



Trafikofficial håndbog

Denne håndbog er udarbejdet, for at mindske misforståelser og øge sikkerheden for trafikofficials.
Denne håndbog er en opsummering af selve trafikofficial uddannelsen,



Gældende lovgivning

Tegngivning fremgår af Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 251 af 15. september 1955.

Bekendtgørelse om politiets tegngivning ved færdselsregulering.

§ 1

- Stk. 1.** Når regulering sker ved armbevægelser, er tegnet for »stop« en eller begge arme udstrakt på tværs af den færdselsretning, hvis færdsel skal standses. Selvom tegngivningen med armen kortvarigt ophører, må de vejfarende ikke køre eller gå frem i den standsede færdselsretning, før tegn hertil gives, jfr. stk. 3.
- Stk. 2.** » Stop« i een retning betyder »fri« i den tværgående retning.
- Stk. 3.** Skifte af den fri færdselsretning tilkendegives ved, at en arm strækkes i vejret, medens den anden arm forbliver udstrakt. Dette betyder standsning af den hidtil frie færdselsretning og rømning af krydset. Fremkørsel og gående passage over krydset fra den hidtil standsede retning må først ske, efter at politimanden i den anførte stilling har drejet sig, og stoptegn er givet i den tværgående retning, og det med en vinkende bevægelse med hånden er tilkendegivet, at passage kan påbegyndes.
- Stk. 4.** Til tydeliggørelse af armbevægelsen kan hvid stav anvendes.



Hvis du ved en hændelse i trafikken er nødsaget til at overtræde dine beføjelse for at forhindre en ulykke eller lignende, kan Straffelovens §14 om nødret træde i kraft. Den siger:

- § 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.

Bekendtgørelse om udrykningskørsel

§ 7.

- Stk. 2.** Når der ved kørsel med udrykningskøretøj anvendes særlige af transport-, bygnings- og boligministeren fastsatte lyd- eller lyssignaler, skal andre trafikanter i god tid holde vejen åben for køretøjet. Kørende skal om nødvendigt standse.

Husk altid at give GRØNT LYS ved udrykningskøretøjers passage af din trafikregulering.

Føreren af udrykningskøretøjet skal altid følge TO anvisninger, men du skal hurtigst muligt skabe en sikker passage til udrykningskøretøjet

Færdselsloven

§ 9

En trafikant, der med eller uden egen skyld bliver indblandet i et færdselsuheld, skal straks standse.

Stk. 2.

Trafikanten skal endvidere

- 1) i muligt omfang **yde hjælp til personer, der kan være kommet til skade,**
- 2) deltage i de foranstaltninger til **sikring af færdslen,** som uheldet giver anledning til,
- 3) **opgive navn og bopæl til en anden, der er indblandet i uheldet,** hvis denne anmoder om det,
- 4) **opgive navn og bopæl** til den, på hvis ejendom eller ting der er sket skade, hvis denne anmoder om det,
- 5) snarest muligt **underrette politiet, hvis trafikanten har forvoldt ikke ubetydelig skade på en anden person,** og
- 6) snarest muligt **underrette skadelidte eller politiet, hvis trafikanten har forvoldt skade på ejendom eller ting** og der ikke er nogen til stede, som kan modtage oplysninger om trafikantens navn og bopæl.

- Stk. 3.** **Er nogen dræbt eller kommet alvorligt til skade** ved færdselsuheldet, **må der ikke ændres ved forholdene på uheldsstedet eller fjernes spor,** som kan være af betydning for opklaringen af uheldet. Køretøj, der har været indblandet i uheldet, skal dog flyttes, hvis dets placering er til fare for færdslen.



Straffeloven

- § 13** Handlinger foretagne i nødværge er straffri, for så vidt de har været nødvendige for at modstå eller afværge et påbegyndt eller overhængende uretmæssigt angreb og ikke åbenbart går ud over, hvad der under hensyn til angrebets farlighed, angriberens person og det angrebne retsgodes betydning er forsvarligt.
- Stk. 2.** Overskrider nogen grænserne for lovligt nødværge, bliver han dog straffri, hvis overskridelsen er rimeligt begrundet i den ved angrebet fremkaldte skræk eller ophidselse.
- Stk. 3.** Tilsvarende regler finder anvendelse på handlinger, som er nødvendige for på retmæssig måde at skaffe lovlige påbud adlydt, iværksætte en lovlig pågribelse eller hindre en fanges eller tvangsanbragt persons rømning.
- § 14** En handling, der ellers ville være strafbar, straffes ikke, når den var nødvendig til afværgelse af truende skade på person eller gods, og lovovertredelsen måtte anses for at være af forholdsvis underordnet betydning.
- § 119** **Den, som øver vold, truer med at øve vold** eller offentligt eller med forsæt til udbredelse i en videre kreds fremsætter trussel om vold mod nogen, hvem det påhviler at handle i medfør af **offentlig tjeneste eller hverv, under udførelsen af tjenesten** eller hvervet eller i anledning af samme, eller som på lige måde søger at **hindre en sådan person i at foretage en lovlig tjenestehandling** eller at tvinge ham til at foretage en tjenestehandling, **straffes med bøde eller fængsel indtil 8 år.** Ved fastsættelse af straffen skal det indgå som en skærpene omstændighed, at forholdet er begået, mens eller i umiddelbar forlængelse af at der i området foregår grov forstyrrelse af ro og orden på offentligt sted, eller at forholdet er begået mod den pågældende i dennes fritid.
- Stk. 2.** På samme måde straffes den, som, uden at forholdet falder ind under **stk. 1**, fremsætter trusler om vold, om frihedsberøvelse eller om sigtelse for strafbart eller ærerørigt forhold mod nogen, der af det offentlige er tillagt domsmyndighed eller myndighed til at træffe afgørelse vedrørende retsforhold eller vedrørende håndhævelse af statens straffemyndighed, i anledning af udførelsen af tjenesten eller hvervet, eller som på lige måde søger at hindre en sådan person i at foretage en lovlig tjenestehandling eller at tvinge ham til at foretage en tjenestehandling.
- Stk. 3.** Lægger nogen ellers de nævnte personer hindringer i vejen for udførelsen af deres tjeneste eller hverv, straffes han med bøde eller fængsel indtil 1 år og 6 måneder. Ved fastsættelse af straffen skal det indgå som en skærpene omstændighed, at forholdet er begået, mens eller i umiddelbar forlængelse af at der i området foregår grov forstyrrelse af ro og orden på offentligt sted.
- § 250** Den, som hensætter en anden i hjælpeløs tilstand eller forlader en under den pågældendes varetægt stående person i en sådan tilstand, straffes med fængsel indtil 8 år.
- § 253** Med bøde eller fængsel indtil 2 år straffes den, som, uagtet det var ham muligt uden særlig fare eller opofrelse for sig selv eller andre, undlader
- 1) efter evne at hjælpe nogen, der er i øjensynlig livsfare, eller
 - 2) at **træffe de foranstaltninger**, som af omstændighederne kræves til **redning af nogen tilsyneladende livløs**, eller som er påbudt til **omsorg for personer, der er ramt af skibbrud** eller anden tilsvarende **ulykke**.
- Stk. 2.** Med fængsel indtil 2 år straffes den, som overtræder stk. 1 i forbindelse med **flugt fra et færdselsuheld**, hvorved nogen er tilføjlet **betydelig personskade**.

Retsplejeloven

- § 168** Enhver har med de i loven fastsatte undtagelser pligt til at afgive forklaring for retten som vidne.
- Stk. 2.** Medmindre retten undtagelsesvis tillader det, må et vidne ikke under forklaringen bære en beklædningsgenstand, der skjuler vedkommendes ansigt.

Dokumentation

En trafikofficial skal under færdselsregulering efter § 1 medbringe sit gyldige kørekort, jf. § 5, stk. 1, nr. 2 og stk. 2, og kursusbevis, jf. § 13, stk. 1. Dokumentationen skal på forlangende forevises politiet.

Du skulle kunne fremvise følgende:

- Gyldigt kørekort.
- Trafikofficial kort.
- Trafikofficial ID-kort.



TEST KURSIST NAVN
FULDT CPR-NR.
har den 15-12-2019 deltaget aktivt i de nedenfor anførte førstehjælpsuddannelser som er gennemført med tilfredsstillende resultat if. Dansk Førstehjælpsråds arbejdsplaner.

- Førstehjælp ved hjertestop (4 timer)
Deltageren kan både selvstændigt og i samarbejde med andre, håndtere en voksen bevidstløs person, med og uden normal vejtrækning. If. ERIC gældendes for basal genoplivning. Deltageren kan give relevant førstehjælp til en voksen person, der har fremmedlegemer i luftvejene, if. ERIC gældendes for basal genoplivning. Deltageren kan anvende en hjertestarter, hvis det er relevant for førstehjælpen.
- Førstehjælp ved blødninger (1,5 timer)
Deltageren kan vurdere og yde den relevante førstehjælp i forbindelse med blide mindre og større blødninger uanset placering på kroppen og blødningens omfang. Derudover kan deltageren yde relevant førstehjælp ved mistanke om indre blødninger. Deltageren kan handle ud fra førstehjælperens



Du skal på opfordring fra en myndighedsperson, f.eks politi kunne dokumentere din ret til at fungere som Trafikofficial.



Køretøjers egenskaber

Person- og varebiler

Person- og varebiler er dem, der kører hurtigst, accelerer hurtigst og bremser bedst.

Det er vigtigt at vide, at alle biler har blinde vinkler på grund af vinduesrammer, spejle og karrosseri, samt at de forreste vinduesstolper kan give blinde vinkler, så de ikke altid kan se, hvad der kommer fra siden.

Lastbiler samt busser

Belæssede lastbiler kan ikke accelerere så hurtigt som personbiler. Det er vigtigt at du vurderer om køretøjet kan nå at passere reguleringen inden næste atlet kommer.

Alle lastbiler kommer langsomt op i fart og har sværere ved at bremse hurtigt ned. Mellemstore og meget store lastbiler kræver særlig stor plads til sving. Lastbiler har flere og større blinde vinkler end personbiler.

Biler med påhængskøretøj

Når en bil har et påhængskøretøj, accelererer den tit dårligere. De må ikke køre så hurtigt som personbiler uden påhængskøretøj og de bremser langsommere ned.

Du skal også være opmærksom på at biler med påhængskøretøj ofte skal have ligeså meget plads til at svinge som lastbiler.

Traktorer, herunder motorredskaber

Hvis du møder traktor, gravko eller et arbejdsredskab skal du være opmærksom på. Traktorer kan accelerer hurtigt, men de kører langsomt. De må max kører 40 km/t. Derfor har de en rød trekant for 'langsomt kørende køretøjer'. Du skal ligeledes være opmærksom på, at traktorer og traktorvogn tog bremser langsomt op.

Traktorer med redskaber bagpå er ustabile og slingrer nemt. Traktorer og store motorkøretøjer (gravko eller arbejdsredskaber, skal bruge ligeså meget plads til at svinge som lastbiler). Pladsbehovet til manøvrer med påhængskøretøj som hos store biler med påhængskøretøj. Føreren kan have svært ved at orientere sig bagud, særligt med stort læs eller redskaber.

Motorstøjen gør det også svært for føreren at høre lydssignaler, så du kan heller ikke regne med at de hører dig. Påhængsredskaber har tit signallys på, fordi de er bredere end andre køretøjer.

Hvis en traktor, gravko eller andet arbejdsredskab ved fx et cykelløb på en ensrettet strækning, skal køre med atleternes på strækningen, skal du vurdere om der er en større gruppe på vej, da de typisk kan køre hurtigere end køretøjet. Her er det vigtigt at du holder køretøjet tilbage indtil du er sikker på at der ikke kan opstå farlige situationer. Benyt eventuelt din radio for at kontakte posten før dig for at høre om der er en større gruppe på vej.

Motorcykler

Motorcykler accelererer meget hurtigere end personbiler og kan køre hurtigere.

Motorcykler kan i glat eller fedtet føre nemmere skride ud og vælte end biler og andre køretøjer. Hvis der er tale om store, tunge motorcykler har de også sværere ved at dreje end de små og lettere.

Hvis du kan se, der er en passager med på motorcyklen og vedkommende sidder afslappet og oprejst på motorcyklen, så er det tegn på at motorcyklen ikke køre særlig hurtig.

Man kan oftest nem "sluse" en motorcykel igennem reguleringen.





Særtransporter

Her gælder de samme egenskaber som ved lastbiler, dog accelererer de ikke særlig hurtig, typisk er køretøjerne væsentligt langsommere, længere og breder, end almindelige lastbiler og busser.

Her vil der oftest være kørende færdselsregulering. (særtransportassistance, STA) Det betyder at der før selve særtransporten vil komme en ledsagerbil med personer der ligeledes er bemyndiget til at foretage færdselsregulering, her har de også fået tilladelse af politiet til at foretage reguleringen.

Her er det vigtigt at man indgår i en konstruktiv dialog, for at finde den bedste løsning.

Men kutyme er, den der reguler først har ret og bestemmer, men det er her vigtigt at man får tingene til at fungerer, evt. kontakt din events leder hvis der kommer en tvist.



Sikkerhed

Afspærringer:

Der vil ofte være hjælpemidler for at skabe større sikkerhed, det kan være:

- O45 afspærringer Benyttes typisk ved en ensrettet vej, eller hvis en vej er helt lukket.
- Markeringsbånd Benyttes ofte ved afspærringer som hurtigt skulle kunne åbnes.
- Soldaterben Benyttes typisk for tydeligt at afmærke en svingbane eller lignende.

Man må IKKE benytte eget køretøj til at afspærring.

Vejrlig:

Hvis vejret meget pludselig skifter markant, hvilket kan være til fare for atleter eller trafikanter.

Skal man vurderer om det er af en sådanne karakter at alt trafik skal bringes til standsning, dette gælder også atleter mm.

Brand eller anden fare:

Hvis der påstår en brand, dette kan være et brændende køretøj, eller en nærliggende bygning som går i brand. Hvor enten selve branden eller røget fra branden kan være til fare for bilister eller atleter, skal alt trafik bringes til standsning.

Efterfølgende kontaktes Politi eller trafikofficial ansvarlig, der skal her vurderes om det er nødvendigt at kontakte politiet. Trafikofficial ansvarlig skal altid kontaktes.

Udstyr og beklædning.

Der er ingen regler for mærke af udstyr, det lovpligtigt at bære en gul vest hvor der på ryggen er påtrykt:

FÆRDSLSREGULERING.

TO-MU anbefaler altid følgende beklædning:

- En overdel med enten korte eller lange ærmer – I sikkerhedsklasse klasse 3
- Benklæder enten korte eller lange bukser, med en dobbelt 50mm refleks kant nederst på bukserne.

Derudover kan man med fordel benytte sig at ekstraudstyr:

Trafikstav:

Er en stav, som typisk er imellem $\varnothing 25$ & $\varnothing 35$ mm og 45cm lang. Staven kan være forsynet med et refleks materiale, for at øge synligheden ved nedsat sigtbarhed.

Staven benyttes til at forlænge den ene arm, for at øge tegngivningen overfor trafikanter mm.

I mørke eller ved dårlig sigtbarhed kan evt. benyttes en lysstav.

Fløjte:

Typisk benyttes der en " trillefløjte " eller en FOX40 / FOX80 fløjte, den har en god og gennemtrængende lyd, der markant skiller sig ud fra andre lyde i trafikken. Fløjten benyttes typisk for at skabe fokus på din tegngivning, eller at gøre opmærksom på evt. kommende løbs deltagere.



Andet udstyr:

Er du på vagt igennem TO-MU bør du sikre dig inden vagten starter at:

- Din mobiltelefon er fuldt opladet.
- At du har medbragt en fuld opladet "Powerbank"
- At du har rigeligt Solcreme med.
- Ekstra taske / køletaske til din madpakke og drikkevarer.
- Evt. en simpel førstehjælps taske.
- Tøj med i forhold til vejret, Regnjakke mm.

Sæt dig ind i opgaven:

Når du ankommer til briefing, vil der blive givet en overordnet instruks, hvor hver post vil blive kort gennemgået, Hvis der er specielle forhold på nogle poster vil de blive nævnt på briefing. Efterfølgende får du udleveret en postbeskrivelse, der beskriver den post du er blevet tildelt.

Når du ankommer til posten, skal du sikre dig at forholdene er som beskrevet, samt skilte er opsat som beskrevet.

Kontroller at dit kommunikationsudstyr virker.

Konflikter

Enhver trafikofficiel er ansvarlig for sin egen og andres sikkerhed. Det forventes at alle trafikofficielle udviser ansvarlighed og fornuftigt adfærd, samt bruger egen sund fornuft.

"Man skal huske man ikke er Politi, og derfor ikke kan lave sanktioner, man er på sin post efter Politiets foranledning, samt man har altid mulighed for at tilkalde politiet på telefon 114 eller 112 hvis nødvendigt."

Hvis en trafikant ikke vil følge dine anvisninger, skal man bevare roen og lade vær med at hæve stemmen, men man kan godt være bestemt.

Her er konflikt trappen et rigtig godt redskab, vi vil ikke her gennemgå hele konflikttrappen, men fokuserer på de punkter der kan være relevant for dig når du er på en post.

Den type af konflikt som vi oftest vil møde betegnes som: Ressourcekonflikter
En gang imellem bliver man udsat for det der betegnes som en: System konflikt

Ressourcekonflikter:

Udspringer typisk af tids pres fra trafikanten, trafikanten skal hurtigt frem til sin destination.

Hvis en trafikant eventuelt har et møde de skal til, eller en hjemmepleje skal til en borger, kan der opstå et irritationsmoment ved trafikanten.

Løsning: Forklar trafikanten hvad der sker, samt at du hurtigst muligt vil sørge for at trafikanten kan komme videre på forsvarlig vis.

System konflikt:

Udspringer af de modsætningsforhold, som opstår mellem dig som trafikofficiel og en borger, når der efter en fastlagt lovgivning, foretages færdselsregulering, hvor borgeren ikke mener at der er lovhjæmmel.

Et magtanvendelsescirkulære giver dig lovhjæmmel til at foretage færdselsregulering ud fra din faglige vurdering.

Konflikter, hvor "magtanvendelsescirkulæret" tages i brug er den mest synlige og voldsomme konflikt.

En systemkonflikt kan være når en trafikant verbalt truer med sanktioner eller har truende adfærd.

Et eksempel kan være, hvis en bilist påkører dig med sit køretøj.

Det kan være at trafikanten stille og rolig lade køretøjet køre og på den måde skubber til dig. Eller accelererer hurtigt forbi dig og fx rammer dig med sit sidespejl eller lignende.

– i alle tilfælde af systemkonflikt bør politiet omgående kontaktes.

Løsning: Kontakt Politiet, hvor de vil overtage. Dette kan gøres ved at ringe 114, eller hvis der er udøvet magtanvendelse af trafikanten ring straks 112.





Konflikter / beføjelser

Uniformeret politi har den udførende magt, hvor trafikofficials er deres forlængede arm. Det betyder i praksis at vi som trafikofficials ikke kan sanktionere, men vi kan anvise.

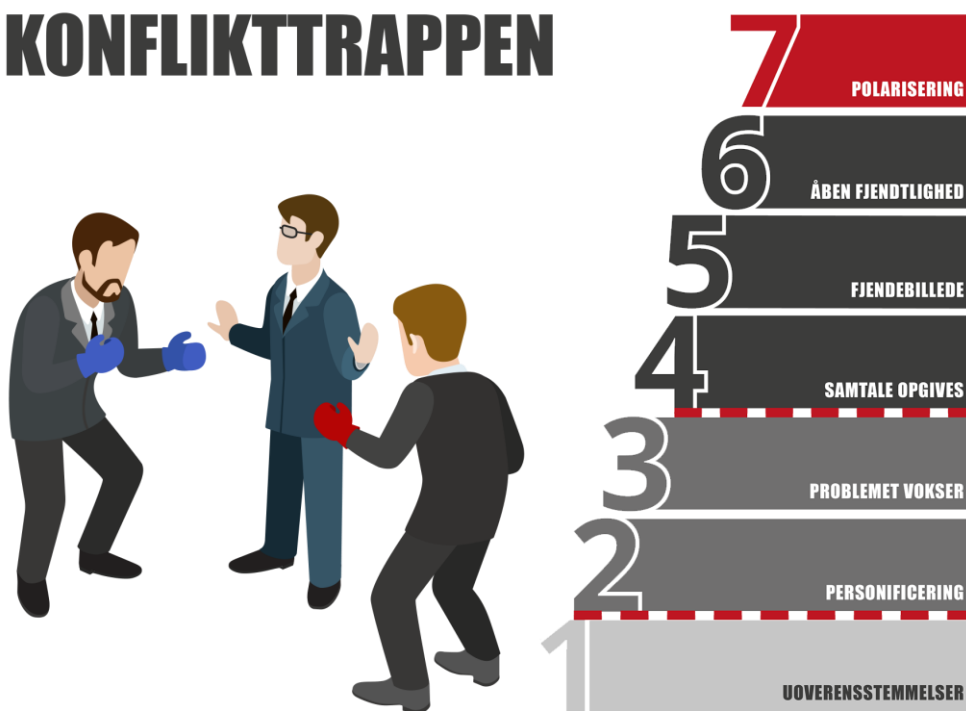
Skulle der være en trafikant som ikke vil følge disse anvisninger, skal du straks kontakte politi på 114 eller 112 – alt efter din egen vurdering.

Andre myndighedspersoner, såsom Told & Skat m.fl. har i nogle tilfælde samme beføjelser som trafikofficial, herudover er der Særtransport regulering samt HJV-PO.

Fælles for alle er at de har samme beføjelser, og samme mandat fra politiet.

Det betyder i praksis, at alle ovennævnte har samme beføjelser.

KONFLIKTTRAPPEN



© 2018 Lise Terp

Trin 1: Uoverensstemmelser

Konflikten er endnu ikke en rigtig konflikt. Der er uenighed, og der er ikke samme mål. Parterne ser ikke samme løsning. De forholder sig udelukkende til problemet, diskuterer metoden, vender mulighederne og finder en løsning. De implicerede kan selv løse problemet.

Nysgerrighed - En billidt ruller vinduet ned og siger/råber:

"Hvad sker der lige HER?" eller ligefrem: **"Hvad fanden foregår der her?"**.

- Man svare venligt og imødekommende:

"Der er et cykelløb i gang og nogle ryttere er ved at nærme sig krydset. Af sikkerhedshensyn, er alle trafikanter derfor nødt til at holde tilbage et øjeblik"

Trin 2: Personificering

Det første vigtige skæringspunkt er passeret. Det er ikke længere kun en uoverensstemmelse, der er også opstået spændinger. Dermed er vi gået fra uoverensstemmelse til konflikt.

Nu begynder personificering. Mindst én part har krydset grænsen mellem uenighed og konflikt. Det handler om ego, skyld og ansvar. Det er den andens skyld. Deltagerne skyder på hinanden. "Du synes", "Du vil ikke" og lignende dukker op. De implicerede kan dog stadig selv løse problemet. Men hvis de ikke gør, og hvis du heller ikke griber ind, vil konflikten hurtigt eskalere.

Ressourcekonflikt - Bilisten bliver lettere irriteret og med lettere truende tonefald:

"Jeg kan ikke se nogle cykelryttere, så de må være langt væk. Du må hellere lade mig passere."

- Venligt men bestemt:

"Feltet kommer derfra (peger). Derfor kan du ikke se dem. Du kan ikke nå at køre forbi. Af hensyn til alles sikkerhed skal du derfor vente. Jeg beklager ulejligheden."



Trin 3: Problemet vokser

Fokus er flyttet fra sag til person. Parterne har trængt hinanden op i en krog. Konflikten udvides til at inddrage andre: "Synes du ikke også, at ...".

Tidligere uløste konflikter trækkes ind. Måske graves der et par gamle sager op, som også kastes på bålet: "Det var ligesom den gang, da ...". Ord som "altid" og "aldrig" dukker op.

Dynamitten er nu yderst sprængfarlig. Konflikten vil eskalere hurtigt, hvis du ikke griber ind.

Ressourcekonflikt - Bilisten bliver irriteret og med lettere truende tonefald:

"Jeg kan stadig ikke se nogle cykelryttere, så de må være langt væk. Det er ikke første gang jeg har måtte vente længe, sidste år var det det samme, Jeg kan da godt lige nå at køre"

- Venligt men bestemt gentages det tidligere sagte:

"Feltet kommer derfra (peger). Derfor kan du ikke se dem. Du kan ikke nå at køre forbi. Af hensyn til alles sikkerhed skal du derfor vente. Jeg beklager ulejligheden, men det vare som sagt ikke længe."

Trin 4: Samtale opgives

Det andet vigtige skæringspunkt er krydset. De implicerede parter begynder at tale om hinanden i stedet for med hinanden. Kontakten er brudt. Der hilses ikke. Relationen er brudt. "Det nytter jo ikke noget ...". Der dannes alliancer.

Ressourcekonflikt - Bilisten bliver meget irriteret og med truende toneleje og adfærd:

"Nej det har du s'gu da sagt. Men jeg har en vigtig aftale og vil vide hvor lang tid det vare og i øvrigt vil jeg ikke finde mig i at sådan en spejderdreng skal lege politi. Du kan s'gu da ikke holde mig tilbage."

- Høfligt og muligt venligt, men meget bestemt:

"Det er klart at det kan være irriterende at skulle vente, når der er noget man skulle nå. Vi løser opgaven sammen med politiet og standsningen svarer til rødt lys. Af hensyn til alles sikkerhed SKAL du holde tilbage, indtil feltet er kørt forbi."

Trin 5: Fjendebillede

Nu er den oprindelige uoverensstemmelse glemt. Alt er sort/hvidt. Konflikten bliver som et sort hul, der opsluger alle tanker og al energi. Den anden skal undskyldte. Alt, hvad man gør og siger, forklares med, at modparten selv er skyld i det, der sker. Personen har selv været ude om det!

System konflikt - Bilisten bliver rasende, og udviser ekstrem truende adfærd:

"Jeg kan stadigvæk ikke se noget felt, hvad foregår der her din magtfulde kommunearbejder."

- Nu med tydeliggørelse af konsekvenser:

"Hvis du kører nu, svare det til at køre over for rødt lys. Du bringer dit eget og andre menneskers liv i fare. Jeg tilkalder nu POLITIET og de vil overtage herfra. Du skal vente med at køre, til rytterne ER passeret."

Trin 6: Åben fjendtlighed

Målet er klart: At skade den anden, få ham/hende ned med nakken. Nu er der lukket op for nedgørende, hånlige og sårende kommentarer og handlinger. Der er ikke længere plads til at være neutral. Man er enten med eller imod.

System konflikt - Bilisten bliver rasende, truget med konkrete sanktioner:

"Jeg kan stadigvæk ikke nogen. HVIS ikke der sker noget om 10 sekunder, så køre jeg fandeme."

- Nu med tydeliggørelse af konsekvenser:

"Hvis du kører nu, svare det til at køre over for rødt lys. Du bringer dit eget og andre menneskers liv i fare. Jeg har nu tilkaldt POLITIET og de vil overtage herfra, du må nu vente til de ankommer, venligst kør ind til siden."

Trin 7: Polarisering

"Der er ikke plads til os begge to." Parterne vil ikke længere være i samme rum og måske heller ikke på samme arbejdsplads. Måske er det ikke nok at undgå kontakt. Måske bekriger de hinanden på afstand. Kollegaer bruges som våben mod hinanden: "De andre synes også ...". Målet er at slippe af med modparten. Det er her, medarbejdere siger op eller bliver afskediget.

System konflikt - Bilisten begynder at køre:

Man foretager nødvendige handlinger for at beskytte andre mennesker.

- Man standser eventuelt løbs deltagerne.
- Hvis muligt dokumenterer handlingen.

Efterfølgende kontakter man Politi samt den trafikofficiant ansvarlige.

- ganske kort beskriver problemet / hændelsen.

Det vigtigste er ALTID at bevare roen, lade vær med at vise at man er irriteret samt vær ALTID høflig.

- Uanset hvor rasende trafikanten er.



Ting man IKKE bør gøre:

- Tage en direkte diskussion med trafikanten.
- Tage sin telefon frem og begynde at tage billeder eller filme trafikanten.
- **Tale ned til trafikanten.**
- Lægge hånd på trafikanten eller køretøjet.

"Hvis trafikanten ikke vil efterkomme de anvisninger der bliver givet, og man gerne vil have dokumentation, kan det være en god ide at man på forhånd har aftale med en anden trafikofficial eller flagpost, som er på stedet at de tager billeder eller video. - **Men gør det på afstand.**"

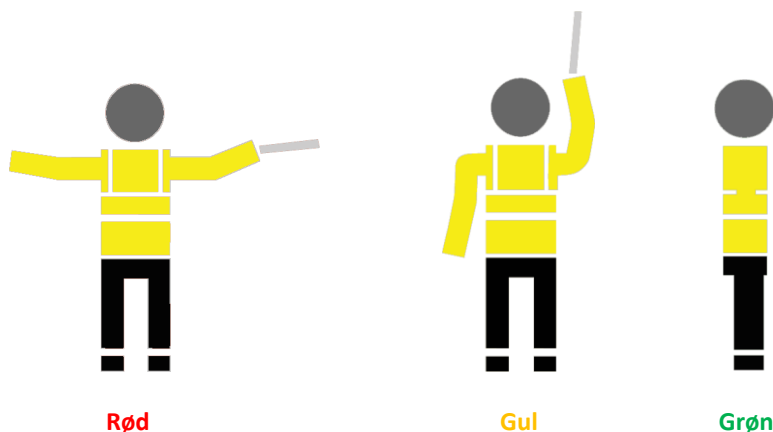
Det er meget VIGTIGT at man ALDRIG lægger hånd på hverken trafikanten eller køretøjet. Man må heller ikke "tabe" sin trafikstav eller vanddunk ned på kølerhjelmene, eller prikke til trafikanten med sin trafikstav.

Sagt på en anden måde – man må ALDRIG røre ved andre folk eller deres ejendele.

Teoretisk færdselsregulering

Tegngivning

Der findes KUN 3 tegn der kan benyttes ifølge færdselsloven, Rød, Gul og Grøn. Kroppens placering samt armenes placering angiver et signal.



Rød: For- og bag- krop angiver dette signal, med begge arme ud til siden.

Gul: Den ene hånd løftes over hovedet, mens den anden hånd er ned langs siden.

Grøn: Siden af kroppen angiver et grønt lys.

Der er mange der giver hånd tegn, eller vinker køretøjer frem, dette er ikke omfattet af færdselslovens tegngivning.

Komme ud på vejbanen

Man løfter den ene hånd over hovedet, hvorefter man bevæger sig ud på vognbanen.

Her placerer man sig så man er synlig fra alle vejbaner.

Hånden er løftet over hovedet indtil man er kommet frem til den placering som er optimal i forhold til regulering.

Placering på vejbanen

Placering er oftest det sværeste, da man skal være synlig fra alle retninger.

Typisk er det midt i et T-kryds eller et vejkryds.

Kommunikation

Hvis der er flere trafikofficials på et reguleringssted, er det vigtigt at man bliver enige om hvem der styrer reguleringen.

Stort vejkryds:

Typisk er der en person placeret midt i vejkrydset, som har overblikket, den trafikofficial styre oftest den direkte trafik, hvor der er 2 til 4 andre trafikofficials som typisk vil styre svingbanerne.

Rundkørsel:

Hvis det fx er 3 ben der er atleternes "exit", så er det typisk den trafikofficial der står ved 1 ben der styrer reguleringen.



Sluser:

Sluser er mere avanceret færdselsregulering, her er det typisk en dobbeltsporet vej, hvor man benytter en vognbane til trafik begge retninger, lidt lige som et trafiklys ved et vejarbejde på en strækning.

Her er det meget vigtigt at kommunikerer fra den ene ende til den anden ende af strækningen.

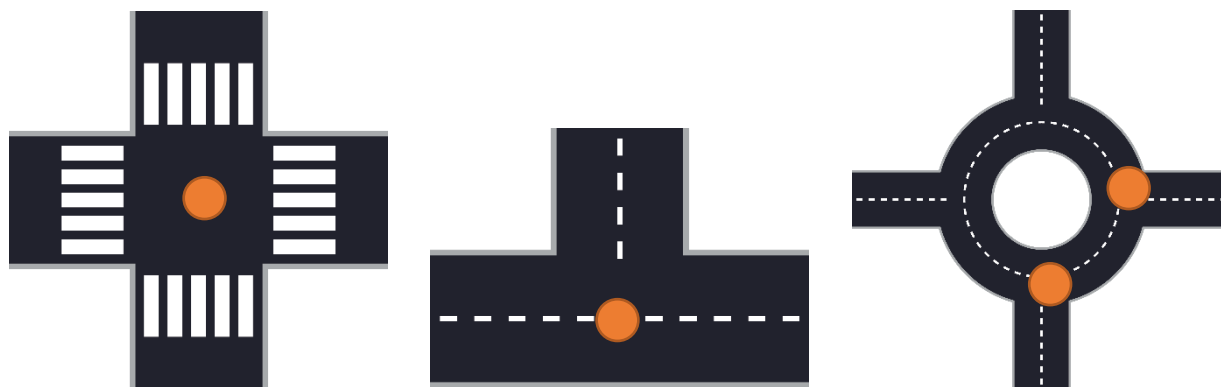
For at kommunikerer bruger den styrende trafikofficial typisk en fløjte, her bliver man inden reguleringen starter enige om hvordan man fløjter, i forhold til om der åbnes eller lukkes for trafikken.

Typisk: 1 fløjt = Åbner 2 fløjt = Lukker.

Alternative kan man benytte en radio for at kommunikerer, her er det vigtigt at man benytter tydelige ekspeditions ord: Åben / Luk.

Det har i praksis vist sig at fløjtemodellen er den mest effektive og pålidelige kommunikations metode.

Eksempler af placering på vejbanen:



De røde prikker angiver den optimale placering, når der skal foretages færdselsregulering.

Skabes størst mulig sikkerhed

Opgaver:

En trafikofficials fornemteste opgave er at sikre at et arrangement afvikles sikkerhedsmæssigt forsvarligt, det er derfor vi er med. – Vi er her for at højne alles sikkerhed.

Det gør vi ved at, holde trafik tilbage, kort sagt gøre deltageres ”legeplads” så sikker som mulig.

Trafikofficial skal ikke fungere som vejvisere for arrangement deltagerne, det er flagposternes opgave, men sikre trafikken så den ikke kommer i konflikt med løbsdeltagerne eller omvendt.

Trafikofficials kan og skal arbejde tæt sammen med eventuelt deltagende politi, er der uniformeret politi tilstede, skal eventuelle anvisningerne altid efterkommes.

Personlig trivsel:

Sørg for at være udhvilet både fysisk og psykisk inden din vagt starter.

Under et arrangement er det utroligt vigtigt at:

- At du lytter til din egen krop og dit hoved.
- Holder de nødvendige pauser
- Husk at drikke rigeligt.
- Aftal med din makker når du skal træde af på naturens vegne.

Er du træt i hovedet eller i kroppen så hold en pause og kontakt straks den ansvarlige for trafikofficial, så du evt. kan afløses.



Utryghed:

Hvis du får tildelt en post, hvor du ikke føler dig tryk, eller klædt godt nok på til opgaven, er det vigtigt at du tager kontakt til den trafikofficial ansvarlige og forklare vedkommende at du ikke kan varetage opgaven forsvarligt. Det er den trafikofficial ansvarliges opgave at løse denne opgave.

Beklædning:

Er du på vagt igennem TO-MU skal man benytte:

- Lange eller korte **sorte** benklæder gerne med en dobbelt 50mm reflekskant.
- En refleksvest i kategori 3, Kort eller langærmet.
- Man kan med stor fordel supplere med en sort eller gul "baseball hat".

Dette skyldes at vi som trafikofficial skal skabe respekt i trafikken, hvis man står i en "hawaii" skjorte og tilfældige farvet bukser, kan man med lethed forveksles med en "turist" som har et havari med bilen der prøver at diagerer trafikanter en anden vej.

Hvis en trafikant ikke vil efterkomme de anvisninger som du giver og derved bringer andres liv i fare, er det vigtigt at du afværger faresituationen.

Din og andres sikkerhed er det du er her for, det betyder til enhver tid kan tage straffelovens **§ 14** i brug, hvis nødvendigt.

Sørg for at skabe sikkerhed på stedet, samt indrapporter det til den foregående, eller næst kommende post.

Hvis du føler det er nødvendigt, tilkald politi på telefon 112. – det er her også vigtigt at du hurtigst muligt informerer din trafikofficial leder eller løbsledelsen.

Her er nogle eksempler:

Problem: Det kan være en trafikant der vælger at køre imod en ensretning

Her er det vigtigt at du advarer posten før dig på ruten, så et eventuelt cykelfelt kan advares eller bringes til standsning, hvorefter politiets kontaktes med en nøjagtig beskrivelse af køretøjet, samt køretøjets nummerplade.

Problem: Du får en melding over radioen, at en bilist kører imod ensretningen.

Hvis der kommer et felt bringes føre-bilen eller den forankørende MC til standsning, hvor man meget kort beskriver at: Har fået en melding om en bilist der køre imod færdselsretningen, vær opmærksom på det. Efterfølgende bliver trafikofficial lederen, eller løbsledelsen kontaktet og informeret.

Problem: Et køretøj går i stå midt i et kryds.

Løsning Alt trafik bringes til standsning, hvorefter køretøjet skal buksers væk fra krydset.

Problem: Et køretøj går i brand nær din post.

Alt trafik bringes til standsning, hvis muligt guides forsvarlig væk, politi kontaktes på 112.

Efterfølgende bliver trafikofficial lederen, eller løbsledelsen kontaktet og informeret.

Dokumentation hvis trafikanter ikke efterkommer anvisninger

Hvis en trafikant ikke vil efterkomme dine anvisninger, kan det være til stor fordel at kunne dokumentere hændelsen. Men det er ikke altid en fordel at man selv foretager dokumentationen, da det kan virke provokerende samt være med til at optrappe en eventuel konflikt.

Her kan det være en stor fordel at man har aftale med eventuelt andre frivillige hjælpere der er på posten at de foretager dokumentationen.

Det kan gøres på flere måder:

Vidne:

Når man har observeret en hændelse, er man automatisk vidne på hændelsen.

Her er det en stor fordel at man også noterer det man har observeret ned på papir.

Billeder:

Hvis muligt kan man tage billeder af hændelsen, samt de involverede personer, dog skal man være meget opmærksom på at det kun bør gøres som situationsbilleder, altså ikke profil fotografier.



Video:

Den bedste form for dokumentation vil være at tage en video af hændelsen, her kan man både få billeder og evt. samtaler med som dokumentation.

Body kamera:

Trafikofficial kan også have monteret et bodykamera, men her skal man være opmærksom på de skærpet regler der er for benyttelse af bodykamera.

Kameraet må ikke filme hele tiden, men skal KUN aktiveres hvis der opstår en konflikt eller en trafikant ikke vil efterkomme dine anvisninger. Derudover skal der på din vest tydeligt være skiltet at du benytter et bodycamera.

Bodykamera må kun anvendes ved TO-MU, hvis der foreligger en aftale med ledelsen.

Datatilsynet:

Brug af kropsbårne kameraer (bodycams):

Hvis man optager billeder og lyd ved brug af kropsbårne kameraer (bodycams), er man i udgangspunktet underlagt de almindelige databeskyttelsesretlige regler og principper og ikke reglerne i tv-overvågningsloven.

Grundlæggende krav til behandling af personoplysninger og behandlingsreglerne:

Reglerne i databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven gælder for enhver form for behandling af personoplysninger, herunder billed- og lydoptagelser, i forbindelse med brug af kropsbårne kameraer (bodycams). Reglerne gælder både for private borgere, virksomheder og offentlige myndigheder. For retshåndhævende myndigheder gælder dog i visse tilfælde retshåndhævelsesloven.

Behandling af personoplysninger ved brug af kropsbårne kameraer (bodycams) kan derfor kun finde sted, hvis de grundlæggende behandlingsprincipper om bl.a. lovlighed, rimelighed og gennemsigtighed, formålsbegrænsning samt opbevaringsbegrænsning er opfyldt.

Derudover skal man som dataansvarlig sikre sig et såkaldt behandlingsrundlag. I den forbindelse er det vigtigt at være opmærksom på, at der gælder særlige regler, man skal overholde, når man behandler oplysninger om strafbare forhold eller oplysninger af følsom karakter (f.eks. helbredsoplysninger eller oplysninger om religiøs eller politisk overbevisning) på billed- og lydoptagelserne.

Den dataansvarlige er ligeledes ansvarlig for – ved hjælp af passende tekniske og organisatoriske foranstaltninger – at beskytte personoplysninger mod uautoriseret eller ulovlig behandling samt mod hændeligt tab, tilintetgørelse eller beskadigelse. Det bør desuden alene være særligt autoriseret personale der har adgang til optagelserne.

Det er den dataansvarliges ansvar, at personoplysninger ikke behandles i strid med de databeskyttelsesretlige regler. Det gælder også, hvis man anvender en databehandler.

Medarbejderinstruks

Datatilsynet anbefaler, at den dataansvarlige udarbejder og udleverer en medarbejderinstruks til de medarbejdere, der bliver udstyret med kropsbårne kameraer (bodycams). Medarbejderinstruksen skal som minimum indeholde retningslinjer for brug af kropsbårne kameraer (bodycams), herunder hvornår kameraet må aktiveres, oplysningspligt og vejledning om de registreredes rettigheder.

Oplysningspligt mv.

Den dataansvarlige har en oplysningspligt over for de personer, som fremgår af billed- og lydoptagelser fra kropsbårne kameraer (bodycams). Oplysningspligten kan eksempelvis opfyldes i form af orientering på den dataansvarliges hjemmeside, markering på uniformer, skiltning ved indgange eller andre relevante steder og så vidt muligt i forbindelse med selve billed- og lydoptagelsen.

Den dataansvarlige skal derudover være parat til at iagttage de registreredes rettigheder - det betyder bl.a., at de personer, der optræder på optagelserne, eksempelvis kan have ret til indsigt, sletning, berigtigelse mv.

Sletning af billed- og lydoptagelser

Opbevaring af billed- og lydoptagelser fra kropsbårne kameraer (bodycams), som indeholder personoplysninger, skal overholde det grundlæggende princip om opbevaringsbegrænsning, hvilket bl.a. indebærer, at oplysningerne skal slettes, når de ikke længere er nødvendige i forhold til formålet med behandlingen. Du kan læse mere om sletning her.

Anden lovgivning

Den dataansvarlige skal i øvrigt sikre sig, at anden relevant lovgivning overholdes i forbindelse med behandlingen af billed- og lydoptagelser fra kropsbårne kameraer (bodycams), herunder straffelovens regler om freds- og ærekrænkelser.



Medarbejder instruks

Når man benytter bodykamera igennem TO-MU:

Brug af kamera

- Kameraet må ikke optage kontinuerlig (hele tiden), men kun aktiveres hvis nødvendigt
- Kameraet skal være synlig placeret på kroppen.
- Man skal på forsiden af vesten tydelig skilte at man bærer bodykamera.

Opbevaring af data

- Hvis der ikke er foretaget politianmeldelse under ens vagt, skal alt eventuelt indhold slettes umildbart efter ens vagt.
- Hvis der bliver foretaget en politianmeldelse, skal SD kortet sendes til TO-MU's registreringsadresse. TO-MU vil efterfølgende trække relevante data ud af SD kortet.

Der vil efter TO-MU er blevet adviseret om en hændelse blive fremsendt et nyt SD kort. – Alle omkostninger der er forbundet herved, vil blive godtgjort af TO-MU.

Ansvarsfordeling i forbindelse med evt. uheld/ulykke

Hvis der sker en ulykke på eller omkring din post:

- Sørg først og fremmest for din egen sikkerhed.
- Ved alvorlig ulykke spærres stedet så vidt muligt af og alarm 112 kontaktes.
- Udfør livreddende førstehjælp.
- Notér detaljer fra hændelsen ned, med angivelse af dato, tid, lokation, eventuelle vidner.
- I tilfælde af alvorlig ulykke lad vær med at filme det eller tage billeder.
- I tilfælde af tvivl så kontakt altid din teamleder eller arrangøren.
- Forlad ikke din post, da din funktion vil være at afspærre stedet, så nye faresituationer ikke opstår.
- Ved ulykke ring først 112, efterfølgende kontaktes teamleder / arrangøren.

Din opgave i tilfælde af ulykke vil være sikkerhed, det er vigtigt at du bliver ved din post og sørger for at ulykken ikke udvikler sig, der er som regel flere omkring dig som kan hjælpe den eller de tilskadekomne.

Hvis du er helt alene, skal du udøve livreddende førstehjælp efterfølgende tilkalde hjælp, med hurtigst muligt tilbage på din post.

AT-vejledning

Arbejdstilsynet

At-vejledning: 2.10.2-2

Udgivelsesdato: 1. februar 2015

Opdateret: maj 2015

Vejledningen handler om arbejdsgiverens pligt til at stille korrekt reflektstøj (advarselsbeklædning) til rådighed for ansatte, der udfører arbejde i trafikken som fx vejarbejde, redningsarbejde, tilsynsarbejde, aflæsning af gods og afhentning af dagrenovation.

Formålet med at bruge reflektstøj er at beskytte den ansatte mod påkørsel ved at synliggøre vedkommende på lang afstand. Reflektstøjet yder ikke i sig selv nogen beskyttelse, hvis den ansatte bliver påkørt, men tjener alene det formål at give føreren af et køretøj længere tid til at reagere for at undgå påkørsel.

Reflektstøj må således ikke erstatte kollektive sikkerhedsforanstaltninger som fx afmærkning af vejen, hastighedssænkende foranstaltninger og afspærring af trafikken, som arbejdsgiveren skal etablere for at sikre de ansatte mod påkørsel.

De vigtigste regler:

Arbejdsgiveren skal stille reflektstøj til rådighed for ansatte, der udfører arbejde i trafikken som fx vejarbejde, redningsarbejde, tilsynsarbejde, aflæsning af gods og afhentning af dag-renovation, hvis arbejdssituationen kræver, at de ansatte tydeligt kan ses under arbejdet, hvad enten dette foregår om dagen eller om natten.

Arbejdsgiveren skal instruere de ansatte om, hvornår og hvordan de skal bruge reflektstøj.

Arbejdsgiveren skal endvidere sørge for – og føre tilsyn med – at de ansatte bruger reflektstøjet i al den tid, der arbejdes udenfor køretøj eller afmærket område.

Reflektstøj

Reflektstøj er et personligt værnemiddel, der er lavet af et stærkt farvet materiale i fluorescerende gul, orange eller rød, samt af et materiale, som reflekterer lys fra fx billygter.



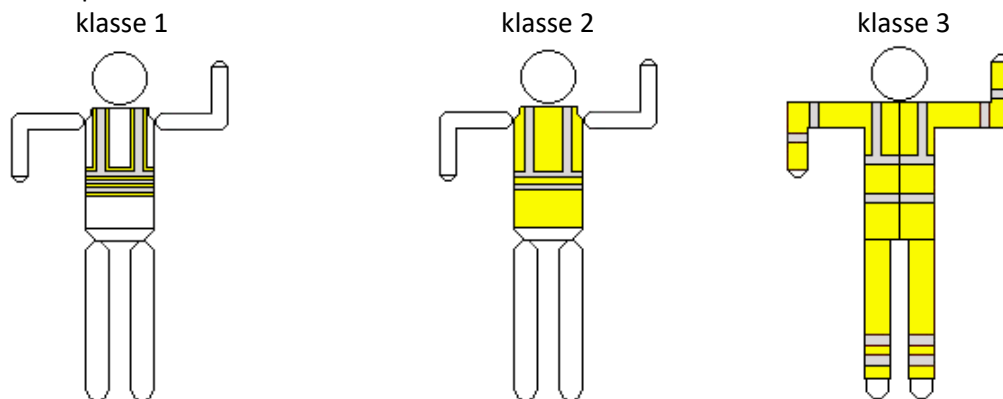
Reflekstøj er inddelt i tre klasser afhængigt af, hvor meget farvet materiale og refleksmateriale tøjet er lavet af. Klasse 1-reflekstøj har den laveste synlighed, og klasse 3-reflekstøj har den højeste synlighed.

Fælles krav til de tre klasser af reflekstøj er:

- At tøjet er synligt både om dagen og om natten.
- At tøjet er synligt fra alle sider.
- At reflekserne er placeret på tøjet på en sådan måde, at de fremhæver personens omrids, så føreren af et køretøj umiddelbart registrerer, at der står et menneske og ikke fx et vejskilt.

Klasse 3-reflekstøj skal dække overkroppen og desuden have ærmer og/eller lange bukser med refleksbånd.

Tegning med eksempel:



Reflekstøj skal være CE-mærket og dermed opfylde reglerne om indretning af personlige værnemidler. Kravene om synlighed anses for at være opfyldte, hvis tøjet er afprøvet og klassificeret efter standarden DS/EN ISO 20471.

Reflekstøj, der er produceret efter den tidligere standard, DS/EN 471, må stadig bruges. Man skal dog være opmærksom på, at det kan være vanskeligt at opnå den korrekte beskyttelse ved at kombinere reflekstøj fra de to standarder.

Reflekstøj, der er produceret efter standarderne, er mærket med et piktogram samt med oplysninger om tøjets klasse og det antal gange, man kan vaske det uden, at refleksvirkningen aftager.

Piktogram for reflekstøj

Reflekstøj leveres med en brugsanvisning på dansk, der bl.a. oplyser om begrænsninger i brugen, samt om, hvordan tøjet skal vedligeholdes, rengøres og opbevares. Arbejdsgiveren skal sikre, at de ansatte følger brugsanvisningen.

Valg af reflekstøj

Valg af korrekt reflekstøj afhænger af en samlet risikovurdering. Første skridt er at vurdere den omgivende trafik hastighed: Jo hurtigere trafikken kører, desto højere klasse af reflekstøj. Derefter vurderes de forværende faktorer i den konkrete situation for at afgøre, om den valgte klasse er tilstrækkelig, eller om en højere klasse er nødvendig. Endelig vurderes, om der er andre forhold, der skal tages højde for ved valg af reflekstøj.

Valg af reflekstøj ud fra trafikens hastighed:

Klasse 1-reflekstøj – eller højere klasse – vælges, hvis den omgivende trafik kører ca. 30 km/t eller derunder.

Klasse 2-reflekstøj – eller højere klasse – vælges, hvis den omgivende trafik kører mellem ca. 30 og ca. 60 km/t.

Klasse 3-reflekstøj vælges, hvis den omgivende trafik kører over ca. 60 km/t.

Eksempler på forværende faktorer:

Dårlige kørselsforhold/sigtbarhed for føreren på grund af sne, isslag, mørke, stærkt modlys, tåge, regn eller mangel på gadebelysning.

Tæt trafik.

Arbejdsgiveren skal endvidere ved valg af reflekstøj:

- Vurdere, om reflekstøjet skal beskytte imod andre farer som fx ild, gnister, kulde eller skæreskader.
- Forhandleren af reflekstøjet kan oplyse om, hvilket reflekstøj der er egnet til at imødekomme sådanne ekstra beskyttelsesbehov.

EN ISO 20471





- Sørge for, at reflekstøjet passer til den ansatte. Det opnås fx ved, at den ansatte kan vælge mellem forskellige størrelser og design – fx mellem heldragt eller bukser + jakke/vest. Det er også vigtigt, at reflekstøjet er komfortabelt.
- Sørge for, at reflekstøjet passer til det arbejde, der skal udføres. Det er også vigtigt, at tøjet er tilstrækkeligt robust til, at det kan vaskes/rengøres med passende mellem-rum.
- Reflekstøj må ikke være synligt slidt, og der er et max antal vask af tøjet, se vaskeanvisninger i tøjet

Som frivillig trafikofficial, er det dig selv der er betegnet som arbejdsgiver, hvilket vil sige at det er dit ansvar at overholdt arbejdstilsynets vejledning.

Have kendskab til skiltenes placeringer

BEK nr 1194 af 21/09/2016 - Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning

De dele af lovgivningen som er relevant for trafikofficials er:

§ 26. Færdselstavler skal placeres i højre side af vejen i færdselsretningen, medmindre andet fremgår af efterfølgende bestemmelser.

Stk. 3. Placeres tavler over fortov eller cykelsti, eller hvor fodgængere hyppigt færdes, skal afstanden fra belægningsoverflade til underkant af tavle være mindst 2,2 m over fortov og mindst 2,3 m over cykelsti.

Stk. 4. På veje med tilladt hastighed på 60 km/h eller derover eller på veje med tæt trafik skal tavler placeres i en højde på mindst 1,5 m over vejen.

Stk. 6. Tavler må ikke opsættes, så det medfører dårlige oversigtsforhold, jf. § 32.

§ 28. Undertavler må kun anvendes, hvis betydningen ikke kan angives med en hovedtale alene, medmindre andet er bestemt.

Stk. 3. Hvis en undertavle indeholder mere end én præcisering, indskrænkning eller udvidelse, skal dette fremgå klart af udformningen, eventuelt ved opdeling i flere tavler.

§ 59 A 99 må kun opsættes med undertavle, der angiver farens art. Undertavler skal, så vidt muligt, være udført med symboler som vist i bekendtgørelse om vejafmærkning.

Tavlers afstand fra kryds:

Højeste tilladte hastighed km/h	90	80	70	60	50	40
Meter fra kryds	135	115	90	75	55	40

Når du ankommer til din post, skal du kontrollere at alle skilte er opsat efter forskrifterne, er de opsatte forkert skal du forsøge at rette op på fejlen, er dette ikke er muligt skal skiltet nedtages.

Efterfølgende skal du kontakte din trafikofficial leder og informer om hvad du har lavet af ændringer.

Relevante skiltetyper som der minimum skal være kendskab til:

A21 - Cyklister advarselstavle

Det er i særlig grad bilisterne, der skal være opmærksomme på cyklisterne, som er de bløde trafikanter. Dette skilt er med til at advare om, at der længere fremme kommer cyklister. På den måde er bilisterne forberedte, og det er derved lettere for dem at tage hensyn. Det sikrer at der ikke sker unødvendige uheld.



A99 - Anden fare advarselstavle

Der sker meget i trafikken, og ofte kan det være svært at holde styr på det hele på en gang. Nogle farer kan kategoriseres, mens andre ligger uden for det sædvanlige. Dette skilt kan advare om, at der kommer en fare længere fremme, som kræver at man er særligt opmærksom og forsigtig. Det kan være med til at forebygge en eventuel farlig situation.





A99 - U1 - Cykelløb

Denne undertavle sættes op for at advare trafikanter om, at der er et igangværende cykelløb længere fremme. Det kan være vigtigt at gøre opmærksom på, da der kan være mange cyklister på vejen, hvilket kan skabe et faremoment da cyklister typisk køre med en hastighed imellem 25 – 40 km/h.

Cykelløb

A99 - U2 – Færdsels Regulering

Denne undertavle sættes op for at advare trafikanter om, at der er færdselsregulering længere fremme. Det kan være vigtigt at gøre opmærksom på, da der ikke under normale forhold er færdselsregulering på det pågældende sted.

**Færdsels -
Regulering**

B11 - Ubetinget vigepligt

En vigtig del af en velfungerende trafik er, at det skal være tydeligt, hvem der skal holde tilbage for hvem. Det kan derfor i mange tilfælde være smart at sætte dette skilt op, der betyder ubetinget vigepligt. Selvom der tit er hjaltænder markeret på vejen, så kan skiltet tydeliggøre, at man skal holde tilbage. Skiltet kan også ses af bilerne bagved, hvis der skulle være kø. Det er med til at gøre trafikken mere sikker.



B13 - Stop

Mange steder er der vejkryds, hvor det af sikkerhedsmæssige årsager er nødvendigt at standse fuldstændigt. Det kan være steder, hvor det er svært at se, om der kommer andre biler kørende. Ofte kan man som bilist ikke vurdere, om det er nødvendigt at standse. Derfor er stopskiltet væsentligt i disse situationer, så der ikke sker uheld.



C11-1 - Højresving forbudt

Dette skilt betyder, at højresving er forbudt. Typisk ses skiltet steder, hvor det kan være risikabelt eller skabe farlig kø, hvis man drejer til højre. Det er ofte i lyskryds eller omkring lyskryds. Dog kan det også forekomme andre steder og af andre grunde. Skiltet er med til at gøre trafikken mere sikker og sørge for, at den afvikles, som den skal.



C11-2 - Venstresving forbudt

Dette skilt betyder, at venstresving er forbudt. Typisk ses skiltet steder, hvor det kan være risikabelt eller skabe farlig kø, hvis man drejer til venstre. Det er ofte i lyskryds eller omkring lyskryds. Dog kan det også forekomme andre steder og af andre grunde. Skiltet er med til at gøre trafikken mere sikker og sørge for, at den afvikles, som den skal.



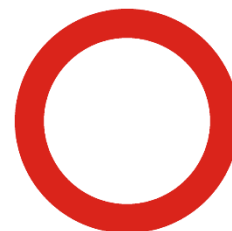
C19 – Indkørsel forbudt

Dette skilt betyder, at der er indkørsel forbudt. Det ses typisk ved sidegader eller udkørsler. Skiltet er med til at sørge for, at der ikke kommer uønsket færdsel. Samtidig sikrer det også, at der ikke sker et sammenstød, når det er placeret ved en udkørsel. På den måde er det med til at dirigere trafikken og forhindre uheld.



C21 - Kørsel i begge retninger forbudt

Nogle steder kan færdsel være farligt. Steder, hvor dette skilt står, er det forbudt at køre, uanset køreretning. Dette skyldes ofte, at kørsel kan være et farelement. Det giver en tryghed at vide, at der ingen kørsel vil være på den pågældende vej.





C22 - Motorkøretøj, traktor m.v. forbudt

Denne forbudstavle skal sikre, at motorkøretøjer ikke kører ind et forkert sted. Den viser, at man ikke må køre noget motordrevet, hvor tavlen er sat op. Dog er det stadig tilladt for cyklister og fodgængere at færdes disse steder. Tavlen er med til at styre trafikken og sikre, at der ikke opstår en farlig situation.



C55-30 - Fartbegrænsning 30 km/h

Fart er altafgørende, hvis man stræber efter at få en trafik, der er så sikker som mulig. Forskellige områder har forskellige fareelementer, og derfor er der også forskellige fartgrænser. Denne afmærkning ses i områder, hvor det skal tydeliggøres, at bilernes hastighed ikke må overskride 30 km/t. Det gør, at alle trafikanter kan færdes på sikker vis.



C55-40 - Fartbegrænsning 40 km/h

Fart er altafgørende, hvis man stræber efter at få en trafik, der er så sikker som mulig. Forskellige områder har forskellige fareelementer, og derfor er der også forskellige fartgrænser. Denne afmærkning ses i områder, hvor det skal tydeliggøres, at bilernes hastighed ikke må overskride 40 km/t. Det gør, at alle trafikanter kan færdes på sikker vis.



C55-50 - Fartbegrænsning 50 km/h

Fart er altafgørende, hvis man stræber efter at få en trafik, der er så sikker som mulig. Forskellige områder har forskellige fareelementer, og derfor er der også forskellige fartgrænser. Denne afmærkning ses i områder, hvor det skal tydeliggøres, at bilernes hastighed ikke må overskride 50 km/t. Det gør, at alle trafikanter kan færdes på sikker vis.



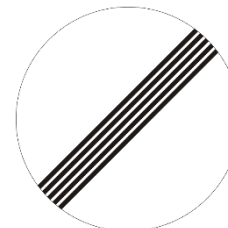
C55-60 - Fartbegrænsning 60 km/h

Fart er altafgørende, hvis man stræber efter at få en trafik, der er så sikker som mulig. Forskellige områder har forskellige fareelementer, og derfor er der også forskellige fartgrænser. Denne afmærkning ses i områder, hvor det skal tydeliggøres, at bilernes hastighed ikke må overskride 60 km/t. Det gør, at alle trafikanter kan færdes på sikker vis.



C59 - Ophør af forbud

Mange steder i trafikken er det nødvendigt med forbud, for at sørge for sikkerheden. Så snart dette forbud ikke længere er nødvendigt, benyttes dette skilt til at markere, at forbuddet ophører.



C61 - Parkering/Standsnings forbudt

Det kan nogle steder være problematisk og skabe farlig kø, hvis bilerne standser. Her ses dette symbol, som betyder, at man hverken må standse eller parkere det pågældende sted. Det ses ofte i byer og på veje, hvor der kan opstå en farlig situation, hvis en bil standser.





C62 - Parkering forbudt

Dette symbol ses ofte i byer og steder, hvor der kører mange biler. Det betyder, at man godt må standse til på- eller aflæsning, men at man ikke må parkere. Dette kan både være af sikkerhedsmæssige årsager, men også for at sikre, at der fortsat er flow i trafikken.



D11-1 - Påbudt kørselsretning

Det er let at blive lidt småforvirret i trafikken. Sommetider kan man ikke helt finde rundt i, hvor det lige er man skal dreje ind, eller hvilken retning man skal køre. Dette skilt er med til at sikre, at alle trafikanter er klar over kørselsretningen. På den måde skabes en velfungerende trafik. Anvendes på strækninger med påbudt kørselsretning er lige ud.



D11-2 - Påbudt kørselsretning

Det er let at blive lidt småforvirret i trafikken. Sommetider kan man ikke helt finde rundt i, hvor det lige er man skal dreje ind, eller hvilken retning man skal køre. Dette skilt er med til at sikre, at alle trafikanter er klar over kørselsretningen. På den måde skabes en velfungerende trafik. Anvendes på strækninger med påbudt kørselsretning til venstre.



D11-3 - Påbudt kørselsretning

Det er let at blive lidt småforvirret i trafikken. Sommetider kan man ikke helt finde rundt i, hvor det lige er man skal dreje ind, eller hvilken retning man skal køre. Dette skilt er med til at sikre, at alle trafikanter er klar over kørselsretningen. På den måde skabes en velfungerende trafik. Anvendes på strækninger med påbudt kørselsretning til højre.



E19 - Ensrettet

På veje, hvor der ikke er plads til mere end én bil ad gangen, kan dette skilt være nyttigt. Det sørger for, at der ikke sker et sammenstød af modkørende biler. Skiltet betyder, at kun den køreretning, som pilen viser, er tilladt. Ofte ses skiltet inde i byer eller boligområder.



Forsikring samt arrangements opdeling

Forsikring:

- Enten kan han komme til at forrette skade på andre personer (løbsdeltagere, tilskuere, en anden official m.fl.) eller andre personers ting.

- Eller man kan selv komme til skade. Og spørgsmålet er så, om der altid vil være en forsikring der dækker. TO-MU har tegnet en forsikring der dækker i de fleste tilfælde.

Ansvar:

Der findes forskellige slags ansvar.

- **Straffesager** kan være overtrædelse af færdselsloven. Når der er tale om straffesager, vil det normalt være den person, der har begået "forbrydelsen", som risikerer enten en bøde eller eventuel fængselsstraf.

- **Erstatningsansvar**, sager om erstatningsansvar klares enten som rene forsikringsager eller eventuelt via en domstolsafgørelse som en civil retssag, hvor skadelidte lægger sag an mod skadevolder.

Alt efter om skadevolder har forvoldt skaden i sin fritid (som privatperson) eller, mens han har arbejdet/virket for andre (fx. en idrætsorganisation/forbund/klub), vil der være tale om enten **privat ansvar** eller **erhvervsansvar**. Det er sidstnævnte, når det er en trafikofficial, der virker/arbejder for fx. DIF-organisation eller anden virksomhed. Det skyldes, at det som hovedregel er arbejdsgiveren, der hænger på en eventuel erstatning til skadelidte, hvis en af arbejdsgiverens ansatte, lidt populært sagt, er kommet til at "dumme sig", mens han var på arbejde.

"Danske Lov er titlen på en lovbog fra 1683 og er grundlaget for den danske lovgivning, vi kender i dag. Hovedparten af bestemmelserne er afløst af nyere love. Der er dog en række bestemmelser, som stadig bruges, fx Danske Lov 3-19-2 (3. bog, 19. kapitel, 2. afsnit), som bestemmer, at en arbejdsgiver hæfter for det erstatningsansvar en ansat måtte pådrage sig i forbindelse med arbejdet."



Culparegel

"Da det vil være umuligt i lovgivningen konkret at beskrive alle mulige, og umulige, situationer og eksempler på, hvornår man i en bestemt situation har handlet ansvarspådragende, har vi i dansk ret den såkaldte culparegel, som anvendes, når det skal afgøres, hvorvidt en person (eller en juridisk person – f.eks. DCU eller TO-MU) har handlet ansvarspådragende. Der er altså tale om en konkret bedømmelse/vurdering i hver enkelt sag, hvor det afgørende er at få fastslået, hvorvidt der er begået en fejl eller forsømmelse af skadevolder. Dette bedømmes/afgøres ud fra, hvorvidt skadevolder har handlet ufornuftigt og anderledes end, hvad man må forvente i den aktuelle situation (og dermed var skaden/ulykken aldrig sket)."

Erstatningsansvar:

Hvis en deltager/udøver kommer til skade uden, at der er noget at bebrejde arrangøren eller hjælperne (f.eks. trafikofficials), da vil der være tale om et såkaldt **hændeligt uheld**, hvor skadelidte så ikke har krav på erstatning. Hvis arrangøren/trafikofficialen derimod har begået en fejl eller forsømmelse (**uagtsomhed**), da vil skadelidte, i medfør af erstatningsansvarsloven, have krav på at få dækket det økonomiske tab, han har lidt som følge af skaden. Ansvar og erstatning som følge af en **forsætlig handling** fra skadevolders side er i denne sammenhæng nok mere teoretisk end noget, der vil forekomme i praksis.

Er uheldet ude:

Hvis en person kommer til skade, er der altid kun følgende to muligheder:

- 1) Skaden er sket, mens personen var på arbejde.
- 2) Skaden er sket i personens fritid.

Medlemmet er dækket når han/hun udfører ex. trafikregulering (også selvom han/hun kører på MC). – **På arbejde.**

Medlemmet er **ikke** dækket under transport til/fra trafikreguleringsstedet. – **I fritiden.**

Du bør som trafikofficial tegne en heltidsulykkesforsikring, i tilfælde af en tilskadekomst vil skadelidte da nemlig både kunne få erstatning fra sin egen heltidstidsulykkesforsikring og fra den lovpligtige arbejdsskadeforsikring. Hvis der derimod kun er tegnet en fritidsulykkesforsikring, vil der ikke fra en sådan forsikring kunne ske udbetaling, da skaden er sket i arbejdstiden.

Du skal altid sikre dig at arrangøren har tegnet en erhvervsansvarsforsikring.

Du er i din gode ret til at se dokumentation for at forsikringen er tegnet.

Det er som regel arrangementer som **ikke** er medlem Dansk Idræts Forbund eller et af under forbundene, man skal være særlige opmærksomme på.

HUSK ! – du vil ALDRIG være dækket af en forsikring hvis du er påvirket af Stoffer, alkohol eller medicin.

Arrangement opdeling:

Forenings arrangementer:

Her er det kutyme at der sørges for fuld forplejning, og at man kan modtage befordringsgodtgørelse, tit og ofte kommer man og hjælper her for at støtte op om den lokale klub / forening.

Delvis kommercielle:

Motionsløb og triatlonløb er som regel delvis kommercielt, her er det meget normalt, at klubber ikke selv har uddannet Trafikofficials, de skal derfor ud at hyre folk til trafikregulering. Her er det kutyme at der sørges for fuld forplejning.

Kommercielle arrangementer:

Her er det meget normalt, at arrangøren ikke selv har uddannet Trafikofficials, de skal derfor ud at hyre folk til trafikregulering. Her er det kutyme at der sørges for fuld forplejning. Normalt betales her kørselsgodtgørelse.

Der er dog forehold der kan gøres sig gældende for at vederlaget kan være lavere eller helt bortfalder såsom:

- Et ikke økonomisk bæredygtigt arrangement "NON PROFIT", hvor arrangøren tydeliggør bæredygtigheden og ansøger om assistance med enten nedsat vederlag eller at vederlaget helt bortfalder, dette vil som regel ikke have indflydelse på det der udbetales til de enkelte klubber, da TO-MU vil betale forskellen i form af et sponsorrart.
- Der er aftalt en konkret fast pris med arrangøren, uanset vagtens længde.

Der vil til enhver tid være tydeliggjort, hvad en aftale indebære, både i forhold til betaling, men også under hvilke forehold man udføre det frivillige arbejde under.



Cykelløb:

Alle cykelløb er opdelt i kategori I til IV

- Kategori I, II og III er professionelle løb som fx VM, DM, Nordisk Mesterskab, Danmark Rundt, UCI-løb, Post-cup, Junior-cup, licenscykelløb samt øvrige konkurrencecykelløb på elite-niveau.
- Kategori IV er motionscykelløb.

DGI & DCU har i samarbejde udarbejdet en vejledning i kategoriseringen som bygger på Politiets kategorier. Her har de inddelt cykelløb i 3 farvede kategorier.

- Fremtidens Cykelløb rød – Her må der benyttes trafikofficials.
- Fremtidens Cykelløb blå – Her må der IKKE benyttes trafikofficials.
- Fremtidens Cykelløb grøn – Her må der IKKE benyttes trafikofficials.

Det betyder i sin enkelthed at vi kun må bistå ved trafikofficial opgaver hvis de er i den røde kategori, medmindre det stædige politi har givet en tilladelse i blå & grøn kategori.

Håndholdt kommunikations udstyr

Der benyttes flere systemer til at kommunikation. Primært benyttes der PMR-radioer, men også digitale systemer såsom Zello eller Teamspeak.

TO-MU benytter primært PMR radioer hvor vi har egne privatkanaler. Konceptet for brug af radioer ved TO-MU er primært fra en post til en anden, det er her vigtigt at man fx kan advare andre poster om eventuelle farlige situationer. Der kan forekomme at en trafikant ikke efterkommer en anvisning og køre imod en ensretning, dette kan være farligt hvis fx et cykelfelt er på vej. Det er her meget vigtigt at man kan advare de andre poster, så det er muligt at afværge en farlig situation.

Brug af Radioer:

Brug gerne ekspeditionsord, det kan simplificere kommunikationen. Ekspeditionsord er en række fastsatte ord, der klart angiver hvornår et opkald starter og slutter samt angiver forventningen til modtageren.

Ekspeditionsord: Betydning:

Modtager kontrol	: Forespørgsel til sende og modtagerforhold.
Gentag	: Gentag beskeden.
Modtaget	: Beskeden er modtaget og forstået.
Indforstået	: Beskeden er modtaget og forstået jeg efter kommer anvisningen.
Signal til alle	: Vigtig besked til alle.
Vent	: Jeg er optaget og vender tilbage.
Intet hørt slut	: Jeg har kaldt dem, men ikke hørt deres svar.
Jeg staver	: Der staves med det fonetiske alfabet.
Her er	: Dette kald er fra xxxx
Korrekt	: Hvad du har sendt, er rigtigt.
Rettelse	: Der var en fejl i min besked.
Skift	: Min besked er færdig, jeg forventer et svar.
Slut	: Min besked er færdig, jeg forventer ikke svar.
Åben	: Betyder at man åbner op for færdsel.
Luk	: Betyder at man lukker for færdsel.
KSN	: Kommandostation.

De ord der er markeret med **FED**, er de mest anvendte ord.

En god regel er at præsentere sig først, og herefter meddele hvem beskeden er til.

F.eks.

"post 22 til KSN (afvent svar fra KSN) - der mangler flagpost ved krydset Jernbanevej / Skolegade."

"KSN - modtaget. Jeg tager mig af det."

Når man benytter en PMR-radio og skal sende en besked, er det vigtigt at man:

Tryk (vent 1 – 1,5 sec.) **Tal** (vent 1 – 1,5 sec.) **Slip knappen.**



Hvis der er behov for at stave, kan man med fordel benytte det fonetiske (ICAO) alfabet, det kan minimere misforståelser.

A – Alpha

B – Bravo

C – Charlie

D – Delta

E – Echo

F – Foxtrot

G – Golf

H – Hotel

I – India

J – Juliett

K – Kilo

L – Lima

M – Mike

N – November

O – Oscar

P – Papa

Q – Quebec

R – Romeo

S – Sierra

T – Tango

U – Uniform

V – Victor

W – Whiskey

X – Xray

Y – Yankee

Z – Zulu



Bilag 1:

BEK nr 295 af 23/04/2018

Bekendtgørelse om trafikofficials, race marshals og visse myndighedspersoners regulering af færdslen

I medfør af § 68, stk. 1, § 89, stk. 2, 1. pkt., og § 118, stk. 9, 1. pkt., i færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 38 af 5. januar 2017, som ændret ved lov nr. 1557 af 19. december 2017, fastsættes efter bemyndigelse i henhold til § 7, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 453 af 11. maj 2017 om Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundtgørelse af visse af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens forskrifter:

Anvendelse af trafikofficials og race marshals

§ 1. Ved større sports- og kulturarrangementer kan arrangøren, når dette er nødvendigt af hensyn til færdselssikkerheden eller en hensigtsmæssig trafikafvikling, anvende

- 1) trafikofficials til stående færdselsregulering og
- 2) race marshals til kørende færdselsregulering fra en motorcykel.

Stk. 2. Regulering af færdslen efter stk. 1 kræver forudgående tilladelse fra den stedlige politikreds.

§ 2. Den, der anvender trafikofficials eller race marshals, jf. § 1, skal sikre, at disse har gennemført et kursus i færdselsregulering, jf. § 12, og har fået fornøden instruktion om opgaven med færdselsregulering i forbindelse med det pågældende arrangement.

Visse myndighedspersoners regulering af færdslen

§ 3. Poster og patruljer fra forsvaret, herunder hjemmeværnet, og redningsberedskabet kan regulere færdslen i det omfang, det er påkrævet af hensyn til den uhindrede fremførelse af kørende eller marcherende kolonner fra forsvaret eller redningsberedskabet eller disses enkelte køretøjer, som under øvelse ikke kan tilpasses den almindelige færdsel, jf. dog § 17.

Stk. 2. Ved feltøvelser og lignende i forvejen tilrettelagte arrangementer, der kræver særlige færdselsmæssige foranstaltninger, finder regulering af færdslen sted på grundlag af forudgående tilladelse fra den stedlige politikreds.

Stk. 3. Det i stk. 1 angivne personel kan endvidere efter forudgående tilladelse fra det stedlige politi regulere færdslen i forbindelse med afvikling af større civile arrangementer mv., jf. § 17.

§ 4. Medarbejdere fra skatteforvaltningen kan i forbindelse med gennemførelse af toldkontrol foretage den fornødne regulering af færdslen, jf. dog § 17.

Krav til trafikofficials og race marshals

§ 5. Personer, der udfører færdselsregulering som trafikofficial eller race marshal efter denne bekendtgørelse, skal

- 1) have gennemført et kursus i færdselsregulering hos en godkendt kursusudbyder, jf. § 12,
- 2) have haft førerret til kategori B (almindelig bil) de seneste tre år,
- 3) have gennemført et kursus i førstehjælp inden for de seneste fem år og
- 4) kunne gøre sig forståelig på dansk.

Stk. 2. En race marshal skal herudover have førerret til kategori A (stor motorcykel).

Færdselsreguleringens udførelse

§ 6. En trafikofficial eller en race marshal skal under færdselsregulering efter § 1 medbringe sit gyldige kørekort, jf. § 5, stk. 1, nr. 2 og stk. 2, og kursusbevis, jf. § 13, stk. 1. Dokumentationen skal på forlangende forevises politiet.

§ 7. Myndighedspersoner, som regulerer færdslen efter §§ 3-4, skal under færdselsreguleringen medbringe dokumentation for, at de har tilstrækkelig viden og kompetencer til at regulere færdslen, jf. § 17. Dokumentationen skal på forlangende forevises politiet.

§ 8. Færdselsregulering efter denne bekendtgørelse skal finde sted ved tydelig tegngivning i overensstemmelse med de bestemmelser, som gælder for politiets tegngivning ved færdselsregulering.

§ 9. Er uniformeret politi til stede, skal regulering af færdslen ske efter de instruktioner, som politiet giver på stedet.



§ 10. En motorcykel, som anvendes til færdselsregulering efter denne bekendtgørelse, skal påmonteres afmærkningslygter, som opfylder punkt 6.04.005 i bilag 1 til bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr.

§ 11. Personer, der regulerer færdslen efter denne bekendtgørelse, skal være iført en gul vest, jakke eller heldragt med tydelige reflekser.

Stk. 2. Påklædning efter stk. 1, som anvendes af trafikofficials eller race marshals, skal være tydeligt angivet med påskriften »Færdselsregulering«.

Kursus i færdselsregulering

§ 12. Kurser i færdselsregulering som trafikofficial skal opfylde kravene i bilag 1 til denne bekendtgørelse og godkendes af Færdselsstyrelsen efter høring af Rigspolitiet.

Stk. 2. Kurser i færdselsregulering som race marshal skal opfylde kravene i bilag 2 til denne bekendtgørelse og godkendes af Færdselsstyrelsen efter høring af Rigspolitiet.

Stk. 3. Ved ansøgning om godkendelse som kursusudbyder i færdselsregulering efter stk. 1-2 skal ansøgeren dokumentere, at de undervisere, som forestår kurset, har en særlig viden om færdselsregulering.

Stk. 4. Færdselsstyrelsen kan fastsætte nærmere vilkår til godkendelse efter stk. 1-2, herunder anvendelse af et bestemt undervisningsmateriale.

§ 13. Kursusudbyder udsteder et kursusbevis til personer, som har gennemført et kursus i færdselsregulering som trafikofficial eller race marshal.

Stk. 2. Kursusudbyder attesterer ved udstedelse af kursusbevis efter stk. 1, at kursusdeltageren har opnået tilstrækkelig viden og kompetencer til at regulere færdslen.

§ 14. På kurser i færdselsregulering, der er godkendt efter § 12, kan undervisere udføre færdselsregulering som led i undervisning og instruktion, jf. dog § 16.

§ 15. Personer, der deltager i et kursus i færdselsregulering efter denne bekendtgørelse, kan som et led i praktiske øvelser regulere færdslen, jf. dog stk. 2 og § 16.

Stk. 2. Kursusudbyderen skal sikre, at regulering af færdslen efter stk. 1 gennemføres under instruktion af en underviser, som er tilknyttet kursusstedet eller politiet.

§ 16. Regulering af færdslen efter §§ 14-15 kan alene gennemføres efter forudgående tilladelse fra den stedlige politikreds.

Stk. 2. Underviseren skal i forbindelse med færdselsregulering efter §§ 14-15 sikre, at færdselsreguleringen ikke er til fare eller unødigt ulempe for andre trafikanter.

§ 17. Myndigheder, som regulerer færdslen efter denne bekendtgørelse, skal sikre, at de medarbejdere, som gennemfører færdselsregulering efter §§ 3-4, har tilstrækkelig viden og kompetencer hertil.

Straf, ikrafttrædelse og overgangsbestemmelser

§ 18. Med bøde straffes den, som overtræder § 1, stk. 2, § 2, §§ 5-6, §§ 8-11, og § 16.

Stk. 2. Der kan pålægges selskaber mv. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel, jf. § 118, stk. 11, i færdselsloven.

§ 19. Bekendtgørelsen træder i kraft den 26. april 2018.

Stk. 2. Følgende bekendtgørelser ophæves:

1) Bekendtgørelse nr. 732 af 11. juli 2005 om forsvarets, redningsberedskabets og Danmarks Idræts-Forbunds regulering af færdslen.

2) Bekendtgørelse nr. 582 af 8. juni 2011 om told- og skatteforvaltningens regulering af færdslen i forbindelse med toldkontrol.

Stk. 3. Trafikofficials, som har gennemført en uddannelse i færdselsregulering efter bekendtgørelse nr. 732 af 11. juli 2005 om forsvarets, redningsberedskabets og Danmarks Idræts-Forbunds regulering af færdslen, kan fortsat regulere færdslen efter nærværende bekendtgørelse.



Stk. 4. Medarbejdere fra skatteforvaltningen, som har gennemført en særlig uddannelse i færdselsregulering efter bekendtgørelse nr. 582 af 8. juni 2011 om told- og skatteforvaltningens regulering af færdslen i forbindelse med toldkontrol, kan fortsat regulere færdslen efter nærværende bekendtgørelse.

Stk. 5. Uddannelser i færdselsregulering, som udbydes til medlemmer af foreninger, der er godkendt af Danmarks Idrætsforbund og medlemmer af specialforbund under Danmarks Idrætsforbund, kan frem til den 31. december 2018 udbydes efter de hidtil gældende regler.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, den 23. april 2018

Carsten Falk Hansen

Bilag 2:

Vejledning om trafikofficials og race marshals - Sidst opdateret 27/01/2020

Færdselsstyrelsen har udgivet en vejledning om anvendelse af trafikofficials og race marshals, godkendelse som kursusudbyder, visse myndighedspersoners regulering af færdslen samt bekendtgørelsens overgangsbestemmelser.

Politiets tilladelse til regulering af færdslen

Ved større sports- og kulturarrangementer kan arrangøren søge om tilladelse til at anvende trafikofficials og race marshals, når det er nødvendigt af hensyn til færdselssikkerheden eller en hensigtsmæssig trafikafvikling. Personer, der regulerer færdslen som trafikofficials og race marshals, skal have gennemført et kursus i færdselsregulering hos en godkendt kursusudbyder.

Vurdering af behovet for færdselsregulering

Det vil være op til arrangøren af arrangementet at vurdere, om der kan opstå situationer i forbindelse med arrangementets afvikling, hvor hensynet til færdselssikkerheden eller en hensigtsmæssig trafikafvikling kræver, at færdslen reguleres ved brug af trafikofficials og race marshals. Det kan f. eks. være i forbindelse med cykel- eller motionsløb, hvor der både er mange deltagere og tilskuere samt øvrig trafik, som skal afskærmes fra løbet.

Det kan tilsvarende være nødvendigt at færdselsregulere af hensyn til en hensigtsmæssig trafikafvikling. For eksempel kan der ved arrangementer opstå trafikale udfordringer, hvis et større antal køretøjer skal køre samme vej.

Arrangørens vurdering af behovet for færdselsregulering i forbindelse med et konkret arrangement, kan ske på baggrund af en forudgående dialog med den stedlige politikreds, hvor arrangementet afholdes. Det vil også være denne politikreds som giver tilladelse til anvendelse af trafikofficials og race marshals.

Instruktion af trafikofficials og race marshals

I forbindelse med afvikling af et arrangement, hvor politiet har givet tilladelse til at anvende trafikofficials og race marshals, skal arrangøren af arrangementet sikre, at de trafikofficials og race marshals som skal regulere færdslen ved arrangementet modtager fornøden instruktion om opgaven. Forpligtelsens påhviler arrangøren af arrangementet, som vil være den person, forening eller virksomhed, der har ansøgt politiet om tilladelse til regulere færdslen i forbindelse med det pågældende arrangement.

Det vil være en konkret vurdering i forhold til det pågældende arrangement, hvad der er "fornøden instruktion". Det er derfor heller ikke muligt at lave en udtømmende opregning af hvilke oplysninger, arrangøren skal formidle til de trafikofficials og race marshal, der deltager ved et arrangement. Instruktionen bør som minimum indeholde kontaktoplysninger på den person, som den pågældende trafikofficial eller race marshal refererer til under arrangementet, indholdet af politiets tilladelse og andre planer for arrangementets afvikling. Der kan derudover være andre særlige oplysninger, som har betydning for færdselsreguleringen ved det konkrete arrangement.

Instruktion kan både ske mundtligt og skriftligt, da dette ikke er nærmere reguleret i bekendtgørelsen. Det vil derfor være op til arrangøren selv at afgøre, hvordan det bedst sikres, at alle har fået den fornødne instruktion.