortstagare (Mikkonen 2007). I Bayern, Tyskland övar polisaspiranter utryckningskörning med hjälp av körsimulator. I utbildningen ingår gruppdiskussioner om olika farliga situationer som kan uppstå (Pfaffensteller 2009). Någon simulator för utryckningskörning finns i dagsläget inte i Sverige utan skulle kunna vara ett område för framtida utveckling.

När det gäller hastigheten på transporten in till sjukhus är det naturligtvis avgörande i vilket tillstånd den drabbade befinner sig i, vilket bedöms från fall till fall. Kommunikationen mellan vårdaren och utryckningsföraren var något som alla grupper ansåg vara det viktigaste. Grupperna var överens om att en jämn hastighet är det viktigaste men att det inte alltid uppnås av deras kollegor. En jämn hastighet eftersträvas främst för att få bästa möjliga komfort för den drabbade men även för att den kollega som vårdar ska kunna arbeta på ett optimalt sätt. Resultatet med att jämn hastighet är kopplat till god arbetsmiljö bekräftas av en liknande studie i Sverige (Petzäll 2008).

Alla grupper var helt överens om att såväl personalens som arbetsgivarens syn på trafiksäkerhet har stor betydelse för organisationens inställning till trafiksäkerhet. Säkerhetskultur i en transportorganisation kan uttryckas som de attityder, normer, värderingar och uppfattningar kring risker som personalen och ledningen ger uttryck för (Short, Boyle et al. 2007). Exempel på engagemang från ledningens sida i en organisation kan vara utformning av en trafiksäkerhetspolicy eller att initiera utbildningsinsatser för ökad trafiksäkerhet. I en studie av förarutbildning och säkerhetsklimat i en ambulansorganisation i Australien påvisades ett samband mellan årlig utbildning och personalens syn på ledningens engagemang (Banks, Davey et al. 2006). Den årliga utbildningen gav möjligheter till ökad kommunikation i säkerhetsfrågor mellan personalen och ledningen (Banks, Davey et al. 2006). Resultaten från föreliggande studie visar dock att trafiksäkerhetsfrågor sällan diskuteras bland personalen eller mellan personal och ledning. Återkommande kör- och trafiksäkerhetsutbildning skulle således kunna ha effekten att det allmänna säkerhetstänkandet höjdes i och med att frågan aktualiseras återkommande.

Utryckningsförarna i denna studie var överens om att alla någon gång känt obehag när de åkt med en kollega men att de inte alltid vågat säga till eftersom det är ett känsligt ämne att diskutera. Även detta kunde vara en punkt att ta upp om regelbundna utbildningar genomfördes eftersom personalen verkar ha svårt att själva kunna prata om det.

De olika grupperna av utryckningsförarens syn på önskvärt innehåll i en utryckningsförarutbildning sammanfaller i vissa delar och kompletterar varandra i andra delar. De delar som sammanfaller är att de alla vill ha inslag som innehåller kunskap om hur en utryckningsförare bäst hanterar sitt fordon i olika situationer som vid mörker, omkörningar och kurvtagning. Dessa kunskaper kan beskrivas som förarprestation som handlar om vad föraren presterar utifrån dennes kunskaper och färdigheter samt förmågan att uppfatta vissa situationer (Evans 2004). Förmågan att uppfatta situationer kan exempelvis mätas genom ögonrörelsemätningar där den novice föraren scannar slumpartat över ett brett område medan den erfarna föraren scannar mera koncentrerat i vägens riktning (Evans 2004).

När utryckningsförarnas synpunkter sätts in i GDE-matrisens olika nivåer hamnar flertalet av de erfarnas synpunkter in under nivå 2 och nivå 3, medan flertalet av synpunkterna från den kvinnliga gruppen hamnar in under nivå 1 och någon synpunkt på nivå 2. De mindre erfarna manliga utryckningsförarnas synpunkter hamnar in under nivåerna 1-3. Den senare gruppen hade andra åsikter på utbildningen som att den borde ha en stegring samt att det borde finnas examination och någon form av mentorskap. Att ha examination med i en förarutbildning är en förutsättning för om en koppling eller samstämmighet ska kunna uppnås i relationen mellan utbildningens mål och examination (Stenlund, Henriksson et al. 2007). Ett exempel på

detta är den svenska förarutbildningen som nyligen genomgått en större förändring när en ny kursplan och kunskapsprov infördes 2006. Den nya kursplanen bygger på GDE-matrisen (Stenlund, Henriksson et al. 2007).

Det är därför rimligt att en utryckningsförarutbildning i likhet med den nya körkortsutbildningen bygger vidare på GDE-matrisen samt att den innehåller tydliga mål och examinationsmoment eftersom den då kan genomgå en systematisk utvärdering.

### 3.1.1. Slutsatser

Slutsatserna i denna studie är att majoriteten av utryckningsförarnas synpunkter på karaktärsdrag hos säkra utryckningsförare går att härleda till de högre kognitiva nivåerna i GDE-matrisen. Exempel på dessa karaktärsdrag är omdömesgill, förutseende, problemlösare, anpassningsbar, ödmjukhet, prestigelöshet och eftertänksamhet. Att utryckningsförare som yrkeskategori har en seriös syn på sin yrkesutövning är av stor vikt eftersom de i stor utsträckning själva skapar de normer och värderingar som utgör ramarna för säker utryckningskörning. De lagar och förordningar som styr utryckningskörning idag ger en stor frihetsgrad men under personligt ansvar. Det är rimligt att anta att säkra utryckningsförare skulle kunna vara föredömen när det gäller hastighetsanpassning genom att själva undvika kraftiga överhastigheter vid utryckningskörning. Ett mentorskap för utryckningskörning skulle kunna vara ett sätt för erfarna utryckningsförare att förmedla sin kunskap till yngre kollegor.

Ökad erfarenhet påverkar utryckningskörningen i positiv mening genom att körningen blir lugnare, jämnare och säkrare vilket tyder på att det är en fördel att inte börja köra utryckningskörning allt för tidigt i karriären. Samtliga utryckningsförare ansåg att körning i stadstrafik var svårast och att det var störst risk att kollidera i stadskörning. Den största risken för allvarliga skador ansågs vara vid landsvägskörning eftersom hastigheterna i regel är högre. Utryckningsförarna oroades även för faran för vilt på körning.

Samtliga utryckningsförare ansåg att det inte går att förutsäga hur den omgivande trafiken reagerar när de närmar sig med sitt utryckningsfordon och att det beteende som utryckningsförarna upplever som mest problematiskt är att framförvarande fordon bromsar. Medtrafikanterna ska istället följa trafikrytmen och hålla åt sidan om det är möjligt. Utryckningsförarna ansåg att en jämn hastighet är det viktigaste men att detta inte alltid uppnås av deras kollegor. Alla utryckningsförare var överens om att en samsyn mellan personalen och arbetsgivaren är en viktig del i den allmänna synen på trafiksäkerhet i en organisation. Utryckningsförarna var överens om att de någon gång känt obehag när de åkt med en kollega och att detta kunde vara ett ämne att diskutera i en utryckningsförarutbildning.

### 3.1.2. Framtida forskning

- Resultaten som genererats i denna studie skulle kunna jämföras med andra grupper av utryckningsförare genom att använda sig av samma frågeställningar som i innevarande studie. Intressanta jämförelser skulle kunna göras mellan exempelvis vilka karaktärsdrag som polisens utryckningsförare anger som viktiga för säkra respektive osäkra utryckningsförare. Ett annat exempel skulle vara hur räddningstjänsten uppfattar den omgivande trafiken.

- Det finns idag körsimulatorer på olika nivåer. Sedan många år tillbaka finns avancerad utrustning med stora möjligheter men som dock begränsas av en fast placering. Andra något mera mobila simulatorer tillhandahålls till exempel av företaget Oryx, som idag tränar skogsmaskinförare och förare av entreprenadmaskiner i flyttbara simulatorer. Huruvida det är vidare möjligt att träna utryckningskörning i deras simulatormiljö är inte testat eftersom någon sådan utryckningsförsimulator inte är utvecklad idag. Ett annat intressant uppslag är att se om det vore möjligt att träna utryckningskörning i en modell typ dataspel. Någon sådan variant är heller inte utvecklad idag.
- Med idag tillgänglig teknik kan man få information från fordonet vad gäller hastighet, geografisk position, acceleration och deceleration, bränsleförbrukning, inkoppling av anti-sladdsystem etc. Det finns också möjlighet att med videokamera dokumentera framförvarande trafikmiljö samt förarens beteende i fordonet. Ett urval av denna information kan samlas i ett utvecklat gränssnitt, vilket ger en sammanfattande teknisk objektiv bild av körningen på ett helt nytt sätt än vad som kan erhållas med enstaka mätdata. Ett urval av sekvenser kan exempelvis användas för självstudier och analys tillsammans med handledare eller i en utbildningssituation. Det finns möjlighet att kvantifiera olika mätdata och eftersöka specifika mönster eller avvikelser. Tekniken ger helt nya förutsättningar att användas i utbildningssammanhang.
- Resultaten från innevarande studie tillsammans med GDE-matrisen skulle kunna utgöra underlag för en fortsatt utveckling av innehållet i en utryckningsförarutbildning. Ett viktigt inslag i denna fortsatta forskning skulle vara de karaktärsdrag som beskriver säkra respektive osäkra utryckningsförare som kommit fram i studien samt de riskfaktorer som identifierats.

## 4. Referenser

- Aasa, U. (2005). Ambulance work - Relationships between occupational demands, individual characteristics and health-related outcomes. Department of surgical and Perioperative Sciences Sports medicine and Surgery. Umeå, Umeå University. **PH D**.
- Albertsson, P., & Bylund, P.-O. (2009). Ambulanskrascher i Sverige - en retrospektiv analys av information från STRADA. *Scandinavian Update Magazine*, 2009(4).
- Ambulanssjukvården i Västerbotten (2006). Trafiksäkerhetspolicy. Umeå, Västerbottens läns landsting.
- Banks, T., J. Davey, et al. (2006). "Driver education and safety climate in an emergency services fleet." Journal of Occupational Health and Safety, Australia and New Zealand 22(2): 341-350.
- Becker, L. R., E. Zaloshnja, et al. (2003). "Relative risk of injury and death in ambulances and other emergency vehicles." Accident Analysis and Prevention 35(6): 941-948.
- Berg, H.-Y. (2007). Handbok för utbildning av utryckningsförare. Vägverket. Borlänge.
- Biggers, W., B. Zachariah, et al. (1996). "Emergency medical vehicle collisions in an urban system." Prehospital and Disaster Medicine 11: 195-201.
- Björnstig, U. (2004). "Pre-hospital Emergency care in Sweden - with Special Emphasis on Care of Traffic Victims." IATSS Research 28(2): 24-31.
- CIECA (2005). Advanced - Study of post-licence driver and rider training. T. I. C. f. D. Testing.
- Custalow, C. and C. Gravitz (2004). "Emergency medical vehicle collisions and potential for preventive intervention." Prehospital and Disaster Medicine 8(2): 175-184.
- Eckstein, M. (2004). "Primum non nocere - first do no harm. An imperative for emergency medical services." Prehospital Emergency Care 8(4): 444-446.
- Engle, K. (2007). Motion 2007/08:So349 Utbildning för ambulansförare. Stockholm, Sveriges riksdag.
- Eriksson, I. & C. Werner (2007). Ambulanspersonalens upplevelser av säkerheten i vårdutrymmet i vägburna ambulanser. D-uppsats. Karlstads universitet. Karlstad, Institutionen för omvårdnad.
- Evans, L. (2004). Traffic Safety and the Driver. Bloomfield Hills, Michigan, Science Serving Society.
- Falkmer, T. & N. P. Gregersen (2003). The TRAINER project - The evaluation of a new simulator-based driver training methodology. Driver behaviour and training; Proceedings of the First International Conference on Driver Behaviour and Training, Stratford-upon-Avon, England.
- Graneheim, U. H. and B. Lundman (2004). "Qualitative content analysis in nursing research: concepts, procedures and measures to achieve trustworthiness." Nurse Education Today 24(2): 105-112.
- Gunnarsson, L. (2009). Körkortsboken. Landskrona.
- Haraldsson, J. (2009). Trafiksäkerhet inom ambulanssjukvården: Den operativa personalens syn på utryckningskörning. Master uppsats. Linköpings universitet. Linköping, LIU-IDAKOGVET.
- Hatakka, M., E. Keskinen, et al. (2002). "From control of the vehicle to personal self-control; broadening the perspectives to driver education " Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour 5(3): 201-215.

- Ho, J. and B. Casey (1998). "Time saved with use of emergency warning lights and sirens during response to requests for emergency medical aid in an urban environment." Ann Emerg Med **32**(5): 585-588.
- Hunt, R., L. Brown, et al. (1995). "Is ambulance transport time with lights and siren faster than that without?" Ann Emerg Med **25**(4): 507-511.
- Hylander, I. (1998). Fokusgrupper som kvalitativ datainsamlingsmetod. Linköping, Univ., Institutionen för pedagogik och psykologi.
- Kahn, C., R. Pirrello, et al. (2001). "Characteristics of fatal ambulance crashes in the United States: An 11-year retrospective analysis." Prehospital Emergency Care **5**(3): 261-269.
- Ker, K., I. Roberts, et al. (2008). "Post-licence driver education for the prevention of road traffic crashes." The Cochrane Library(4).
- Levick, N. (2008). Emergency Medical Services: Unique Transportation Safety Challenge. Transportation Research Board Annual Meeting 2008 T. R. Board. Washington.
- Levick, N. and D. Mener (2006). "Searching for Ambulance Safety: Where is the Literature?" Prehospital Emergency Care **10**(1).
- Lundälv, J. (2005). "Ambulanskrascher (EMVC) i internationell belysning - en litteraturgenomgång av fenomenet EMVC och en kunskapsöversikt av intresse för skaderegistrering inom EMVC-området i Sverige åren 1990-2005." The Scandinavian Journal of Trauma, Resuscitation and Emergency Medicine **13**: 148-157.
- Lundälv, J. (2006). "Akut behov av skaderegistrering efter ambulanskrascher." Läkartidningen **103**(6): 372-374.
- Lundälv, J. (2009). "Ambulansolyckor vid ett svenskt försäkringsbolag." Scandinavian Update Magazine **2009**(1): 8-11.
- Mikkonen, V. (2007). Simulator för övning i mörkerkörning inom ramen för förarutbildningen. Uppföljningsrapport över försöket. Fordonsförvaltningscentralen. Helsingfors
- NAEMT, American College of Surgeons (2007). PHTLS: Prehospital Trauma Life Support, Elsevier Mosby.
- National Association of EMS Physicians and the National Association of State EMS Directors (1994). "Use of warning lights and siren in emergency medical vehicle response and patient transport." Prehospital and Disaster Medicine **9**(2): 133-136.
- Nilsson, G. (2000). Hastighetsförändringar och trafiksäkerhetseffekter. Statens väg- och transportforskningsinstitut. VTI. Linköping.
- Nolen, S., I. Engström, et al. (2002). PILOT - vidareutbildning av unga förare. Statens väg- och transportforskningsinstitut VTI. Linköping.
- Petzäll, K. (2006). Trafiksäkerhet vid ambulanstransporter. H. Dalarna. Falun.
- Petzäll, K. (2008). Trafiksäker transport och vård av patient i ambulans. Karlstads universitet. Karlstad, Fakulteten för samhälls- och livsvetenskaper.
- Pfaffenzeller, J. (2009). Realistic and practical training opportunities by an integrative technology supported training conception for emergency service driving. Simulatorer i förarutbildningen – något för Sverige? Statens väg- och transportforskningsinstitut VTI. Linköping.
- Ray, A. and D. Kupas (2005). "Comparison of crashes involving ambulances with those of similar-sized vehicles." Prehospital and Disaster Medicine **9**(4): 412-415.
- Ray, A. and D. Kupas (2007). "Comparison of Rural and Urban Ambulance Crashes in Pennsylvania." Prehospital Emergency Care **11**(4): 416-420.
- SFS Svensk författningssamling (1998). Trafikförordning 1998:1276, Sveriges Riksdag.



- Short, J., L. N. Boyle, et al. (2007). The Role of Safety Culture in Preventing Commercial Motor Vehicle Crashes. Commercial Truck and Bus Safety Synthesis Program (CTBSSP). W. Transportation Research Board, D.C.
- Socialstyrelsen (2009). Socialstyrelsens författningssamling. Ambulanssjukvård m.m. Socialstyrelsen. Stockholm.
- SOS Alarm (2009). Ambulanshändelser per central 2008. Stockholm.
- Staxäng, L.-A. & F. Bengtsson (2008). Motion 2008/09:T474 Kvalitetssäkring och uppföljning av utryckningsförare. Stockholm, Sveriges riksdag.
- Stenlund, T., W. Henriksson, et al. (2007). Samstämmighet mellan prov och mål - En studie av det svenska förarutbildningssystemet. Umeå universitet. Umeå, Beteendevetenskapliga mätningar.
- Steward, D. and P. N. Shamdasani (1990). Focus Groups - Theory and Practice. Newbury Park, Californien, Sage Publications.
- Suserud, B., C. Ahl, et al. (2005). "Culture and Care in the Swedish Ambulance Services." Emergency Nurse **13**(8).
- Wibeck, V. (2000). Fokusgrupper. Om fokuserade gruppintervjuer som undersökningsmetod. Malmö, Holmbergs i Malmö AB.
- Vägverket (2008). Grundläggande kompetensmål för utryckningsförare. Remissversion. Borlänge.

## Bilaga 1.

### Frågeguide fokusgruppsintervju

Att arbeta med fokusgrupper innebär att man samlar en grupp människor som under en begränsad tid får diskutera ett givet ämne med varandra. Fokusgruppsintervju är en forsknings-teknik som syftar till att samla in data för forskningsändamål genom en gruppinteraktion. Gruppen leds av en samtalsledare – moderator som introducerar diskussionen och introducerar nya aspekter av ämnet i den mån det behövs.

### Diskussionsledning

Moderator: Inleder med en kort instruktion där det betonas att deltagarna kommer att få prata väldigt fritt själva och att moderatorn ska försöka att säga så lite som möjligt. Gruppen ska få prata med varandra i första hand och inte med moderatorn. Om det blir tyst eller om något är speciellt intressant kommer moderatorn att gå in efter en stund, men det som gruppen säger är det viktiga.

Observatör: Observerar passivt intervjun och tar korta noteringar om vem som säger vad. Kontrollerar att bandspelaren är igång och fungerar.

### Intervjuguide strukturerad fokusgruppsintervju

#### *Inledning moderator (5 min)*

Den här fokusgruppen ska handla om hur ni tänker och pratar kring trafiksäkerhet i er roll som ambulanspersonal. Det är alltså er diskussion med varandra här som är det viktiga och intressanta - varför jag inte kommer ta en aktiv roll i er diskussion. Vi kommer att utgå från ett antal frågor så att diskussionen får ett visst fokus och om jag tycker att vi glider ifrån ämnet eller behöver förtydliga något så kan jag eventuellt ställa någon fråga. Men det kommer inte vara en intervju där ni endast svarar på vad jag säger utan jag vill att ni ska resonera och diskutera med varandra, och tveka inte att ställa frågor till varandra.

#### *Öppningsfrågor (5 min)*

Hur länge har ni kört utryckningskörning?

Har ni genomgått några utbildningar på området?

#### *Introduktionsfrågor (10 min)*

Vilken typ av körning ser ni som svårast? Stadskörning eller landvägskörning? Vilken av dessa är mest riskabel?

Vilka trafiksituationer i utryckningskörningen ser ni som mest riskabla? (Korsningar, rondeller, köer, mörker eller omkörningar och fara för viltpåkörning)

Finns det olika grader av prio 1 körningar? (Anpassar man körningen till graden av allvarlighet i utlarmning)

Förändras utryckningskörningen med åren? Oerfaren resp erfaren förare?

#### *Nyckelfrågor (90 min)*

##### *Risker*

Vad karaktäriserar en bra resp dålig utryckningsförare?

Vilka händelser är förknippade med en bra resp dålig förare?

Vad karaktäriserar en säker respektive osäker utryckningskörning, hur kör en erfaren förare kontra hur kör en oerfaren förare.

Hur påverkar trötthet utryckningskörningen?

Vad tycker ni stressar mest. Den aktuella trafiksituationen eller den information som framkommer vid utlarmningen?

Hur påverkas den omgivande trafiken av ett blåljusfordon? Förutsägbart, oförutsägbart?

Är det viktigare att ambulansfärden är snabb på väg till patienten än på väg till sjukhuset?

### *Utbildning*

Vad tycker ni en utryckningsförarutbildning bör innehålla?

Vilka kunskaper och färdigheter behöver en säker utryckningsförare?

### *Kultur*

Känner du rädsla/obehag någon gång när du själv sitter vid ratten? (vilka tillfällen)

Har du vid något tillfälle känt dig rädd när du åkt med en kollega?

Är detta något som ni kan prata om?

Kan gruppsyck eller ”kultur på arbetsplatsen” påverka din utryckningskörning?

Finns det en uttalad eller outtalad press på dig som utryckningsförare att köra snabbare än vad du egentligen vill?

### *Policy*

VLL har en trafiksäkerhetspolicy. Hur känner ni kring den här?

Fungerar och efterlevs dessa punkter i alla lägen? När bryts den? Finns det något ni saknar här?

### *Komfort vårdutrymme*

Hur vet ni att den hastighet ni använder på väg in till sjukhus är lämplig för er kollega i vårdutrymmet? Hur tänker ni?

### *Avslutningsfrågor (10 min)*

Moderatorn summerar samtalet kort och ger deltagarna tillfälle att korrigera samt om något bör betonas eller tonas ner. Är det något vi har missat eller är det någon som vill lägga till något?