



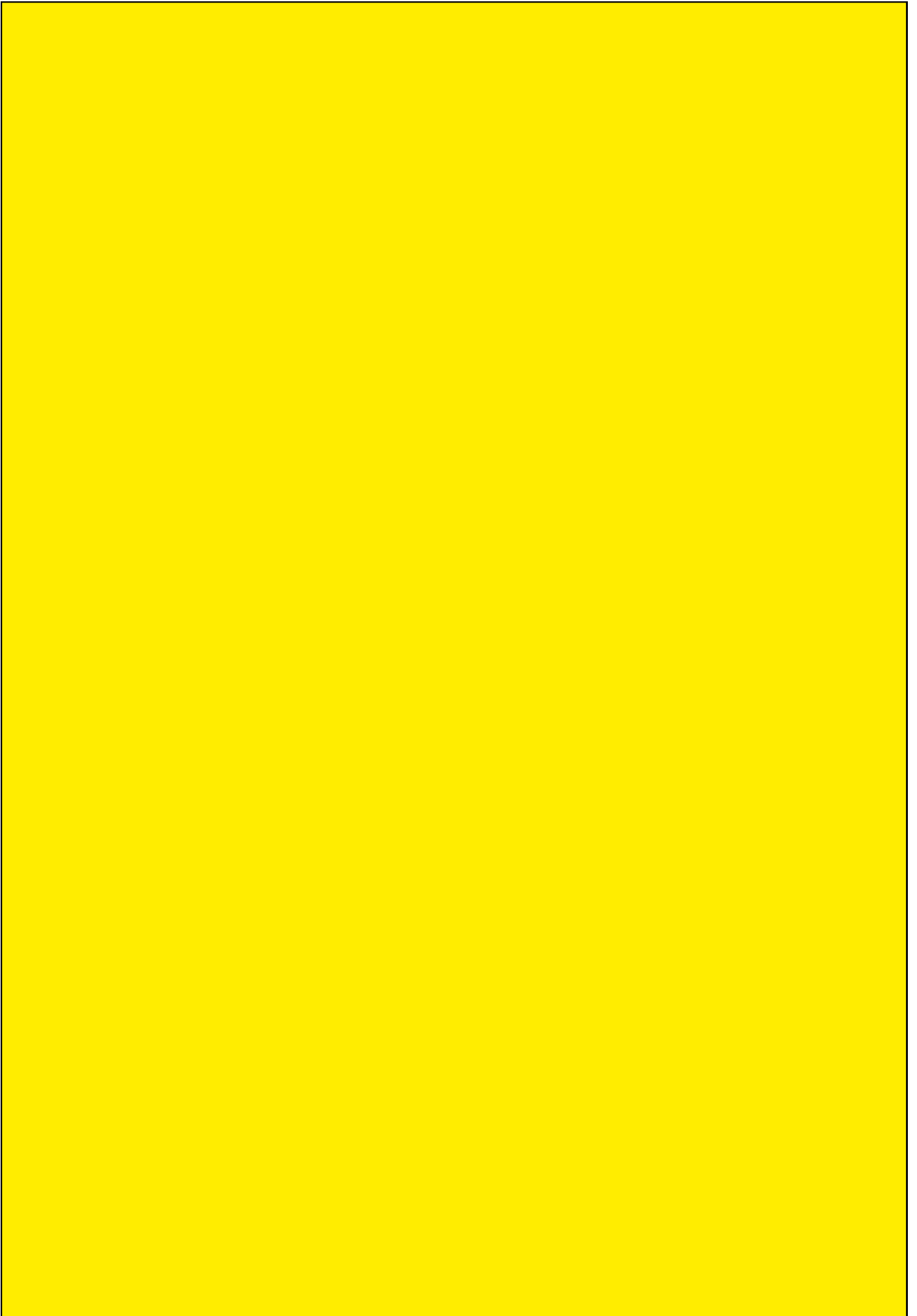
POLITIET
POLITIDIREKTORATET

Evaluering av politiets bruk av identifikasjonslys i lysbøyle på politiets uniformerte utrykningskjøretøy

29. oktober 2020



Foto: Oslo politidistrikt



1	SAMMENDRAG	4
2.	INNLEDNING	5
2.1	Bakgrunn	5
2.2	Sakshistorikk	5
2.3	Føringer fra Statens vegvesen	6
2.4	Organisering av feltforsøket i politiet	6
2.5	Opplæring	6
2.6	Kommunikasjon	7
2.7	Beskrivelse av teknisk løsning for identifikasjonslys	7
2.8	Antall og fordeling av kjøretøy i politiet	9
2.9	Metode	10
3.	ERFARINGER MED BRUK AV IDENTIFIKASJONSLYS	11
3.1	Teknisk løsning med bruk av identifikasjonslys	11
3.2	Observasjon	11
3.3	Andre europeiske land	12
4.	FORSLAG	13
4.1	Generelt	13
4.2	Teknisk løsning og opplæring	13
4.3	Regelverk	14

SIDE	BILDEOVERSIKT	FOTO
Forside	70 km/t fartsgrense på Ring 3/E6 ved Manglerud senter i Oslo	Oslo politidistrikt
4	Krysset Ring 3/E6 ved Manglerud senter i Oslo	Oslo politidistrikt
7	Første testbil med for sterkt lys, som raskt ble nedjustert	Oslo politidistrikt
8	Nåværende lysstyrke og bruk av ytterste modul i hver ende	Oslo politidistrikt
8	Integrert løsning med manuell på/av ID-lys, inkl. blålys og sirene	Oslo politidistrikt
10	Samleplass for politi og øvrige nødetater	Marit Hommedal/NTB
13	Patrulje i Frognerparken i Oslo	Fredrik Hagen/NTB
14	Cellevogn, ID-lys i ytterste modul i hver ende, foran og bak	Oslo politidistrikt



1. SAMMENDRAG

Politiet har i tidsrommet 2015 til 2020 benyttet uniformerte utrykningskjøretøy i et feltforsøk for å innhente erfaringer om å bruke fast svakt blått lys i lysbøylen i ordinær patruljekjøring i politiet.

Lyset ble kalt identifikasjonslys helt fra starten av feltforsøket for å få et dekkende norsk ord på dette, som foreslås å benytte når bruk av lyset fastsettes i egen bestemmelse i forskrift (forkortes ID-lys i rapporten).

I testperioden har ID-lys blitt benyttet gjennom alle årstidene, hele døgnet i dagslys og kveld/natt, og i ulike værforhold, og uten hastighetsbegrensning.

ID-lys har vært benyttet i mange ulike situasjoner og bruksområder, eksempelvis langsetter veier og i ulike hastigheter, i sentrale by- og boligområder.

I testperioden er det ikke meldt inn rapporter om trafikkuhell, faresituasjoner og andre forhold som skyldtes bruk av ID-lys.

Erfaringene synes å ha vært gode, og evalueringsrapporten foreslår at bruk av ID-lys gjøres permanent for politiet i egen bestemmelse i kjøretøyforskriften uten hastighetsbegrensning, eksakt lysstyrke og størrelse på lysfeltet.

2. INNLEDNING

2.1 Bakgrunn

Politiet benytter blinkende blått lys (pulserende) i lysbøylen til uniformerte utrykningskjøretøy ved utrykningskjøring for å varsle trafikanter om utrykningskjøring og å kreve fri veg. I tillegg benyttes lyset i andre sammenhenger enn det som er formålet med blålyset.

I dag benyttes LED-lys i bøylen som er stilt inn til å gi kraftige blinkende blått lys og er særlig blendende i mørket. Lyset er derfor ikke egnet til å anvendes når det arbeides utenfor- og i nærheten av kjøretøyet.

Politiet i andre land benytter fast svakt blått lys i lysbøylen til patruljekjøring. Alternativet til blinkende blått lys kunne være å bruke et fast svakt blått lys i lysbøylen i likhet med det som benyttes av politiet i utlandet under patruljekjøring. Lyset ble definert til å kalles identifikasjonslys, og som forkortes til ID-lys til bruk i rapporten.

Politidirektoratet søkte Statens vegvesen om å gjennomføre feltforsøk med bruk av ID-lys i lysbøylen på politiets uniformerte utrykningskjøretøy.

Formålet med å gjennomføre et feltforsøk med bruk av ID-lys var å innhente erfaringsgrunnlag om politiet oppnådde positive effekter ved at politiets uniformerte utrykningskjøretøy (patruljebil) var ekstra synlige ved ordinær patruljetjeneste under ulike lys- og værforhold, som eksempelvis langs veger, i boområder, bysentrum, gater, parker.

2.2 Sakshistorikk

Sakshistorikk mellom Politidirektoratet og Statens vegvesen med kort beskrivelse er følgende:

1. Politidirektoratet, skriv av 7.2.2012 (vår referanse 2004/00602-27) til Statens vegvesen Vegdirektoratet (deres referanse 2010/241817) der det ble søkt om å ta i bruk identifikasjonslys
2. Vegdirektoratet, skriv av 7.3.2012 der det ble redegjort for at søknad om å ta i bruk identifikasjonslys ville bli behandlet etter nærmere avtale
3. Politidirektoratet, skriv av 22.1.2014 der det ble søkt om feltforsøk i bruk av identifikasjonslys
4. Vegdirektoratet, skriv av 16.12.2014 der det ble gitt dispensasjon til å gjennomføre feltforsøk med bruk av fast blått identifikasjonslys. Dispensasjonen gjaldt inntil 31.12.2015, og bruk av inntil seks kjøretøy i Oslo og inntil fire kjøretøy i Utrykningspolitiet
5. Politidirektoratet, skriv av 7.4.2015 der det ble informert om hvilke kjøretøy som ble klargjort for feltforsøket i Oslo og i Utrykningspolitiet
6. Politidirektoratet, skriv av 11.2.2016 (kryssreferanse til 201604589) der det ble søkt om forlengelse til 31.12.2016 grunnet at det hadde tatt lengre tid å klargjøre kjøretøy
7. Vegdirektoratet, skriv av 8.3.2016 der det ble gitt dispensasjon frem til 31.12.2016
8. Politidirektoratet, skriv av 21.11.2016 der det ble anmodet om dispensasjon i bruk av identifikasjonslys inntil det var fastsatt forskrift for bruk av slikt lys
9. Vegdirektoratet, skriv av 27.4.2017, forlenget dispensasjonen fram til 31.12.2017
10. Vegdirektoratet, skriv av 2.1.2019 (deres referanse 16/36174), forlenget dispensasjonen fram til 31.12.2020 og at det kunne benyttes inntil 150 kjøretøy. Det ble også vist til en egen høring om identifikasjonslys 22. september 2017
11. Vegdirektoratet, skriv av 20.7.2017 (deres ref. 16/36174-5). Forslag om endring av kjøretøyforskriften for å tillate identifikasjonslys på politibiler
12. Politidirektoratet, 22.9.2017 (vår referanse 201703203-10), høringsbrev til Vegdirektoratet. Forslag om endring av kjøretøyforskriften for å tillate identifikasjonslys på politibiler

2.3 Føringer fra Statens vegvesen

Det ble gitt følgende føringer for feltforsøket:

- Politidirektoratet skal fastsette nærmere retningslinjer for feltforsøket og informere publikum før dette iverksettes
- Identifikasjonslyset skal være blått. Lysstyrken på identifikasjonslysene må oppfylle begrensningene i kjøretøyforskriften § 28-5 nr. 7 slik at det ikke er til sjenanse for den øvrige trafikken eller lett kan forveksles med et annet lyssignal
- Politidirektoratet skal evaluere forsøket og komme med forslag til Vegdirektoratet om det videre regelverksarbeidet. Rapporten måtte belyse behov for mer detaljert regulering som fastsettelse av lysfarge, lysstyrke, og begrensninger i bruksområdet som i hvilke hastighet lysene kan brukes og i hvilke områder eller typer bebyggelse lysene skulle benyttes

2.4 Organisering av feltforsøket i politiet

Feltforsøket ble organisert ved at representant(er) fra Politidirektoratet, Oslo politidistrikt, Utrykningspolitiet og Politiets fellestjenester i forkant utførte forberedelser for å kunne gjennomføre feltforsøket. Dette miljøet har holdt seg informert om gjennomføringen og erfaringene fra feltforsøket, og gjorde justeringer underveis i testperioden, samt utarbeidet rapporten.

Under forberedelsene til feltforsøket ble det gitt teknisk veiledning om lysstyrke fra Tønsberg trafikkstasjon. Trafikkstasjonen har tidligere blitt benyttet i andre sammenhenger for å få veiledning om gjeldende tekniske krav knyttet til politiets kjøretøy. Firmaet Ferno Norden AS var leverandør til politiet for å installere teknisk utstyr i politiets utrykningskjøretøy, og de ble benyttet til å justere lysstyrken i lysbøylen for at den skulle oppfylle kravet i kjøretøyforskriften § 28-5 nr. 7.

Politiets fellestjenester har etablert nettverk av materiellansvarlige i politidistriktene uavhengig av feltforsøket. De inviteres til årlig fagsamling der det informeres om materiell og utstyr i tillegg til at det ved behov blir gitt jevnlig informasjon via e-post.

I første fase var feltforsøket begrenset til Oslo politidistrikt og Utrykningspolitiet med et lite antall kjøretøy. Etter hvert ble antallet større med fordeling til alle politidistrikter. Formålet og bruk av identifikasjonslys ble redegjort for på de årlige fagsamlingene.

Politidirektoratet ga føringer om feltforsøket før oppstart der det ble redegjort for formålet med identifikasjonslys, beskrivelse av lyset og mulige bruksområder. Bruksområdene kunne være

- Ordinær patruljetjeneste under ulike lys- og værforhold i boområder, gater, torg eller parker
- Branner eller ulykker der det etableres samleplasser
- Åsteder og steder med vakthold

Føringene for bruk av identifikasjonslyset var at det ville være opp til personellet i patruljebilen å bestemme når lyset skulle benyttes i forhold til de beskrevne mulige bruksområdene. Videre at identifikasjonslys ikke erstattet det pulserende sterke blå lyset som politiet behøver for å varsle utrykningskjøring og å kreve fri veg gjennom trafikken.

Det ble fra oppstart av feltforsøket ikke meldt inn rapporter om trafikkuhell, faresituasjoner og andre forhold som skyldtes bruk av ID-lys. Dette bildet vedvarte, slik at det syntes ikke å være nødvendig å regulere bruken ytterligere enn det som ble gjort i forkant av feltforsøket.

2.5 Opplæring

Politi høgskolen gjennomfører opplæring i kjøring som leder frem til kompetansebevis for utrykningskjøring. Opplæringen består av fire trinn iht. "Forskrift om krav til opplæring, prøve og kompetanse for utrykningskjøring". Trinnene gjennomføres i kronologisk rekkefølge, og måloppnåelse i ett trinn er en forutsetning for å kunne ha godt utbytte i det neste trinnet av opplæringen.

Trinn 1, på til sammen seks undervisningstimer, består av både teori og demonstrasjon av bilkjøring og utrykningskjøring, i tillegg til en oppsummering av trinn samt refleksjon over videre læreprosess i trinn 2.

Trinn 2 består av vanlig bilkjøring og med krav om måloppnåelse, etter nærmere angitte parametere. Det er ikke fastsatt minste antall timer for opplæringen i dette trinnet. Men trinnet avsluttes med en obligatorisk veiledningstime på 45 minutter, som skal inneholde både praktisk kjøring og veiledningssamtale. Det foretas en vurdering fra instruktørens side om studenten besitter den kompetansen som er nødvendig for å få et godt læringsutbytte av opplæringen i neste trinn.

Trinn 3 er det mest omfattende trinnet i opplæringen. Trinnet består av utrykningskjøring. Dersom man har tre studenter i bilen skal hver student gjennomføre minst 15 timer praktisk kjøring og 30 timer påsitt. Målkravet for dette trinnet er at studenten skal kunne kjøre utrykning på en presis, tydelig, sikker og selvstendig måte i variert trafikk.

Studenten skal i etterkant av kjøringen kunne reflektere over og begrunne egne handlingsvalg, og i politiets opplæring vektlegges dette punktet særlig. Dette slik at studenten skal vise stor modenhet i sine vurderinger i trafikkbildet, og som er i samsvar med instruktørens vurderinger. Dette er viktig for på egenhånd å kunne utvikle seg best mulig som utrykningsfører i etterkant av opplæringen.

Trinn 4 avslutter opplæringen. På dette trinnet er hovedfokus på studentens risikoforståelse og selvinnsikt. Erfaringer fra hele opplæringsforløpet danner grunnlag for å kunne nå målet for trinnet. Dette trinnet er på til sammen fire undervisningstimer. Med tanke på selvinnsikten videreføres de vurderinger som ligger til grunn for måloppnåelse i det foregående trinnet.

Etter at opplæringen er gjennomført ved Politihøgskolen, og der hvor målene er oppnådd, anses studenten å inneha en modenhet og kompetanse som gjør vedkommende godt i stand til å vurdere det totale trafikkbildet. I tillegg er dette et viktig moment at konsekvenser av handlings- og vurderingstendenser er bevisstgjort.

Kompetansebeviset har en gyldighet på fem år. Politihøgskolen utdanner kjøreinstruktører til politidistriktene, som gjennomfører regodkjenning hvert femte år av den enkelte fører av utrykningskjøretøy.

2.6 Kommunikasjon

Politidirektoratet sendte ut pressemelding til offentligheten før oppstart av feltforsøket der det ble redegjort for at politiet ville teste ut bruk av et fast svakt blått lys i lysbøylen til politiets uniformerte utrykningskjøretøy i Oslo og Utrykningspolitiet. Media fanget raskt opp bruken og det var mange oppslag i lokale og nasjonale media, inkludert radio og TV, der også representanter fra Politidirektoratet og Oslo politidistrikt ble intervjuet.

Feltforsøket startet med et beskjedent antall kjøretøy i Oslo og UP. Etter hvert ble et økende antall kjøretøy fordelt til alle politidistriktene i landet. Det innebar at bruken ble synlig for et stort antall trafikanter og andre over hele landet. Det medførte at bruken ble jevnlig omtalt i media.

2.7 Beskrivelse av teknisk løsning for identifikasjonslys

I første fase av feltforsøket ble det benyttet de to ytterste blå modulene på hver side av lysbøylen på patruljebilen av merke VW Passat og kun den ytterste modulen på cellevognen av merke MB Vito. Det var en programmeringsjobb via en bærbar Laptop.

Alt ble montert inn med sterk lysstyrke for å dekke alle lysforhold/værforhold gjennom døgnet. ID-lyset ble koblet til en ny separat bryter på dashbordet i bilene.



Foto: Oslo politidistrikt



Foto: Oslo politidistrikt

Det viste seg etter kort tids bruk i feltforsøket at lysstyrken var for sterk. Alle bøylene ble korrigert til kun å lyse blått i ytterste modul, dvs. i hjørnene på VW Passat med en bøyle, og MB Vito med to bøylor (foran og bak). I tillegg ble lysstyrken redusert/programmert til å lyse litt svakere, men tilstrekkelig til å være synlig i sollys og i mørke. Det ble montert egen knapp på dashbordet til å slå på/av ID-lyset.

Etter hvert ble det levert helt nye kjøretøyer til å bruke i feltforsøket, som innebar nye typer av bilmerker. I de nye kjøretøyene ble det installert egen trykknapp funksjon i styringspanel for blålys og sirene for å slå på/av ID-lyset.



Foto: Oslo politidistrikt

2.8 Antall og fordeling av kjøretøy i politiet

Vegdirektoratet ga først dispensasjonen i 2014 med bruk av inntil seks kjøretøy i Oslo og inntil fire kjøretøy i Utrykningspolitiet. Antallet ble justert til 150 i 2019.

I Oslo ble utvalgte kjøretøy (seks) tatt i bruk i politistasjonen i sentrum, og i de ytre stasjonene Manglerud og Stovner, dvs. i ulike miljøer. Sentrum med uteliv, bymiljø, parker trafikknutepunkter, demonstrasjoner, statsbesøk m.m. Manglerud/Stovner med ulike bydeler/bomiljø, kjøpesenter, arrangementer som Norway cup, de trafikkerte veiene E6/E18, Østmarka m.m.

ID-lys er benyttet i et bredt spekter av miljøer, og i trafikken på forskjellige typer veier og ulike hastigheter gjennom årstidene og tid på døgnet.

Politiet anskaffer et antall utrykningskjøretøy hvert år innenfor årlig tildelt budsjett. I tillegg er det gitt ekstra bevilgninger de senere år fra politisk nivå til å anskaffe ytterligere kjøretøy til bruk i politiet.

For politiet med begrensede ressurser er det en fordel at nye kjøretøy blir levert fullt ut med tekniske installasjoner før overlevering/tildeling til politidistriktene for å unngå kostnadskrevenne ettermonteringer.

Det å klargjøre kjøretøy for ID-lys når annet elektronikk installeres vil være beskjedent i motsetning til ettermontering på et senere tidspunkt.

Teknisk vil det være en fordel at all elektronikk testes samtidig, siden kjøretøyene skal godkjennes før overlevering til politidistriktene. Dette har medført at antall kjøretøy med mulighet til å benytte ID-lys er høyere enn det opprinnelig er gitt adgang til.

Politiet benytter to hovedkategorier av uniformerte utrykningskjøretøyer, hhv. patruljebil og cellevogn. Kategori og antall tilrettelagt for bruk av ID-lys er fordelt slik ¹⁾:

Politidistrikt	Patruljebil	Cellevogn
Oslo	29	22
Øst	22	19
Innlandet	15	13
Sør-Øst	25	13
Agder	10	10
Sør-Vest	10	10
Vest	14	8
Møre og Romsdal	3	12
Trøndelag	19	15
Nordland	4	9
Troms	4	7
Finnmark	5	12
Utrykningspolitiet	41	
Politihøgskolen ²⁾	11 ²⁾	
Sum	212	150

1) Kjøretøyene er anskaffet i tidsrommet 01.01.2016 – 30.06.2020

2) Benyttes til kjøreopplæring av studenter



Foto: Marit Hommedal /NTB

2.9 Metode

Det har vært en praktisk tilnærming til å gjennomføre feltforsøket. Observasjoner fra den enkelte polititjenesteperson om hvordan trafikanter og andre opptrådte i møte med patruljebil med bruk av ID-lys er lagt til grunn i evalueringen. Det ble også stilt muntlige spørsmål i ikke-strukturerte møte med trafikanter og andre, for å samle informasjon om deres opplevelser. Erfaringene er innhentet fra polititjenestepersoner via fagnettverk av materiellansvarlige i politidistriktene.

Datainnsamlingen og resonnementer og/eller konklusjoner som bygger på disse dataene i rapporten er ikke basert på en vitenskapelig tilnærming, og vil følgelig kunne utfordres.

Det er ikke meldt om trafikkuhell i testperioden som skyldes politiets bruk av ID-lys, som i denne sammenhengens vurderes til å være et objektivt funn.

3. ERFARINGER MED BRUK AV IDENTIFIKASJONSLYS

3.1 Teknisk løsning med bruk av identifikasjonslys

Feltforsøket startet med et beskjedent antall kjøretøy, og avgrenset til Oslo politidistrikt og Utrykningspolitiet. Brukerne i politiet var innforstått med at bruk av ID-lys var noe nytt for trafikanter og publikum, slik at det krevde en forsiktig tilnærming i bruken av ID-lyset. Politiet observerte ganske umiddelbart at fører av kjøretøy forvekslet ID-lys med varslingslyset, som benyttes for å varsle utrykningskjøring og å kreve fri veg. Enkelte bilister kjørte til siden da politiet patruljerte med bruk av ID-lys på vei.

Lysstyrken viste seg å være for sterkt og ble raskt justert ned i tillegg til at det kun ble benyttet ytterste modul i hver ende på lysbøylen. Denne korrigeringen viste seg å fungere ved at bilister ikke kjørte inn til siden, men fortsatte å kjøre. På dette tidspunktet var det også stor oppmerksomhet i media som hadde mange artikler og oppslag på TV-nyhetene. Fra en beskjeden start med en forsiktig tilnærming i begynnelsen av feltforsøket til omfanget av bruken nasjonalt i siste fase av feltforsøket, har vist at bilistenes adferd oppfattes til at de har vennet seg til at politiet benytter ID-lys mens det kjøres på veier med ulike hastigheter og trafikk tetthet.

3.2 Observasjon

Politiet har benyttet ID-lys hele døgnet gjennom årstidene i alle tenkelige situasjoner, miljøer, kjøring på veier i ulike hastigheter, og å parkere langsetter trafikkerte veier med ulike hastigheter.

Tilbakemeldingene fra politiets tjenestepersoner har vært positive, eksempelvis meldte Sentrum politistasjon i Oslo tilbake at de ville ha ID-lys på alle sine kjøretøy etter første natt med bruk av lyset under patruljekjøring i sentrum av Oslo. Politiets tilstedeværelse syntes å bli forsterket når byen var full av nattelivsmennesker. Ny uniformering (refleksiv dekor) på politiets uniformerte utrykningskjøretøy kombinert med ID-lys på taket gjorde at politiet ble tydeligere sett enn tidligere.

Politiet opplevde at det skapte trygghet for den enkelte borger, og det syntes å legge en ytterligere demper på å lage bråk eller utøve vold der det var tett med folk ute i bybildet, da politiet kunne ses på lengre avstand enn tidligere. Det var også lettere for politiet å se hverandres biler og

plassering, og dermed å plassere seg selv der det erfaringsmessig kunne oppstå tumulter.

I by og i bolig områder hvor det har skjedd noe eller der publikum melder om at de var engstelig for ansamlinger, oppfattes det at det var bra for publikum at politiet var ekstra godt synlige under patruljering. Den forebyggende tilstedeværelsen syntes å bli forsterket. Det var også lettere å ta kontakt med politiet når publikum så patruljebilen på avstand før det ble kjørt forbi og ikke når bilen hadde passert.

Hovedtrekkene fra observasjonene og muntlige tilbakemeldinger fra publikum kan oppsummeres slik:

- Positive tilbakemeldinger fra politidistriktene, publikum og øvrige nødetater
- Bruken opplevdes til å gi god forebyggende effekt, særlig i bykjernen
- Negative strømninger og uro ble dempet, samtidig som publikums generelle trygghetsfølelse syntes å bli forsterket
- Synligheten gjorde at publikum og eksterne samarbeidspartnere opplevde politiets faktiske tilstedeværelse i langt større grad enn tidligere
- ID-lys var et nyttig hjelpemiddel under patruljering i problemområder, samt i en rekke situasjoner og områder der det aktivt ble ønsket å vise tilstedeværelse
- Misforståelser fra trafikanter har så å si vært fraværende, sannsynligvis fordi et større antall kjøretøy med ID-lys etter hvert ble tatt i bruk, og ble brukt da det var formålstjenlig
- Ved branner, ulykker og leteaksjoner der det ble etablert samlesteder med politiets patruljebiler og biler fra de andre nødetatene, var politiets utrykningskjøretøy med ID-lys et synlig referansepunkt
- ID-lys var fordelaktig å bruke ved åsteder og steder med vakthold, særlig under ugunstige lys og værforhold
- Gode tilbakemeldinger på bruk av ID-lys under forebyggende hastighets overvåkning på høyhastighetsvei som E6 og E18 siden politiet ble sett tidlig og hastigheten ble observert til å gå ned
- I forbindelse med bistand som følgebil av enkelte bredtransporter og veiarbeid/trafikkregulering var ID-lys et godt hjelpemiddel

3.3 Andre europeiske land.

Politiet i andre land benytter ID-lys (Cruise light")jf. internett søk der det "popper opp" en rekke artikler og fremvisninger med korte videosnutter. Omtalene synes å være udelte positive. Svensk politi har gjennomført tilsvarende forsøksperiode, som er forlenget med dispensasjon frem til 1.7.2021.

Politiets fellestjenester har mottatt følgende foreløpige oppsummering fra svensk politi:

Sammanstilling av verksamhetens erfaringer av Cruise light

Efter avslutad försöksverksamhet 20180831 har en enkätundersökning gjorts för att samla den erfarenhet som verksamheten har efter försöksverksamheten av användandet av Cruis light. De tillfrågade i undersökningen har varit fordonsutbildarna i respektive region samt de representanter från varje region som ingår i det strategiska utvecklingsprojektet Polisbil 2018. Svar har kommit från samtliga och de har svarat, att de har ställt samma fråga till de i sina arbetsområden.

Kommentarer från verksamheten

- Ger en markant ökad synlighet i krogmiljö!
- Markering av ledningsfordon/plats vid insatser
- Vid profilering på motorväg där vi står stilla på katastroföverfarer med halvljus mot mötande trafik så har Cruise light fått indikera att det är en polisbil som står där nattetid
- Har använts vid fre- och lördagsnätter i city och har uppfattats som oerhört bra. Det ger en väldig synlighet var polisen finns och då avskräcker någon till att begå brott och skapar en upplevd trygghet för allmänheten.
- Man ser fler poliser än vad man hade gjort utan Cruise light.
- När den har använts vid kommenderingar, ger den möjlighet till kollegor att se var polisbilarna finns, vid stora folksamlingar. Man kan se det som om att en polis har gul väst på sig.
- Cruise light ger polisbilarna en "mjukare" framtoning när den används.
- "Ser bara fördelar" "Permanent detta"!!!!
- Allmänheten kommer fram och tycker att det är bra för att man ser att poliser är ute på stan.
- Det leder till en ökad synlighet och jämställer funktionen med den klassiska reflexvästen de

bär i samband med platsbevakning i centrum vid krogstängningar.

- Den ökade synligheten har brottsförebyggande effekt.
- När Cruise light används i bostadsområden på kvällar och nätter ger det en trygghetsskapande effekt, det blir tydligt för allmänheten att det är ett polisfordon som patrullerar i området.
- Ur en arbetsmiljösynpunkt har personalen lyft att funktionen skapar en trygghet bland kollegor då man har lättare att lokalisera varandras fordon.
- Även andra myndigheter och räddningstjänst ser lätt var polisen finns.
- Cruise light ger även i dagsljus kraftigt ökad synlighet på våra polisfordon, allmänheten ser oss och våra kollegor kan snabbt identifiera närmaste polisbil då ljusbågen sitter över övriga fordon.
- Cruise light är ett utmärkt sätt att visa sig där polisen har valt att öka sin synlighet och närvaro, dvs i utsatta områden.
- Önskemål om ett friare och tydligare regelverk om användandet (inga hastighetsbegränsningar men tydliga regler om att det inte får/bör användas vid brådskande framkörning) så öppnar det upp för ett större användningsområde i fler trafikmiljöer t ex på motorväg under färd.
- Cruise light är ett utmärkt redskap i samband med demonstrationer! Man kan tända Cruise light för att anvisa väg för demonstranter och andra trafikanter.
- Man har inte upplevt att övriga trafikanter misstar sig på att polisen påkallar fri väg när man framför polisbilarna med Cruise light påslagen.
- Cruise light gör oss tydligare och man ser att det är en polisbil i alla lägen.

Det finns önskemål om att begränsningen till användandet till max hastighet på 50 km tas bort och ger möjlighet att använda även på motorväg för att generellt dämpa hastigheten genom att visa att det är en polisbil framför dig som bilist.



Foto: Fredrik Hagen/NTB

4. FORSLAG

4.1 Generelt

Feltforslaget startet med et lite antall kjøretøy begrenset til Oslo politidistrikt og Utrykningspolitiet til et vesentlig større antall fordelt på alle politidistrikt inkludert Politihøgskolen som benytter kjøretøyene til opplæring av studentene.

Erfaringsgrunnlaget synes å være av et slikt grunnlag at det kan være hensiktsmessig å avslutte feltforsøket med forslag om å tillate bruk av ID-lys i lysbøylen på politiets uniformerte utrykningskjøretøy. Politiets erfaringer synes å være sammenfallende med erfaringene i Sverige.

4.2 Teknisk løsning og opplæring

Lysstyrken ble justert til et tilfredsstillende nivå etter å ha gjort noen erfaringer i feltforsøket. Lysstyrken bør tilpasses slik at ID-lys kan benyttes på dagtid. Det anbefales å videreføre lysstyrken, og inntil videre å bruke ytterste lysmodul i hver ende på lysbøylen. Det har sammenheng med at det er kommet nye produkter/ leverandører på blålysøyler og styringssystemer. Den ene leverer eksempelvis lys som gir svakt fast blått lys i hele bøylen, og

kan programmeres/justeres slik at lyset ikke blir til sjenanse. Produktet kommer fra Sverige. Betjeningspanel kan integreres i panel med styring av øvrige lys. Svensk politi utfører tester med dette frem til medio 2021. Denne løsningen kan etter hvert være aktuell å vurdere, og det er derfor ønskelig at en forskrift ikke utelukker andre løsninger enn det som er benyttet i feltforsøket.

Politiets fellestjenester har startet med prosess for å fremforhandle ny bilavtale fra årsskiftet 2020/2021. Det legges opp til at bruk av ID-lys vil inngå i opplæringspakken-/brukermanualen til de nye kjøretøyene. I tillegg vil bruk av ID-lys inngå i opplæringen av førere av politiets utrykningskjøretøy ved Politihøgskolen og i politidistriktene.

Det bør være mulig å slå/på ID-lys manuelt, tilsvarende det som gjøres med pulserende blått lys som benyttes for å varsle utrykningskjøring og å kreve fri veg.



Foto: Oslo politidistrikt

4.3 Regelverk

Med bakgrunn i erfaringene er det ikke ønskelig at det fastsettes særskilt lysstyrke og/eller størrelse på lysfeltet i forskrift for politiets adgang til å bruke ID-lys, men å gjøre reguleringen generell tilsvarende gjeldende kjøretøyforskrift (ikke er til sjenanse for den øvrige trafikken eller lett kan forveksles med et annet lyssignal) slik at det er mulig å ta i bruk lysbøyer med andre løsninger.

Erfaringene tilsier at det ikke bør fastsettes særskilt hastighetsbegrensning for politiets adgang til å bruke ID-lys. Tilsvarende erfaring synes å ha vært gjort av svensk politi. En hastighetsbegrensning vil avgrense bruksområdene og vil ikke være mulig å benytte på veier der det erfaringsmessig kjøres for fort, eksempelvis ved større helgeutflukter der farten ofte er for høy i forhold til trafikkmengde og tetthet på veien. I denne type situasjoner kan det være en fordel at det benyttes ID-lys når patruljebilen følger køen.