
Høring over udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for anvendelse af grønne opmærksomhedslygter, sagsnr.: 2023-462644

Udkastet virker ikke gennemarbejdet.

Der rejser sig følgende spørgsmål som ikke fremgår af udkastet:

- Ud over at anbringe en grøn blinkende lygte på taget af bilen, hvad er det så de frivillige organisationers og ordningers personale bliver berettiget til under udførelse af livreddende opgaver? Må de eksempelvis overtræde færdselslovens bestemmelser?
- Anses kørslen med grøn blinkende lygte som udrykningskørsel, jf. BEK nr 588 af 31/05/2024, Bekendtgørelse om udrykningskørsel m.v.
- I givet fald skal der ske ændringer i denne bekendtgørelse.
- Hvis ikke. Er der bestemmelser i færdselsloven, som må tilsidesættes ved anvendelse af grøn blinkende lygte under kørsel i livreddende opgaver.
- I givet fald hvilke?
- Hvis ikke udkastets bestemmelser anses som nødret eller udrykningskørsel skal der ske konsekvensretning af færdselslovens § 7, stk. 3 eller stk. 4

Er det ikke en overvejelse værd at betragte den kørsel som personer udfører i tilknytning livreddende opgaver skal anses som nødret, jf. straffelovens § 14: "*§ 14. En handling, der ellers ville være strafbar, straffes ikke, når den var nødvendig til afværgelse af truende skade på person eller gods, og lovovertrædelsen måtte anses for at være af forholdsvis underordnet betydning.*" navnlig for så vidt angår at overtrædelse af færdselslovens bestemmelser må anses som forholdsvis underordnet i forhold til den livreddende opgave.

Det er min opfattelse, at en sådan bekendtgørelse er unødvendig henset til nødretsbestemmelsen i straffeloven.

Jeg står selvfølgelig til rådighed for uddybning af ovennævnte betragtninger.

Med venlig hilsen
Christian Møller Christensen

From: Jesper Højte Stenbæk <jhs@danskerhverv.dk>
Sent: 09-01-2025 09:16:23 (UTC +01)
To: info@fstyr.dk <info@fstyr.dk>
Cc: Høringssager <hoeringssager@danskerhverv.dk>
Subject: Dansk Erhverv, svar på høring om forsøgsordning for anvendelse af grønne opmærksomhedslygter

Idet der henvises til Deres j.nr. 2023-462644 angives hermed svar på styrelsens høring af 6. december 2024.

Dansk Erhverv ser generelt ser frem til evaluering af ordningen og opfordrer i den forbindelse til, at de færdselssikkerheds- og generelt trafikmæssige konsekvenser ved de varierende muligheder for opmærksomheds- og udrykningslygter inddrages i en samlet vurdering. Opfordringen begrundes særligt i, at vi finder det afgørende at respekten for deciderede udrykningsblink ikke devalueres via de forskellige ordninger.

Med venlig hilsen

Jesper Højte Stenbæk
Fagchef for transport og infrastruktur

M.: +4540338877
T.: +4533746723
JHS@DANSKERHVERV.DK



**DANSK
ERHVERV**

Dansk Erhverv er erhvervsorganisation og arbejdsgiverforening for et af verdens mest handlekraftige erhvervsliv. Vi handler på vegne af 18.000 medlemsvirksomheder og 100 brancheforeninger. Det er vores vision, at Danmark skal være verdens bedste land at drive virksomhed i. Det starter med erhvervslivets rammevilkår.

DANSK ERHVERV
Børsgade 4
DK-1215 København K

CVR nr. 43232010
info@danskerhverv.dk
T. +45 3374 6000

www.danskerhverv.dk





Til Færdselsstyrelsen

9. januar 2025

Høringssvar vedrørende udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for anvendelse af grønne opmærksomhedslygter

Dansk Råd for Genoplivning (DRG) takker for muligheden for at bidrage med vores bemærkninger til den foreslåede forsøgsordning om brugen af grønne blink på frivilliges biler.

Vi anerkender og værdsætter den betydelige indsats, som frivillige yder i forbindelse med nødsituationer, eksempelvis ved hjertestop. Borgerne træder i høj grad til, når det gælder, og i 76 % af hjertestop uden for hospital er der borgere, som yder hjertelungeredning inden ambulancens ankomst. Det er afgørende at fastholde engagementet blandt borgerne, fordi vi ved, at tiden er afgørende for at overleve et hjertestop.

Vi anerkender den gode intention bag forslaget. Vi kan dog ikke støtte forslaget, som vi ikke mener er forsvarligt at gennemføre af følgende årsager:

- Frivillige modtager ikke den træning, som professionelle gennemgår, og er derfor ikke rustet til at håndtere kørsel til nødsituationer under pressede forhold. Vi er bekymrede for, at anvendelsen af grønne blink kan skabe situationer, hvor andre trafikanter eller den frivillige selv sættes i fare. Der er hvert år færdselsulykker, hvor ambulancer er involveret, selvom personalet er trænet til kørsel i nødsituationer. Selvom de grønne blink blot skal fungere som opmærksomhedsblink, er der en risiko for lignende ulykker, når borgere skal køre til nødsituationer uden den nødvendige træning.
- Herudover risikerer brugen af grønne blink at skabe forvirring og udvande betydningen af de blå blink, så borgerne får svært ved at skelne mellem, hvordan de skal agere ved de to former for blink. Det er afgørende, at trafikanter tydeligt kan skelne mellem nødsituationer, hvor professionelle redningskøretøjer kræver plads, og frivillige, der er på vej til at yde hjælp.

I områder med store geografiske afstande eller på mindre øer kan det give mening at etablere lokale ordninger, hvis den enkelte region ønsker det.

Dansk Råd for Genoplivning støttes af en bred medlemskreds, hvor samtlige medlemmer bakker op om dette høringssvar.

Vi står naturligvis til rådighed, hvis det ønskes.

Med venlig hilsen

Christina Kruuse
Overlæge, professor og forperson, Dansk Råd for Genoplivning

Stine Strandkjær
Direktør, Dansk Råd for Genoplivning

DRGs medlemmer er følgende:

- Beredskabsforbundet
- Dansk Cardiologisk Selskab
- Dansk Folkehjælp
- Dansk Neurologisk Selskab
- Dansk Pædiatrisk Selskab
- Dansk Selskab for Akutmedicin
- Dansk Selskab for Anæstesiologi og Intensiv Medicin
- Dansk Stroke Selskab
- Den Præhospitale Virksomhed, Region Nordjylland
- Falck Danmark
- FSFI
- Førstehjælp For Folkeskoler
- Hjernesagen
- Hjerteforeningen
- KRK - Grønlandsk Røde Kors
- Præhospital Syd, Region Syddanmark
- Præhospitalet, Region Midtjylland
- Præhospitalet Center, Region Sjælland
- Reddernes Landsklub
- Region Hovedstadens Akutberedskab
- Røde Kors
- TrygFonden





Tryghed - tæt på

København V., den 9. januar 2025

Til

Færdselsstyrelsen

Pr. mail; info@fstyr.dk

Færdselsstyrelsens j.nr. 2023-462644, høringssvar til udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for anvendelse af grønne opmærksomhedslygter.

Danske Beredskaber takker for mulighed for at afgive nærværende høringssvar. Danske Beredskaber skal generelt udtrykke sin væsentlige bekymring vedrørende forslaget, som vi på det foreliggende grundlag ikke kan støtte.

Vi anerkender behovet for at sikre hurtig hjælp i akutte situationer, men vi stiller os kritiske over for forslaget om at indføre grønne opmærksomhedslygter til frivillige førstehjælpere. Vi mener, at forslaget potentielt kan skabe flere problemer end det løser, og der er behov for en grundigere vurdering af indhold og konsekvenser, inden et faktisk forsøg iværksættes.

Vores bekymringer retter sig bl.a. mod følgende forhold:

Risiko for forvirring i trafikken

Selvom grønne lygter adskiller sig fra de blå udrykningslygter, kan mange trafikanter misforstå deres betydning, hvilket kan skabe usikkerhed og potentielt føre til farlige situationer i trafikken. Grønne lygter er ikke en etableret standard i Danmark og vil derfor kræve massiv oplysning for at undgå misforståelser.

Indførelsen af en ny farve på opmærksomhedslygter kan skabe forvirring blandt trafikanter, som i forvejen skal navigere i en kompleks trafikal virkelighed. Blå lygter signalerer udrykningskørsel, mens gule lygter bruges på arbejdsredskaber. At introducere endnu en farve kan føre til usikkerhed omkring, hvilke regler og hensyn der gælder i trafikken, når grønne lygter observeres. Vel at mærke i en situation, hvor det må antages, at den frivillige med de grønne lygter har en forventning om hurtig fremkørsel, og derfor i ringe grad vil respektere eller forvente tvivl eller tøven fra andre trafikanter.

Der er risiko for, at nogle frivillige førstehjælpere fejlagtigt opfatter de grønne lygter som en form for befodringsprærogativ. Dette kan medføre, at reglerne for ansvarlig kørsel i konkrete tilfælde tilsidesættes, hvilket udgør en fare for både frivillige og andre trafikanter.

De frivillige, der deltager i livreddende opgaver, er stadig underlagt færdselslovens bestemmelser. Det kræver skærpet opmærksomhed og disciplin at anvende en opmærksomhedslygte korrekt i trafikken, samtidig med at den frivillige hjælper skal bevare fokus på sin akutte primære opgave. Vi frygter, at dette samspil kan medføre en uhensigtsmæssig stressbelastning og potentielt føre til fejl, som kan få alvorlige konkrete konsekvenser for trafiksikkerheden.

Generel utryghed i trafikken

Den større forvirring og usikkerhed omkring trafikens afvikling ved grønne blink, kan kun skabe større generel utryghed i trafikken.

Forslaget kan utilsigtet skabe et endnu større generelt pres på frivillige førstehjælpere om at skynde sig til en opgave, hvilket øger risikoen for ulykker. Det er vigtigt at understrege, at frivillige ikke er professionelle udrykningskørere, at de ikke er underlagt krav om særlig uddannelse eller anciennitet, og sikkerheden for frivillige og andre trafikanter bør altid være det primære fokus.

Modsat beredskabernes chauffører, har frivillige ikke en særlig form for uddannelse, som træner dem til at kunne håndtere hurtig kørsel i en nødsituation, ligesom deres køretøj ikke nødvendigvis lever op til de samme krav, som et indregistreret udrykningskøretøj, der fx synes oftere, og er indrettet til at kunne køre med høj hastighed.

De frivilliges anvendelse af grønne lygter kan af andre trafikanter opfattes som et signal om en kritisk situation, hvilket kan medføre panik eller uhensigtsmæssige reaktioner, bl.a. fordi den frivillige ikke er uddannet i at håndtere dette. Disse forhold risikerer således at skabe mere generel utryghed end gavn, og kan potentielt forværre kritiske trafikale situationer.

Utilstrækkelig dokumentation for effekt

Der er på nuværende tidspunkt begrænset evidens for, at grønne opmærksomhedslygter rent faktisk reducerer responstiden markant. Risiciene ved at gennemføre et faktisk forsøg synes for store i afvejningen med et formål om at skaffe mere viden om effekten, allerede fordi forsøgets omfang, dataopsamling og løbende evaluering er for usikkert, men også henset til omfang og art af de ovennævnte risici.

En implementering af grønne lygter vil medføre omkostninger til indkøb, distribution, samt information til både frivillige og offentligheden.

I stedet kunne ressourcerne måske bruges mere effektivt på at optimere eksisterende beredskabsordninger, f.eks. ved at sikre bedre GPS-koordination og kommunikation med og mellem de frivillige hjælpere.

Således er en mulighed at optimere eksisterende apps og systemer, der kan guide frivillige mere effektivt til ulykkesstedet.

Der bør også etableres bedre samarbejde med beredskabet, så der sikres en klar koordinering mellem frivillige førstehjælpere og professionelt beredskab.

Selv uden grønne opmærksomhedslygter, bør der tillige etableres fokus på instruktion og trafiksikkerhed i forbindelse med frivillig førstehjælp.

Konklusion

Danske Beredskaber deler ambitionen om at forbedre mulighederne for hurtig førstehjælp, men vi mener, at indførelsen af grønne opmærksomhedslygter ikke er den rette løsning. Forslaget medfører for væsentlige og for store risici for trafiksikkerheden.

Vi anbefaler, at forslaget trækkes tilbage, og at der i stedet fokuseres på alternativer, der styrker frivilliges indsats på en mere sikker og effektiv måde.

Med venlig hilsen

Bjarne Nigaard
Sekretariatschef
Tlf. 3137 8805
Danske Beredskaber



H. C. Andersens Boulevard 23, 3.
DK-1553 København V.
www.danskeberedskaber.dk



Danske MotorCyklister
Haverslevvej 47
DK-9520 Skørping
www.DanskeMotorCyklister.dk

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe
Sendt til info@fstyr.dk, cc til lsod@fstyr.dk

Den 21 december 2024
Ref: j.nr. 2023-462644

Høringssvar til Færdselsstyrelsen om forsøgsordning for anvendelse af grønne opmærksomhedslygter.

Danske MotorCyklister (DMC) takker for muligheden for at kommentere det offentliggjorte høringsmateriale.

Da DMC billiger at øge fremkommeligheden generelt, især for livreddende førstehjælp, uanset hvem der skal udføre denne hjælp, ser DMC positivt på den foreslåede forsøgsordning.

Vedr. §2 Stk. 3:

Her nævnes motorcykler ikke som køretøjer, der må anvende grønne opmærksomhedslygter. Frivillige, der kører motorcykel, står således ikke til at få samme beføjelser, som hvis de samme frivillige i stedet skulle vælge at tage bilen.

Da motorcykler kan komme nemmere og hurtigere gennem især tæt trafik end biler, anbefaler DMC, at også motorcykler tillades kørsel med grøn opmærksomhedslygte.

Her kan skeles til såvel indenlandske som udenlandske politikorps, der generelt anser motorcykler for mere egnede end biler til visse opgavetyper, ikke mindst i tæt trafik.

I nogle europæiske lande, for eksempel Holland og Storbritannien, anvender redningskorps ikke kun biler med blå udrykningsblink til akutte udrykninger, men også motorcykler, for at kunne komme hurtigt frem.

Vedr. §4:

Her bør motorcykler tilføjes for sig.

Da motorcykler er forskelligt udformet, er det ikke egnet at definere et bestemt sted på alle typer motorcykler, hvor opmærksomhedslygte skal placeres. Det bør således være op til den frivillige, hvor på motorcyklen den grønne opmærksomhedslygte skal placeres. Af hensyn til synlighed kan der eventuelt indføres en minimumshøjde for placeringen, for eksempel højere placeret på motorcyklen end hjulenes højeste punkt.

Øvrige kommentarer

For at mindske transporttiden under kørsel til livreddende opgaver, anbefaler DMC, at der indføres mulighed for, at de frivillige må overskride visse love under kørsel med grøn opmærksomhedslygte.

Det kan eksempelvis være at krydse spærrelinjer eller køre på en tom cykelsti, når der køres med tændt grønt blink, for at udføre livreddende opgaver.

Med venlig hilsen

Thomas Makropoulos

Bestyrelsesmedlem

Danske Motorcyklister

thomas.makropoulos@danskemotorcyklister.dk

Tlf. +45 41 81 73 76

www.danskemotorcyklister.dk



NOTAT

Danske Regioners høringssvar vedrørende høring over udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for anvendelse af grønne opmærksomhedslygter

09-01-2025

EMN-2025-00057

1747321

krisj@regioner.dk

Indledning

Danske Regioner har modtaget høring over udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for anvendelse af grønne opmærksomhedslygter i forbindelse med frivillige organisationers og ordningers livreddende opgaver, fremsat af transportministeren. Vi takker Færdselsstyrelsen for muligheden for at komme med bemærkninger.

Danske Regioner har indhentet bidrag fra regionerne. Desuden gør vi opmærksom på, at forslaget om forsøgsordningen tidligere har været drøftet i Dansk Råd for genoplivning, som har udarbejdet [dette holdningspapir](#).

Nedenfor følger Danske Regioners bemærkninger til høringsmaterialet.

Danske Regioners bemærkninger

Danske Regioner er taknemmelige for, at mange borgere hvert år træder til ved bl.a. hjertestop og er med til at redde liv. Flere regioner driver frivillige akuthjælperordninger, og alle regioner samarbejder med Trygfondens Hjerteløberordning om at sende frivillige hjerteløbere til personer med formodet hjertestop i forbindelse med, at borgere ringer 1-1-2.

Danske Regioner finder det positivt, at transportministeren har fokus på at skabe gode rammer om den frivillige livreddende indsats. Danske Regioner vurderer imidlertid, at ulemperne ved, at frivillige får mulighed for at køre med et grønt opmærksomhedsblink, er større end fordelene.

Det skal ses i lyset af, at der allerede anvendes blå, gult og rødt blink i trafikken. Hvis der også indføres grønt blink, kan det medføre risiko for forvirring i trafikken og mulig fare for både frivillige og andre trafikanter. Dertil er Danske Regioner bekymrede for, at respekten for det blå blink i trafikken vil blive reduceret med indførelsen af det grønne blink.

Udrykningskørsel er farlig og medfører hvert år døde og/eller alvorligt tilskadekomne. Derfor bør udrykningskørsel være forbeholdt professionelle som politi, ambulancereddere og brandvæsen, som har gennemgået specifik uddannelse og praktisk udryknings-træning i hastighedsbedømmelse, risikovurdering og korrekt anvendelse af færdsels-loven under særlige forhold. Der er risiko for, at det grønne blink kan få frivillige – uden uddannelse i udrykningskørsel – til at køre for stærkt, hvilket kan skabe farlige situationer i trafikken.

Regionerne arbejder løbende på at gøre nettet af hjerteløbere og akuthjælpere mere tætmasket. I den forbindelse er det vigtigt, at så mange som muligt skal have mulighed for at være frivillig, uden at det kræver indkøb af særligt udstyr som eksempelvis grønne blink.

I områder med store geografiske afstande eller på mindre øer kan det undtagelsesvis give mening at etablere lokale ordninger. Dette bør i givet fald ske i et samarbejde mellem relevante lokale beredskabsmyndigheder – herunder regionerne – ud fra en fælles vurdering af behovet.

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe
sagsnr 2023-462644

Deres ref.: Heidi Osmand Pedersen Vor ref.: OHO/fba 24-365

Dato: 9. jan 2025

Svar på høringen forsøgsordning med grønne opmærksomhedslygter

DTL Danske-Vognmænd takker for modtagelsen af udkastet til en ny bekendtgørelse om en forsøgsordning med grønne opmærksomhedslygter.

Vi anser det for at være en god ide, så det er lettere for lastbilchauffører og andre trafikanter at skelne mellem, om det blot er en trafikant der er lidt stresset i trafikken eller det er en frivillig livredder, der er på vej ud til en livsvigtig indsats med sit grønne blink aktiveret på taget af personbilen.

Med venlig hilsen

DTL - Danske Vognmænd

Finn Bjerremand

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

09-01-2025

Dir. tlf.
+45 45 27 07 13

E-Mail
dbl@fdm.dk

Sagsnr.
S24-7903

Ref: DBL/

Høring over udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for anvendelse af grønne opmærksomhedslygter, j.nr. 2023-462644

FDM takker for det fremsendte høringsmateriale og har følgende bemærkninger.

Der skal ikke herske tvivl om, at hjerteløbere og andre frivillige udfører en vigtig og prisværdig opgave, ligesom det ofte er vigtigt, at hjælpen kommer hurtigt frem.

På trods af ovenstående, mener FDM ikke, at indførslen af et grønt blink er en hensigtsmæssig løsning.

I FDM's optik vil der være stor risiko for, at det grønne blink kan skabe farlige situationer i trafikken. Det skyldes først og fremmest, at det grønne blink ikke giver færdselsmæssige rettigheder som det kendes fra det blå udrykningsblink.

Allerede i dag kan politi og redning med blå blink have udfordringer, når almindelige trafikanter skal give plads for udrykningskøretøjer og dette på trods af at der er relativt klare retningslinjer for såvel udrykningskørsel såvel som de øvrige trafikanters ageren.

I den sammenhæng finder FDM det problematisk, at det grønne blink kommer uden rettigheder og uden krav til særlig køreuddannelse for dem, der skal anvende blinket. Man kan sige, at problemet reelt er, at de omkringkørende trafikanter vil få svært ved at skulle forholde sig til, at man langt hen ad vejen ikke skal forholde sig til blinket. Holder trafikanterne hastighedsgrænsen, skal de ikke give plads, da køretøjer med grønne blink skal overholde de samme færdselsregler som alle andre. Køres der i tæt trafik skal medtrafikanter ikke give plads ved fx at køre op på fortov/cykelsti eller ud i kryds for at åbne passagen.

Hertil kommer, at FDM ser for sig, at frivillige, der kører med et grønt blink, alligevel vil tage sig nogle friheder i trafikken. Det forlyder da også allerede, at der på diverse fora for frivillige er flere, der dels allerede har anskaffet sig

Firskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk

et grønt blink, dels har intention om at benytte det grønne blink til at køre regulær udrykningskørsel inkl. overtrædelse af færdselsloven.

Det er også værd at erindre, at for eksempel politi og ambulanceførere har en særlig køreuddannelse, der tager højde for de unikke og risikable forhold, der gælder, når man med udrykning skal manøvrere sig igennem en trafik, der kan reagere på måder, der er svære at forudse. En sådan særlig kvalifikation vil de berørte frivillige i sagens natur ikke have.

FDM noterer sig, at flere organisationer inden for redningsbranchen er skeptiske over indførslen af grønne opmærksomhedsblink, herunder fx Reddernes Landsklub, Reddernes Fagforening, 3F Transport og Dansk Råd for Genoplivning.

Med venlig hilsen

Dennis Lange
Chefkonsulent

Firskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk



SAMMEN
GØR VI FORSKELLEN

Høringssvar til udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for anvendelse af grønne opmærksomhedslygter

FOA mener ikke, at det er hensigtsmæssigt med grønne blink i trafikken, og dermed mener vi heller ikke, at der skal igangsættes en forsøgsordning eller vedtages en bekendtgørelse om forsøgsordningen.

Udrykningskørsel er risikabelt og kræver både uddannelse og ordentlig oplæring og erfaring. Udrykningskørsel er hvert år skyld i ulykker, da udrykningskøretøjer skaber kaos i det normale trafikbillede. Fremkommeligheden kan være yderst begrænset, hvilket stiller store krav til chaufføren af udrykningskøretøjet. Der er dermed risiko for hårde opbremsninger med sammenstød til følge.

Det er helt afgørende, at borgerne har respekt for de blå blink, da det er et udtryk for en alvorlig hændelse og at der er akut brug for hjælp. Ved kørsel i trafikken kan det være svært at skelne imellem et blåt eller et grønt blink. Det kan derfor være vanskeligt at forudse som bilist, hvornår skal et udrykningskøretøj standse for rødt eller hvornår det kan fravige færdselsloven og fortsætte over et kryds - vel og mærke på eget ansvar. Det vil de færreste borgere have svært ved at gennemskue, og det vil skabe endnu flere farlige situationer. Både for borgerne men også for dem, der skal køre med rigtig udrykning.

FOA mener derfor, at

1. Der **IKKE** skal arbejdes videre med en forsøgsordning om kørsel med grønne blink. Kørsel med grønne blink vil give vanskelige forhold for køretøjer med blå blink, som reelt kører udrykningskørsel.

Det fremgår af § 2, stk. 2 i udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning til anvendelse af grønne opmærksomhedslygter, at kørsel med grønne opmærksomhedslygter kun må foretages i forbindelse med livreddende opgaver. Det fremgår videre, at opmærksomhedslygterne alene må anvendes af personer, som er frivillige, i 1-1-2 Akuthjælpeordningen, Trygfondens hjerteløber eller godkendt af Færdselsstyrelsen, jf. § 2, stk. 1.

Som det første er det uklart, hvad der vil blive betragtet som livreddende opgaver. Det formodes, at der naturligvis bl.a. er tale om opgaver, hvor personer har fået hjertestop og derfor kan hjælpes af en hjerteløber. Disse hjerteløbere er også personer, som i henhold til bekendtgørelsen kan anvende grønne blink.

I 2023 var der omkring 158.000 frivillige hjerteløbere i Danmark¹. Ved et formodet hjertestop bliver op til 20 hjerteløbere indenfor en radius af 5 kilometer alarmeret². I gennemsnit aktiveres 6,5 hjerteløbere³ ved at udkald til hjertestop, og der er derfor mange personer, som hver dag vil skulle skynde sig igennem trafikken for at møde op til et aktiveret hjertestop. Dette vil skabe unødigt trafikkaos.

2. Kørsel med grønne blink **aldrig** skal foretages af personer, der ikke er uddannet til udrykningskørsel. At indføre en forsøgsordning hvor der ikke er taget stilling til krav og ansvar til kørsel med blink kan have katastrofale følger.

Samtidig mangler ordningen stillingtagen til, hvem der bærer ansvaret for ulykker, der er forbundet med kørsel med grønne blink.

¹ Kilde: Dansk Råd for Genoplivning, Trygfonden

² Kilde: Hjertestarter.dk

³ Kilde: Trygfonden

From: Jørgen Flemming Andersen <jorand@HBR.DK>
Sent: 20-12-2024 11:48:02 (UTC +01)
To: info@fstyr.dk <info@fstyr.dk>
Cc: lsod@fstyr.dk <lsod@fstyr.dk>; Tim Jensen <timjen@HBR.DK>
Subject: Høring: Udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for anvendelse af grønne opmærksomhedslygter

HBR j. nr. 24/10590

Med henvisning til Færdselsstyrelsens høringsbrev af den 6. december 2024 – sagsnr. 2023-462644 – fremsender Hovedstadens Beredskab hermed sine bemærkninger til høringen:

Hovedstadens Beredskab har – principielt set – forståelse for et muligt samfundsmæssigt behov for at skabe rammer for en hurtigere hjælp til borgere i de områder, hvor samfundsudviklingen har gjort den traditionelle hjælp fra ambulance ol. stadigt fjernere.

Dette ændrer dog ikke ved, at det fremsendte udkast rummer en række væsentlige uhensigtsmæssigheder og måske heller ikke understøtter hovedformålet om en hurtigere hjælp.

Der synes at være tale om indførelse af en hybrid til kompensation for den egentlige udrykningskørsel, hvor det er aldeles uklart, hvilken forskel den foreslåede ordning skulle gøre i forhold til det mål, der må antages at ligge bag forslaget – nemlig hensynet til hurtig hjælp til borgeren. Da der ikke er tale om udrykningskørsel i lovgivningens forstand, lægges det til grund, at ordningen alene vil kunne ses som et signal til andre trafikanter om – hvis muligt – at vise hensyn mens hjælperen i køretøjet med grøn opmærksomhedslygte vil skulle overholde hastighedsbegrænsninger, vigepligter, trafiklys mv., der jo alene vil kunne tilsidesættes delvist som et led i en egentlig udrykningskørsel.

Disse nødvendige begrænsninger skal også ses i lyset af, der ikke stilles særlige krav til hverken chauffør eller køretøj, men at enhver – øvet som uøvet bilist - vil kunne indgå i ordningen, såfremt man er medlem af en godkendt organisation.

Endeligt må det lægges til grund, at ordningen bedst vil have en eventuel effekt i tyndtbefolkede områder, hvor den trafikale belastning samtidigt må antages at være relativt begrænset.

Ordningen vurderes ikke at have en betydende indflydelse på mulighederne for at få hurtig hjælp i Hovedstadsområdet, hvor redningsberedskaberne og deres kompetente medarbejdere - i samarbejde med Region Hovedstaden - indgår i en ordning som First Responders i tilfælde af hjertestop. Derfor ses ordningen med grønne opmærksomhedslygter ikke at være relevant i Hovedstadsområdet. I dette i forvejen tæt trafikerede område vil ordningen derimod udgøre en yderligere forøgelse af risikoen ved at færdes i trafikken.

Derfor vurderes det samlet set, at den foreslåede ordning ikke vil have nogen betydende effekt i forhold til et – ubeskrevet – formål om at skabe grundlag for en hurtig hjælp. Dette sammenholdt med den øgede trafikale risiko, der kan føre til flere ulykker betyder, at Hovedstadens Beredskab ikke kan støtte forslaget.

Med venlig hilsen

Flemming Andersen
Chefkonsulent

Hovedstadens Beredskab
Operativ Styring
Gearhalsvej 1

2500 Valby
www.hbr.dk

Mobil: (+45) 40 53 66 00
E-mail: jorand@hbr.dk

Til
Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe
info@fstyr.dk
Cc: lsod@fstyr.dk
J.nr. 2923-462644

Rådet for Sikker Trafik
Lersø Parkallé 111
2100 København Ø

T +45 39 16 39 39
www.sikkertrafik.dk

Den 10. januar 2025

Høringssvar vedr. grønne opmærksomhedslygter

Rådet for Sikker Trafik har modtaget udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for anvendelse af grønne opmærksomhedslygter i høring og har følgende bemærkninger:

Frivillige hjerteløbere, 1-1-2 Akuthjælpere m.fl. udfører utvivlsomt vigtige opgaver som supplement til de professionelle beredskaber ved at træde til ved hjertestop og i andre situationer, hvor tid er en afgørende faktor.

Rådet for Sikker Trafik er imidlertid bekymret for, om forslaget om at tillade kørsel med grønt opmærksomhedsblink på bilen kan skabe unødigt forvirring i trafikken, eftersom det grønne blink ikke giver de frivillige særlige rettigheder og heller ikke forpligter andre trafikanter til at holde vejen åben, som man skal for politi, brandvæsen og ambulancer med blåt blink. Så i praksis skal alle køre "som normalt" - både de frivillige på vej til opgaver med grønt blink på taget og alle andre, der møder dem i trafikken.

Vores bekymring går på, om det grønne blink kan forlede andre trafikanter til – i den bedste mening eller pga. usikkerhed – at bremse, vige eller på anden måde forsøge at skabe plads til køretøjet med grønt blink på måder, som er uforudsigelige og uventede og dermed kan skabe farlige situationer i trafikken. De frivillige er desuden heller ikke uddannet i at håndtere sådanne ekstraordinære trafiksituationer. Brugen af det grønne blink kan potentielt også medføre risiko for, at trafikanterne bliver i tvivl om, hvordan de skal agere ved hhv. blå og grønne blink.

Transportministeriet har bedt Rådet for Sikker Trafik om at bistå med en lovinformationsindsats vedr. de grønne blink i forbindelse med reglernes ikrafttræden.

Evaluerings af ordningen

Rådet for Sikker Trafik finder det positivt, at ordningen med grønne opmærksomhedsblink skal evalueres efter 2 år. Rådet anbefaler, at evalueringen kommer til at omfatte erfaringer fra både de frivilliges organisationer, de frivillige selv, politiet, beredskaberne, forsikringsselskaberne og trafikanterne.

Med venlig hilsen

Jakob Bøving Arendt
Administrerende direktør

Fra: Transporterhvervets Uddannelser <tur@tur.dk>

Sendt: 9. december 2024 11:22

Til: Frederik Sundgaard Land <frla@fstyr.dk>

Emne: SV: Høring: Udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for anvendelse af grønne opmærksomhedslygter, WZ nr. 2023-462644

TUR har ingen bemærkninger

Med venlig hilsen

Annette Arrild Toft

Uddannelsessekretær

Transporterhvervets Uddannelser

Tlf.: 35878700

Tlf. direkte: 81454513

E-mail: aat@tur.dk



TRANSPORTERHVERVETS
UDDANNELSER



Personoplysninger - Sådan behandler vi dine oplysninger

[Her](#) kan du læse om, hvordan vi behandler personoplysninger, hvilke oplysninger vi må bruge, og hvad dine rettigheder er.

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Kampmannsgade 4
1790 København V
rus@3f.dk
3frus.dk

info@fstyr.dk; lsod@fstyr.dk

9. januar 2025
/nbl

J.nr. 2023-462644

Høringssvar til udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for anvendelse af grønne opmærksomhedslygter

Færdselsstyrelsen har den 6. december 2024 sendt udkast til bekendtgørelse om forsøgsordning for anvendelse af grønne opmærksomhedslygter i høring. Bekendtgørelsen medfører, at frivillige kan anvende grønne opmærksomhedslygter i forbindelse med frivillige organisationers og ordningers livreddende opgaver. Reddernes Udviklingssekretariat i 3F takker for muligheden for at afgive høringssvar og ønsker at fremhæve flere væsentlige bekymringer ved denne foreslåede ændring.

Manglende behov og uklare trafikale konsekvenser

Reddernes Udviklingssekretariat i 3F mener ikke, at der er behov for den foreslåede ordning. Vi mener, at eksisterende regler og udstyr, så som blå og gule advarselslygter, allerede dækker behovet for opmærksomhed i trafikken ved livreddende opgaver. Introduktionen af en ny type lyssignal er derfor unødvendig.

Reddernes Udviklingssekretariat i 3F er desuden bekymrede for, at indførelsen af en grøn opmærksomhedslygte vil skabe forvirring blandt øvrige trafikanter, som allerede nu skal forholde sig til en række forskellige signaler og prioriteringer i trafikken. Farven grøn er traditionelt forbundet med signaler om "fri kørsel", hvilket kan føre til misforståelser og potentielt farlige situationer.

Frivillige mangler uddannelse og rutine i at køre med blink

Når frivillige sendes til livreddende opgaver, hvor det må formodes, at der er behov for kritisk førstehjælp, kan man hurtigt blive påvirket af situationen. Samtidig kræver det rutine at kører udrykningskørsel. En rutine som man ikke kan forvente, at frivillige har opnået, derfor er det forbundet med risiko at give frivillige mulighed for at køre med advarselsblink.

Reddernes Udviklingssekretariat mener, at sikkerhed på vejene – for frivillige der udfører livreddende opgaver og alle andre trafikanter – må have første prioritet.

Risiko for misbrug og uklare kriterier

Bekendtgørelsen åbner derudover for, at flere frivillige organisationer kan ansøge om godkendelse end de to, som allerede står på listen. Reddernes Udviklingssekretariat i 3F mener, at det potentielt kan føre til uklar kontrol og øget risiko for, at lygten bruges i ikke-livreddende situationer. Vi synes, at den foreslåede dokumentationsordning virker utilstrækkelig i forhold til at sikre korrekt anvendelse.

Reddernes Udviklingssekretariat i 3F mener yderligere, at det er utilstrækkeligt, at de frivillige livreddende organisationer eller ordninger, der bliver optaget på Færdselsstyrelsen liste af egen drift, skal oplyse, hvis de ikke længere er frivillig eller udfører livreddende opgaver. Færdselsstyrelsen bør også kunne fjerne frivillige livreddende organisationer eller ordninger fra listen, hvis det viser sig, at der er gentagne brud på bekendtgørelsens regler fra bestemte organisationer eller ordninger. Det vil kræve, at der indføres en form for statistik og erfaringsopsamling, hvor man løbende registrerer og analyserer eventuelle brud på reglerne. Dette kan også danne grundlag for en mere faktabaseret beslutningsproces i forbindelse med godkendelse og sletning fra listen.

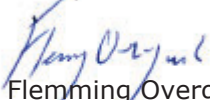
En bredere konsekvensanalyse er nødvendig

Reddernes Udviklingssekretariat i 3F efterlyser en tydelig redegørelse for, hvorfor netop grønne opmærksomheds lygter er valgt frem for andre muligheder, eksempelvis forbedrede informationskampagner eller udvidet brug af eksisterende systemer.

Reddernes Udviklingssekretariat i 3F anbefaler samlet set, at man genovervejer bekendtgørelsesudkastet og foretager en bredere konsekvensanalyse, herunder en grundig vurdering af trafiksikkerheden, praktisk anvendelighed og mulige alternativer. Det er afgørende, at eventuelle ændringer ikke skaber forvirring eller øger risikoen i trafikken.

Vi står selvfølgelig til rådighed, hvis Færdselsstyrelsen har spørgsmål til eller ønsker at få uddybet vores høringssvar.

Venlig hilsen



Flemming Overgaard

Formand for Reddernes Udviklingssekretariat