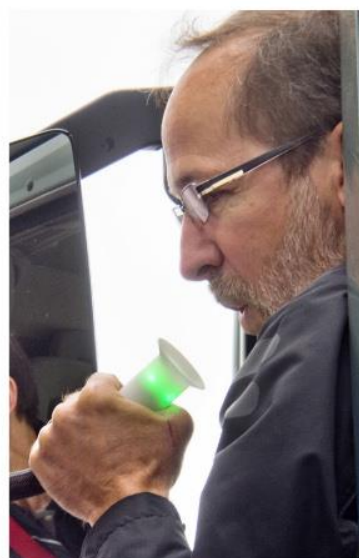


ALKOBOMMAR

Fältförsök med IR-baserad utrustning
för sållningsprov i hamnar



Lars Olov Sjöström, Tomas Jonsson & Kristoffer Johansson
MHF och MHF Test Lab

Stockholm och Tibro 2014



INGEN SKA DÖ
AV RATTFYLLERI

Alkobommar – fältförsök med IR-baserad utrustning för sållningsprov i hamnar

Lars Olov Sjöström, Tomas Jonsson & Kristoffer Johansson



Stockholm och Tibro 2014

INNEHÅLL

Förord.....	7
Sammanfattning.....	7
Ordförklaringar	8
1. Inledning.....	9
1.1 Projektets syfte	9
1.2 Bakgrund	9
1.3 Metoder för genomförda fältförsök.....	10
2. Förberedelser	12
2.1 Bakgrund – processen kring införandet av automatiska nykterhetskontroller i hamnar	12
2.2 Förberedande möte juni 2010	16
2.3 Utredning och PM från Rikspolisstyrelsens rättsavdelning.....	17
2.4 Bildande av samordningsgrupp.....	17
2.5 Planering av passersystemets fysiska utformning	17
2.6 Kvalitetssäkring och validering av mätutrustningen	20
2.7 Processöversikt administrativa åtgärder och kommunikation.....	23
2.8 Processöversikt byggnation av prototyp för passersystem.....	25
3. Passersystemets utförande.....	28
4. Genomförande och resultat	29
4.1 Bakgrund – nykterhetskontroller före försöket	29
4.2 Genomförandet.....	29
4.2.1 Information till resenärer	29
4.2.2 Trafikflöde genom stationen	30
4.2.3 Statistik från försöket med automatiska nykterhetskontroller.....	30
4.2.4 Uppgifter från nykterhetskontroller innan försöket	30
5. Utvärdering	31
5.1 Utvärderingsplan.....	31
5.2 Utvärderingsmetoder.....	31
5.3 Resultat av utvärderingen	32
5.3.1 Trafiklogistik och utrymmesbehov i hamnen	32
5.3.2 Skyltning och kommunikation	33
5.3.3 Trafikledningscentralen.....	33
5.3.4 Förarnas erfarenheter och synpunkter	35
5.3.4.1 Åldersfördelning bland enkätbesvarare.....	35
5.3.4.2 Könsfördelning bland enkätbesvarare	36
5.3.4.3 Nationaliteter	37

5.3.4.4 Information till förare innan ankomst till hamnen.....	38
5.3.4.5 Förhandsinformationens tydlighet och förståbarhet.....	39
5.3.4.6 Hur förarna har fått informationen.....	40
5.3.4.7 Förslag på förbättrad information.....	40
5.3.4.8 Förarnas användning av den automatiska nykterhetskontrollen	41
5.3.4.9 Allmänna synpunkter på nykterhetskontroller i trafik.....	42
5.3.5 Myndigheternas erfarenheter och synpunkter.....	44
5.3.5.1 Enkätundersökning med polis, tull och kustbevakning.....	44
5.3.5.2 Synpunkter från samordningsgruppen.....	46
5.3.6 Rederiets erfarenheter och synpunkter.....	47
6. Särskild utvärdering med tullinspektörer.....	49
6.1 Inledning.....	49
6.1.1 Rapportstruktur.....	49
6.2 Metod.....	49
6.3 Resultat	49
6.3.1 Allmänt.....	49
6.3.2 Införandet av den automatiska nykterhetskontrollen	49
6.3.3 Arbetsbelastning	51
6.3.4 Användningen och hamnmiljön	52
6.3.5 Framtiden.....	53
6.3.6 Övrigt.....	54
6.4 Diskussion.....	55
6.5 Bilaga 1.....	56
7. Diskussion och slutsatser	57
8. Ekonomisk redovisning	58
9. Käll- och litteraturlista.....	59
10. Bilagor	61
Bilaga 1. Förarenkät	61
Bilaga 2. Enkät för myndighetspersonal.....	65
Bilaga 3. PM från Rikspolisstyrelsen om s.k. ”alkobommar”	68
Bilaga 4. Informationsbroschyr till förare	78

FÖRORD

Projektet *Alkobommar – fältförsök med IR-baserad utrustning för sållningsprov i hamnar* har genomförts i Göteborgs hamn. Rapporten är framtagen med ekonomiskt bidrag från Skyltfonden. Ståndpunkter och slutsatser i rapporten reflekterar författaren och överensstämmer inte med nödvändighet med Trafikverkets ståndpunkter och slutsatser inom rapportens ämnesområde. Delfinansiering har också erhållits från Stiftelsen Ansvar för Framtiden, Västra Götalandsregionen samt Europeiska regionala utvecklingsfonden. MHF har tillskjutit en ansevärd summa pengar som egeninsats i projektet. Ett flertal samarbetspartners har ingått i projektet och vi vill tacka Rikspolisstyrelsen, Tullverket, Kustbevakningen, Trafikverket och Stena Line samt alla våra teknikleverantörer. Dessutom har ett betydande ideellt arbete lagts ner i projektet av en rad personer.

SAMMANFATTNING

MHF har genomfört projektet *Alkobommar – fältförsök med IR-baserad utrustning för sållningsprov i hamnar*. Syftet har varit att genomföra fältförsök med automatiska nykterhetskontroller och utvärdera ett IR-baserat passersystem för detta ändamål. Den metod som har använts i försöket har varit att först, med hjälp av Rikspolisstyrelsens juridiskt sakkunniga, klarlägga de legala förutsättningarna för berörda myndigheters genomförande av kontroller med automatiska nykterhetskontroller. Därefter har ett omfattande arbete ägnats åt att efter samråd i projektets samordningsgrupp planera och genomföra projektet med dess olika delmoment. Detta arbete har skett inom två huvudområden, **administrativa åtgärder och information** med 57 olika delprocesser och 47 funktionärer samt **byggnation av prototyp för passersystem** med 49 delprocesser och 32 funktionärer.

Slutligen har fältförsök genomförts under totalt 17 veckor med kontroller av fordon i Göteborgs hamns Tysklandsterminal. Inledningsvis kontrollerades enbart förare av lastbilar och andra tyngre fordon från inkommande färjor från Kiel. I ett senare skede utökades försöken till alla kategorier motorfordon. I försöksperiodens sista del kontrollerades alla motorfordon som lämnade Tysklandsterminalen, således även fordon som inte ankommit med Tysklandsfärjorna. Då utökades också den dagliga kontrollperioden till att omfatta tiden 09.15 – 19.00.

Utvärderingen visar att försöket har varit framgångsrikt och att denna nya typ av passersystem kan bli ett värdefullt komplement till vanliga nykterhetskontroller i trafik. Försöken visar att en tydlig information till resenärerna på färjorna om de förestående utandningsproven i hamnen samt effektivt genomförda automatiska kontroller av samtliga fordonsförare sammantaget leder till en kraftigt minskad andel onyktra förare. 6 451 lastbilsförare har kontrollerats, av vilka tre förare har lämnat utandningsprov med positivt utslag för alkohol. 2 294 personbilsförare har kontrollerats, av vilka sju förare har lämnat utandningsprov med positivt utslag för alkohol. Totalt har 8 745 fordonsförare kontrollerats, av vilka tio förare har lämnat utandningsprov med positivt utslag för alkohol. Utvärderingen visar också att de automatiska nykterhetskontrollerna inte har haft någon negativ inverkan på trafikflödets hastighet när det gäller den tunga trafiken. För personbilarna har vi kunnat se en viss tröghet i bilköen genom nykterhetskontrollerna under den tid då trafiktätheten är som störst. Under försöket har vi varit begränsade till två filer i kontrollstationen, vilket naturligtvis är för lite om alla fordonsförare ska kontrolleras. Dock har inga stora eller akuta framkomlighetsproblem uppstått.

MHF har efter genomförd utvärdering gjort bedömningen att den utrustning och de rutiner som har använts i kontrollstationen i Göteborg och i trafikledningscentralen i Tibro har fungerat mycket väl och med fullgod rättssäkerhet för kontrollerade förare. Andelen onyktra förare har minskat dramatiskt jämfört med tidigare förhållanden. De störningar i trafikflödet vid utfart genom kontrollstationen som många befarade har inte uppstått. Samarbetet mellan berörda myndigheter, Stena Line och MHF har varit väl fungerande och konstruktivt. Förutsättningarna för ett bredare införande av automatiska nykterhetskontroller är goda, och bör enligt vår mening kunna ske under de närmaste åren.

ORDFÖRKLARINGAR

I rapporten förekommer ett antal ord och begrepp som kan behöva förklaras och definieras. Här förklaras de viktigaste orden och begreppen.

Automatisk nykterhetskontroll = Nykterhetsövervakning på väg och i terräng med automatiserad alkometer som integrerats med ett passersystem.

Bevisinstrument = "Med bevisinstrument avses ett instrument som ger ett noggrant värde på alkoholkoncentrationen i utandningsluft. Instrumentet ingår i ett IT-system och ansluts till en stationär eller mobil dator med erforderliga programvaror. I instrumentet finns funktioner och programvara för mätning och överföring av mätdata till ansluten dator med programvara för provtagning. Uppgifterna överförs automatiskt till en central databas. Bevisinstrumentet kan användas såväl stationärt som mobilt."¹

Bevisprov = Med bevisprov avses ett alkoholutandningsprov som tas med bevisinstrument för att användas som bevismedel. Ett bevisprov består av två godkända delprov.²

Evidenzer = Evidenzer® är ett bevisinstrument som används i Sverige och ytterligare ett antal länder för att mäta alkoholhalten i utandningsluft. Resultatet från ett utandningsprov i detta instrument har i Sverige m.fl. samma bevisvärde som resultatet av ett blodprov.

LAU-kontroll = kontroll av förarens nykterhet enligt Lag (1976:1090) om alkoholutandningsprov.

Sållningsinstrument = "Med sållningsinstrument avses ett instrument som anger hur alkoholkoncentrationen i utandningsluft förhåller sig till ett i förväg inställt gränsvärde. Instrumentet ingår i ett IT-system och består av en handhållen anordning som innehåller funktioner och programvara för mätning och lagring av mätdata. Lagrade uppgifter överförs med varierande tidsintervaller med datakommunikation till en central databas."³ Denna definition av begreppet sållningsinstrument kommer att omformuleras när Rikspolisstyrelsen utfärdar en särskild föreskrift för de automatiska nykterhetskontrollerna.

Sållningsprov = "Med sållningsprov avses ett alkoholutandningsprov som tas med sållningsinstrument."⁴

Trafikflöde = Med trafikflöde avses antal fordon som passerar en viss punkt på vägnätet inom en viss tidsperiod.

¹ Rikspolisstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om alkoholutandningsprov med sållningsinstrument och bevisinstrument m.m., RPSFS 2012:19, FAP 333-2

² Ibid. (=samma källa som föregående fotnot)

³ Ibid.

⁴ Ibid.

1. INLEDNING

Kontroller av förarens nykterhet är en viktig del av det svenska trafiksäkerhetsarbetet. Alkoholutandningsprov med sållningsinstrument får tas av en polisman eller av en tjänsteman vid Tullverket eller Kustbevakningen. Även bilinspektörer har befogenhet att kontrollera förarens nykterhet. Kontrollerna får ske slumpvis, när som helst och utan förvarning eller föregående misstanke.

De handhållna, bränslecellsbaseade sållningsinstrument som används vid nykterhetskontrollerna är noggrant utprovade och har generellt sett en god funktionalitet. När ett sållningsprov ger ett positivt utslag sker en uppföljning med bevisinstrumentet Evidenzer eller i vissa fall med blodprov. Detta för att säkerställa rättssäkerheten för kontrollerade förare.

För att kontrollera många förare på kort tid krävs ganska mycket personal från polis eller andra behöriga myndigheter. Det gäller exempelvis vid mera frekvent trafikerade vägar och gator, vid färjelägen eller på andra platser med större trafikflöden. Möjligheten att införa passersystem med automatiska nykterhetskontroller som ett kompletterande verktyg kan därför vara intressant och arbetstidsbesparande för berörda myndigheter.

1.1 PROJEKTETS SYFTE

Projektets syfte har varit att genomföra fältförsök och utvärdera ett IR-baserat passersystem för automatiska nykterhetskontroller. Systemet ska fungera som ett alternativt sållningsinstrument enligt gällande definition i Rikspolisstyrelsens författningssamling och kunna användas inom ramen för gällande lagstiftning.

1.2 BAKGRUND

Rattfylleri är ett av de stora trafiksäkerhetsproblemen i Sverige. Cirka 0,2 procent av resorna med motorfordon utförs av onyktra förare.⁵

Trafikverkets djupstudier av dödsolyckor visar att 24 procent av de personbilsförare som förolyckades i trafiken under år 2012 omkom i en alkoholrelaterad olycka. Det etappmål för nollvisionsarbetet som beslutades av riksdagen i juni 2009 innebär att antalet trafikdödade år 2020 inte får vara fler än 220. När det gäller förekomsten av alkoholpåverkade förare har Trafikverket satt upp målet att 99,90 % av trafikarbetet ska ske med nyktra förare år 2020. För år 2012 beräknades andelen vara 99,77 %.⁶

Av alla personer som förolyckades i vägtrafiken under åren 2009-2011 omkom i genomsnitt minst 56 personer per år i alkoholrelaterade olyckor där minst en motorfordonsförare har varit alkoholpåverkad.⁷ Under 2012 ankom 3 017 300 motorfordon till svenska hamnar från utlandet.⁸ Hamnar och färjelägen har under lång tid betraktats som riskmiljöer för rattfylleri av polis, tull och kustbevakning. Tullverket har sedan 2008 rätt att ta utandningsprover i samband med kontroller. Under 2012 gjordes 42 622 sådana utandningsprover i landet, vilket resulterade i 287 förundersökningar av misstänkt rattfylleri, varav 31 stycken grovt rattfylleri.⁹ Det motsvarar 0,67 procent av antalet kontrollerade, vilket är ungefär tre gånger så mycket som den totalt skattade andelen onyktra förare i vägtrafiken.

⁵ Forsman, Åsa, Gustafsson, Susanne & Varedian, Maria, *Rattfylleriets omfattning: en metodstudie i Södermanlands, Örebro och Östergötlands län*, VTI, Linköping, 2007

⁶ *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2012, Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålet 2020*, Trafikverket, Borlänge 2013, s. 32

⁷ *Ibid.*, s. 33

⁸ *Sjötrafik 2012*, Trafikanalys Stockholm, 2013, s. 69-70

⁹ Pressmeddelande från Tullverket, "Fler vapen och cigaretter i beslag". Den 31 januari 2013

Polisens erfarenheter är också att andelen onyktra förare är särskilt hög i anslutning till hamnarna. Vissa år har omkring hälften av de gripna rattfylleristerna i Stockholms län kommit från någon av färjeterminalerna. Hamnpersonalen i Trelleborg påtalade i oktober 2012 att rattfylleriet hade blivit ett stort problem och att de tvingats släppa misstänkta rattfulla förare. De efterlyste därför en högre prioritering av detta problem från polisens sida.¹⁰

Även om det finns många indikationer om att hamnar och färjelägen utgör riskmiljöer för rattfylleri saknas det idag en samlad och vetenskapligt genomförd analys av situationen. VTI genomför därför under 2014 forskningsprojektet "Analys av Evidenzerdata med inriktning mot färjelägen". Syftet med analyserna är att undersöka om alkoholutandningsprov som är tagna vid riktade LAU-kontroller vid färjelägen skiljer sig åt från alkoholutandningsprov tagna på andra upptäcktsplatser eller på slumpmässiga LAU-kontroller. Projektet ska förhoppningsvis kunna ge en mera samlad bild av i vilken utsträckning hamnar och färjelägen utgör riskmiljöer för förekomst av rattfyllerister.¹¹

Den 1 juli 2010 trädde lagen (2010:374) om försöksverksamhet med trafiknykterhetskontrollanter i hamnar i kraft. Lagen är tidsbegränsad och gällde till och med den 30 juni 2013. Försöksverksamheten innebär att särskilt förordnade personer, trafiknykterhetskontrollanter, har rätt att i hamnar ta alkoholutandningsprov i form av sållningsprov på förare av motordrivna fordon. Regeringen föreslog den 7 februari 2013 i propositionen 2012/13:68, *Förlängd försöksverksamhet med trafiknykterhetskontrollanter i hamnar* att lagen ska fortsätta att gälla till och med den 30 juni 2016, bl.a. av det skälet att erfarenheterna av försöksverksamheten är alltför begränsade för att man ska kunna ta ställning till om lagen bör permanentas eller inte. Riksdagen beslutade den 10 april 2013 om en förlängd försöksverksamhet i enlighet med regeringens proposition.¹²

MHF konstaterar att intresset för att utbilda och förordna trafiknykterhetskontrollanter i hamnar har varit extremt lågt. Det är därför ytterst tveksamt om den förlängda tidsperioden för denna försöksverksamhet kommer att få någon reell betydelse för trafiknykterhetsövervakningen i hamnarna.

1.3 METODER FÖR GENOMFÖRDA FÄLTFÖRSÖK

Projektet har varit utformat som praktiska fältförsök med automatiska nykterhetskontroller. För att genomföra försöksverksamheten har det varit nödvändigt att först klargöra de legala förutsättningarna för berörda myndigheters genomförande av kontroller med hjälp av automatiska nykterhetskontroller som ett alternativ till provtagning med handhållet sållningsinstrument. Detta har gjorts av Rikspolisstyrelsens juridiskt sakkunniga. Det har inte varit möjligt att inom projektets ram göra en vetenskaplig statistisk analys av resultaten i försöket. I rapporten redovisas såväl resultaten av tidigare och av tullen genomförda nykterhetskontroller i Göteborgs hamn som resultaten från försöksperioden med automatiska nykterhetskontroller. När vi jämför dessa resultat med varandra är vi medvetna om att urvalet är ett annat när *en del av förarna* får lämna utandningsprov vid de manuella kontrollerna än när *alla förare* lämnar utandningsprov i den automatiska nykterhetskontrollen.

I de genomförda fältförsöken har vi under totalt 17 veckor kontrollerat fordon i Göteborgs hamns Tysklandsterminal. Inledningsvis kontrollerades enbart förare av lastbilar och andra tyngre fordon som först passerade fotograferingsstation på väg från inkommande färjor från Tyskland (Kiel). Skälet till denna begränsning var att vi ville undvika det kaos som eventuellt skulle kunna uppstå när många fordon på kort tid passerar de automatiska nykterhetskontrollerna. När det efter 4 700 kontrollerade lastbilar visade sig att trafikflödet inte påverkades negativt av att de tunga fordonen kontrollerades utvidgades försöken till alla

¹⁰ SVT Sydnytt den 31 oktober 2012, "Hamnpersonal: Polisen måste prioritera rattfylleri"

¹¹ Projektet genomförs med stöd av Stiftelsen MHFs fond för trafiksäkerhet.

¹² Betänkande 2012/13:Ju U17 *Förlängd försöksverksamhet med trafiknykterhetskontrollanter i hamnar*. Riksdagsbeslut 2013-04-10

kategorier fordon, så att även delar av personbilsförarna från Tysklandsfärjorna kontrollerades. I försöksperiodens sista del kontrollerades alla motorfordon som lämnade hamnen, således även fordon som inte ankommit med Tysklandsfärjorna. Under denna period utökades den dagliga kontrollperioden till tiden 09.15 – 19.00.



Genom den ledningscentral som har använts i verksamheten har vi kunnat dokumentera antalet fordon som passerat kontrollerna varje dag och trafikflödets hastighet vid avkörning från Tysklandsfärjorna. Dessa trafikflöden har kunnat jämföras med noterade trafikflöden som vi har gjort på samma plats innan den automatiska nykterhetskontrollen togs i bruk. Därmed har vi sökt svar på frågan om de nya kontrollerna har fördröjt trafiken från färjorna eller inte.

Med anledning av att den automatiska nykterhetskontrollen är obemannad och att användargruppen är bred i många avseenden ställs krav på att alkobommens gränssnitt – med dess instruktioner – fungerar som det är tänkt när människor använder det. För att arbeta konstruktivt med denna problematik har en kognitionsvetare från Högskolan i Skövde knutits till projektet. Den automatiska nykterhetskontrollen i Göteborgsförsöket kan definieras som ett gripbart gränssnitt (eng. TUI - Tangible User Interface), ett gränssnitt som kopplar den digitala med den fysiska världen. Det är en typ av interaktivt gränssnitt där interaktionen inte är begränsad eller beroende av en datorskärm. Vid designutvecklingen av det passersystem som har utvecklats i projektet har ett antal personer deltagit som försöksanvändare:

För att ta fram instruktionsriktlinjer har dels en användarcentrerad designprocess – där användaren involverats i designutvecklingen – tillämpats för att ta fram ett gränssnitt till alkobommen som enligt ställda krav visat indikationer på att vara användbart. Gränssnittet har sedan, tillsammans med studiens teoretiska referensram, använts för att ta fram riktlinjer till bildbaserade utförandestöd.¹³

¹³ Johansson, Kristoffer, *Utförandestöd till gripbara gränssnitt: framtagning av riktlinjer*, examensarbete i kognitionsvetenskap, Högskolan i Skövde 2013, s. I

2. FÖRBEREDELSE

Problemet med onyktra förare som kommer från olika färjeterminaler är något som MHF har arbetat mera konkret ett tiotal år. 2004 inträffade en allvarlig trafikolycka, då en alkoholpåverkad lastbilschaufför gjorde en U-sväng på E 4, körde i fel körfält och därefter frontalkrockade med två bilar på E 65 mellan Svedala och Oxie. Fem personer dog. Samma år började MHF arbeta med tekniska lösningar för munstyckslösa utandningsprov kopplade till passersystem, ofta benämnda "alkobommar". 2005 startade produktutveckling för framtagning av den första prototypen, vilken presenterades i augusti 2006 för Vägverkets dåvarande generaldirektör Ingemar Skogö. 2009 installerades den första fullskaliga modellen med passersystem med munstyckslös mätning baserad på bränslecell på Norrvikens camping i Båstad. Där var passersystemet kopplat till en frivillig överenskommelse mellan campinggäster och campingägare. Därefter har installation av motsvarande system gjorts på ytterligare fem campingplatser.

Erfarenheterna från de olika "alkobomssystemen" på campingarna ligger till grund för utvecklingen av det nya polissystemet där tekniken utvecklats ytterligare genom införande av ett kvalificerat IR-system. Därmed har också en anpassning gjorts för att kunna möta rättssystemets höga krav på tillförlitlighet och rättssäkerhet.

2.1 BAKGRUND – PROCESSEN KRING INFÖRANDET AV AUTOMATISKA NYKTERHETSKONTROLLER I HAMNAR

2009

Det koncept som MHF har utvecklat för bl.a. campingplatser bygger på en ny munstyckslös teknik, med bränslecells- eller IR-teknik. Den senare varianten presenterades på "Experience Park" vid den internationella ITS-kongressen i Stockholm i september 2009.

I dagsläget, 2014, klarar utrustningen ett nytt utandningsprov per två-tre sekunder vilket innebär att alla förare i fordonen på en bilfärja kan kontrolleras på kort tid.

2010

Lagrådsremissen "Trafiknykterhetskontroller i hamnar", framlagd i februari 2010, innehöll förslag som innebar att insatserna mot rattfylleri i anslutning till hamnar, färjelägen och gränskontroller skulle kunna förstärkas, framförallt personellt. Om denna insats dessutom kunde åtföljas av ett mera effektivt utnyttjande av alkobomstekniken såg MHF möjligheten att antalet nykterhetskontroller per personarbetsstimme kunde flerdubblas.

Under sommaren 2010 samlade MHF, med stöd av Trafikverket, alla aktörer som kan beröras av en framtida användning av alkobommar till ett samrådsmöte i Stockholm. Där deltog Rikspolisstyrelsen, Tullverket, Kustbevakningen, Trafikverket, Transportstyrelsen och MHF. Vid mötet diskuterades både alkobomteknikens



möjligheter och de rättsliga aspekterna på alkobommar som sållningsinstrument eller i olika former av frivillig användning.

2010-2011

Rättsenheten vid Rikspolisstyrelsen utredde därefter under 2010-2011 de juridiska möjligheterna för användning av alkobommar. Av promemorian från RPS framgick att det redan idag skulle vara möjligt för polis, tjänstemän vid tullverket och kustbevakningen att stoppa rattfyllerister med alkobommar. Förankring och förhandlingar om funktionalitet och prestanda skedde kontinuerligt under perioden.

2011 september

MHF presenterade koncept för alkobommar (automatiska nykterhetskontroller) på Tylösandseminariet. Det gav ett mycket bra genomslag i press och efterfrågan ökade bland politiker och myndigheter.



2011-09-07

En projektansökan inklusive budget för ett försöksprojekt lämnades till Skyltfonden. Ansökan beskrev uppbyggnaden av ett system som placeras i en hamn och som övervakas lokalt i hamnen av personal som är behöriga att utföra nykterhetskontroller, t.ex. polis, tull eller väktare.

2011-10-31

Trafikverket krävde in kompletterande uppgifter rörande ansökan. Ett uppföljande arbete skedde där vi inhämtade svar från såväl trafikutskottet som Justitiedepartementet om hur framtida hantering kommer att ske.

De diskussioner som fördes med politiker i trafik- och justitieutskott beträffande ett eventuellt permanentande av alkobommar i samtliga Sveriges hamnar lutade mot att denna fråga kunde handläggas likt den med hastighetskameror. Det skulle i så fall innebära att regeringen beslutar om ett extra anslag för införande. I en riksdagsmotion under hösten 2011, "Alkobommar för nyktrare trafik", föreslogs ett införande av alkobommar i färjelägen m.m. efter genomförande av ett större försök.

oktober 2011

MHF genomförde ett möte med delar av hamnstyrelse politiker och hamnchef i Karlshamn med anledning av införande av alkobommar i hamnen. Undersöka möjlighet till lokal finansiering av bomanläggning till hamnen december 2011



Ett bidragsbeslut kom från Trafikverkets skyltfond där man beviljade cirka en tredjedel av de i projektansökan budgeterade kostnaderna. Vi hade ansökt om fem kontrollfickor för att kunna testa i full skala. Trafikverket ville börja i mindre skala och drog ner antalet kontrollfickor från fem till två. Den lagda budgeten byggde på att varje kontrollficka hade kostnadsberäknats med en fördelad andel av overheadkostnaderna. De beräknade overheadkostnaderna i form av systemutveckling hade alltså delats upp på fem kontrollfickor. Vid neddragningen togs inte hänsyn till detta utan Skyltfonden gav pengar till en anläggning med två kontrollfickor.

Då projektet i detta läge helt saknade finansiering för projektets lönekostnader, möteskostnader, resor, logi, utvärderingar m.m. så började ett intensivt arbete med att hitta extra finansiering för att kunna fullfölja projektet.

januari 2012

Extraordinära personalresurser togs in på MHF Test Lab för att börja undersöka möjligheten att få projektet godkänt som ett EU projekt.

Tillväxtverket bad oss att komma in med en ansökan där också Högskolan i Skövde var delaktiga i projektet. Den kompletterande processen startade och pågick fram till i november. En EU-ansökan lämnades in i augusti. Tillväxtverket krävde bl.a. att projektet flyttades från MHF-förbundet till MHF Affärsverksamhet med sin verksamhet MHF Test Lab.

februari 2012

Frågan om val av hamn togs upp. Rikspolisstyrelsen föreslog Göteborg, eftersom man bedömde att det saknades tillräckliga personalresurser i Karlshamn. Detta innebar, att om vi ville genomföra projektet så fick det bli i Göteborg. Stora resurser lades av MHF på att försöka få med Stena Line att ställa sig positiva till att utrusta deras hamn med alkobommar. Dessutom gjorde polisen klart att deras roll är att ta hand om de som blåser positivt. Alla förare som inte vet hur man gör eller inte förstår hur man blåser skulle någon annan få sköta. Detta gjorde att projektet fick rita in en modell där vi hoppades att de väktare eller ordningsvakter som redan finns i hamnen skulle kunna ta ett ansvar för att lösa denna kommunikation.

mars 2012

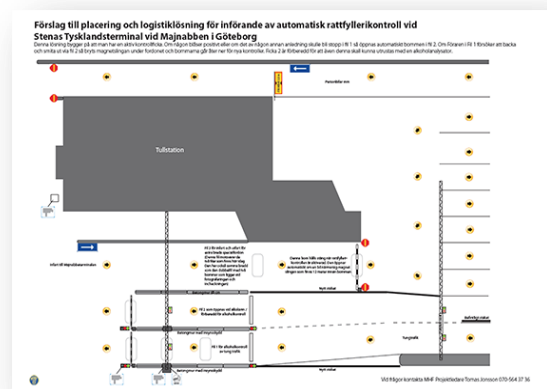
Efter möte med referensgruppen, som består av Liza Jakobsson, Trafikverket, Jonas Larsen, Tullverket och Bengt Svensson, Rikspolisstyrelsen samt projektledaren Tomas Jonsson och projektsekreteraren Lars Olov Sjöström från MHF meddelade Bengt Svensson att RPS juristavdelning hade gått igenom integritetsfrågorna ytterligare och att för att få genomföra projektet så måste insynskydd uppföras som döljer förarnas identitet.

Flera olika koncept togs fram och testades på referensgruppen. Hamnen mättes upp igen. Beräkningar på vindfång och konstruktion genomfördes och offerter togs in på system som skulle uppfylla kraven. När man använder betongbarriärer så finns föreskrifter som Trafikverket har utarbetat som måste gälla eftersom man placerar dem på allmän väg. Detta gör att det bara finns en handfull leverantörer som kan leverera dessa. En slutlig lösning utarbetades som presenterades för referensgruppen, och vi beslutade att gå vidare med denna. Här fick vi designa ett helt nytt förslag, ordna nya leverantörer, konstruktioner och beräkningar samt CE-märkning. Referensgruppen stöttade också beslutet om att förbereda en EU-ansökan för att få till en bättre budget.

april 2012

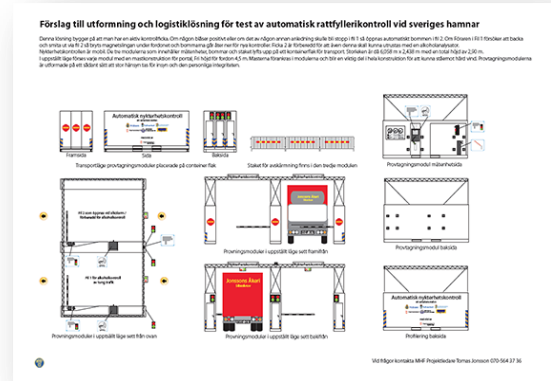
Förslaget till utformning av alkobomsystemet förankrades med hamnen och godkändes av handläggande personal.

Efter att de gått tillbaka till ledningen till Stena Line så sade den nej, eftersom anläggningen i sin nya utformning kändes för permanent och att de bara hade gett tillstånd att nyttja marken under en begränsad tid. Frågan bollades tillbaka till referensgruppen och vi beslutade att ta fram ännu ett nytt förslag som är mer mobilt och som går lätt att frakta bort. Annars skulle vi få problem som kunde leda till att projektet inte kunde fullföljas. Här fick vi än en gång börja om och designa ett helt nytt förslag, anlita nya leverantörer, utarbeta konstruktioner och beräkningar samt CE-märkning.



augusti 2012

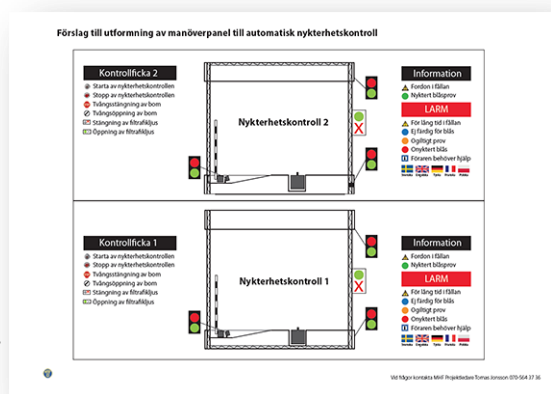
Det nya förslaget presenterades till Stena Line som godkände det efter att nya mätningar genomförts i hamnen efter att vi fysiskt på plats ställt upp koner och prototypmodeller. Processen med att bygga ett helt nytt system startade. Befintliga konstruktionsritningar anpassades efter gjorda beräkningar och ytterligare underleverantörer kontaktades. En utmaning var vinden som kan orsaka stor skada.



januari 2013

Styrgruppen hade möte i Göteborg med lokal polis, tull och hamnbolag. Hamnen besöktes och polisen lokalt konstaterade att de inte har resurser att ta hand om dokumentation och identifiering av misstänkta förare. Detta ville de att en trafikledningscentral eller liknande skulle ta hand om.

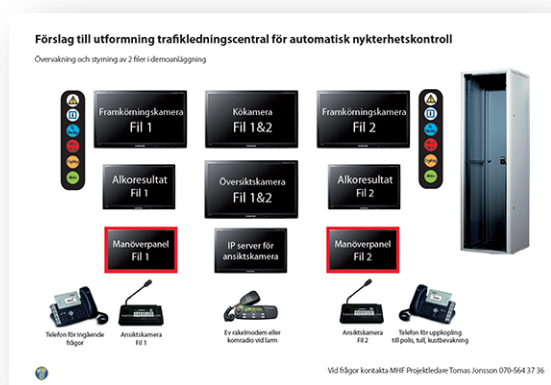
Eftersom Stena Line klart deklarerat att de bara kunde tänka sig att upplåta mark till kontrollstationen, men inte ville avdela några personella resurser genom att låta personal eller väktare vara med för att hjälpa de förare som inte förstår hur man lämnar ett utandningsprov, så fick projektledningen börja tänka om.



Samtidigt så måste projektet förhålla sig till Göteborgspolisens ståndpunkt att de inte kunde tänka sig att ta ansvar för att tanka ur materialet från de kameror som finns på plats för att dokumentera att föraren kört fram till stationen.

februari 2013

Det totala systemet ritades om för fjärde gången och ett kommunikationssystem som gör att vi via en trafikledningscentral kan kommunicera med användarna designades. Kamerasystemet ritades om för att kunna övervakas via en server och styras via trafikledningscentralen. Hela anläggningens styrsystem ritades om och programmerades för att kunna övervakas och manövreras via trafikledningscentralen. Trafikledningscentralen kunde byggas efter ett tilläggsanslag från Trafikverkets FOI-avdelning



20 augusti 2013

Anläggningen stod klar i Stena Lines Tysklandsterminal i Göteborg. Hela systemet invigdes av infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd. Hela anläggningen kunde nu styras och övervakas med hjälp av operatörer på trafikledningscentralen i MHFs ackrediterade Test Lab i Tibro. Fram till den 31 december 2013 så kontrollerades totalt 8745 förare.



2.2 FÖRBEREDANDE MÖTE JUNI 2010

Den 29 juni 2010 hölls ett möte i Stockholm om förutsättningarna för användning av s.k. alkobommar för nykterhetskontroller i hamnar. Bakgrunden var bl.a. den ansökan som MHF lämnat till Skyltfonden samma år avseende ett projekt med syfte "att ta fram och utvärdera ett alkobomsystem som kan användas som sållningsinstrument" samt regeringens proposition *Trafiknykterhetskontroller i hamnar* (2009/10:171) som regeringen överlämnat till riksdagen den 18 mars 2010. En viktig utgångspunkt för det förslaget var att effektivisera och utöka trafiknykterhetskontrollerna i hamnar. Vid mötet deltog bl.a. representanter för MHF, Rikspolisstyrelsen, Trafikverket, Transportstyrelsen, Tullverket och Kustbevakningen

Vid mötet diskuterades de befintliga stödsystem och kontrollsystem för nykter trafik som används i Sverige samt vilka förutsättningar det finns för införande av alkobommar (automatiska nykterhetskontroller), för frivillig användning på campingplatser och i andra sammanhang eller som ett verktyg för polisen och andra myndigheter som har rätt att utföra alkoholutandningsprov. MHF presenterade också hur de tilltänkta passersystemen skulle kunna se ut och fungera. En viktig fråga som diskuterades vid mötet var hur de rättsliga förutsättningarna för användning av sådan utrustning ser ut. Ett resultat av denna diskussion blev att polisavdelningen hos Rikspolisstyrelsen begärde en utredning av dessa frågor från sin rättsavdelning för att därmed klarlägga rättsläget.

2.3 UTREDNING OCH PM FRÅN RIKSPOLISSTYRELSENS RÄTTSAVDELNING

Den 7 april 2011 var rättsavdelningen klar med sin utredning som presenterades i form av promemorian *Användning av alkoholåsterminaler s.k. alkobommar*. I denna skrivelse redogörs för de lagar, framförallt till skydd av den enskilde medborgarens frihet och integritet, som måste beaktas i detta fall. I sin bedömning konstaterar rättsavdelningen att "när myndigheter använder sig av alkobommar för trafiknykterhetskontroller, dvs. då syftet är att förebygga och upptäcka brott, blir en mängd regler som främst syftar till att skydda den enskilde tillämpliga". Om däremot alkobommarna används för andra syften, t.ex. frivilligt test för tillträde till en enskild anläggning, kan emellertid inte samma regler tillämpas. Då används alkobommarna på civilrättslig grund genom att ett avtal ingås mellan ägaren av platsen och föraren gällande villkoren för tillträde.

Användning av alkobommar förutsätter stöd i lag för att utföra alkoholutandningsprov, stoppa fordon samt för att använda välgångsmedel vid genomförandet av dessa åtgärder. I rättsavdelningens bedömning utifrån dessa kriterier identifieras inga legala hinder, t.ex. i polislagen, för användning av för stoppande av fordon samt kontroll av nykterhet hos motorfordonsförare. Samtidigt framhålls att denna användning bör regleras i föreskrift från Rikspolisstyrelsen. Författarna till PM:et slår också fast att bilinspektörer och trafiknykterhetskontrollanter inte kan använda alkobommarna, eftersom de inte har befogenhet att använda våld. Det är endast polisman samt tjänsteman vid Kustbevakningen och Tullverket som har rätt att använda alkobommar.¹⁴

2.4 BILDANDE AV SAMORDNINGSGRUPP

För projektets räkning har MHF bildat en samordningsgrupp med de myndigheter som berörs av projektets aktiviteter och syfte. Gruppen har träffats regelbundet till fysiska möten samt telefonmöten. I gruppen har Bengt Svensson (Rikspolisstyrelsen), Jonas Larsen (Tullverket), Liza Jakobsson (Trafikverket) samt projektledaren Tomas Jonsson och projektsekreteraren Lars Olov Sjöström ingått. Jonatan Tholin från Kustbevakningen har erbjudits att ingå i samordningsgruppen, men har på grund av sin geografiska placering i Karlskrona valt att avstå. Däremot har regelbundna kontakter skett mellan samordningsgruppen och Kustbevakningen. Vid mötena med gruppen har alla viktigare strategiska frågor behandlats. Dessutom har gruppen diskuterat en rad praktiska frågor som har aktualiserats under projekttiden, t.ex. utformning av insynsskydd, trafikledningcentralens arbete o.s.v.

Samordningsgruppen har i sin tur sammanfört informationsansvariga från MHF och berörda myndigheter till en särskild arbetsgrupp för att säkerställa en korrekt och gemensamt förankrad information från projektet. Helena Gottberg från MHF har varit sammankallande i denna grupp.

2.5 PLANERING AV PASSERSYSTEMETS FYSISKA UTFORMNING

För att utforma den automatiska nykterhetskontrollen så har flera förutsättningar varit tvungna att uppfyllas när det gäller frågan om integritet, snabbhet, användarvänlighet, robusthet m.m. Dessa olika villkor har haft sin grund i allt från yttranden från Rikspolisstyrelsens rättsavdelning till önskemål från användare i de beteendestudier, som vi genomfört innan den slutliga anläggningen stod klar. Att instruera människor som aldrig passerat en automatisk nykterhetskontroll tidigare kräver noggranna förberedelser och studier i människors beteende och hur de uppfattar instruktioner.



¹⁴ Rikspolisstyrelsens rättsavdelning, Promemoria *Användning av alkoholåsterminaler s.k. alkobommar*, Stockholm den 7 april 2011

När det gäller den fysiska utformningen så har flera viktiga punkter legat till grund för utformningen. Hit hör bl.a.

- Kraven på insynsskydd. Av integritetsskäl ville polisen att systemet skulle hindra insyn från sidan
- Motståndskraft för hård vind samt påkörningar av tung trafik
- Behovet av konstruktion för uppsättning av tydliga skyltar och instruktioner
- Behov av utrymme för att placera dataservrar, styrsåkåp, bomkonstruktioner samt mätskåp m.m.
- Behovet av anordning för att placera sensorer som känner av var fordonet befinner sig i kontrollen
- Konstruktion för placering och integrering av filljus och trafikljus

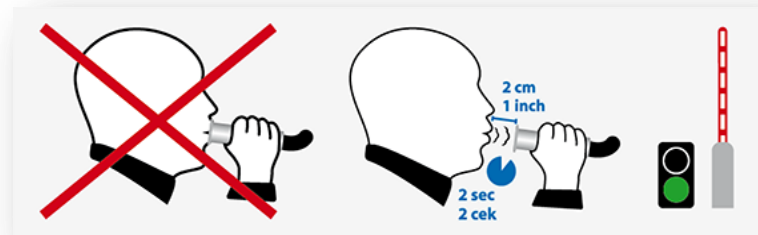
När det gäller mäteneheten så har denna placerats i den mest optimala höjd för den typ av fordon vars förare skall kontrolleras. Viktigt här har varit att ta höjd för alla tänkbara förhållanden som kan uppstå. Därför har projektet lagt stor vikt vid:

- Studier och uppmätning av mått och höjder för alla tänkbara modeller av lastbilar och personbilar.
- Anpassning av längd på slangen för att kunna utföra ett korrekt utandningsprov
- Placering av instruktioner och illustrationer
- Placering av hjälpknappar

Alkoholmätningens enhet som mäter på mättad utandningsluft har anpassats och utformats för att så enkelt som möjligt kunna utföra ett utandningsprov. Bl.a. har följande delar justerats

- Tid för provtagning från det att ett fordon kommit in i fällan
- Möjlighet att kunna detektera eventuella störande ämne
- Funktion som omöjliggör provtagning utan att det står ett fordon i mätstationen
- Anpassning av blåsförfarande för att gå så enkelt och snabbt som möjligt med möjlighet att snabbt ta ett nytt prov om det första skulle misslyckas

För att kunna leverera ett fullständigt blåspröv så ställs stora krav på att hela kedjan skall fungera, allt ifrån instruktioner till provtagning. För att lyckas med detta så har mycket tid lagts ner på beteendestudier och utformning av olika instruktioner. Dessa har utprovats och testats på olika fokusgrupper för att innan projektet startats kunna göra ändringar och tillämpningar som på bästa sätt kan möta användarnas behov.



- Tydliga skriftliga instruktioner har tagits fram för att underlätta för användaren i kontrollen
- Tydliga illustrationer, som med hjälp av symboler och bilder hjälper användaren i kontrollen
- Ljudinstruktioner har tagits fram för att hjälpa de som önskar mer information när man tryckt på hjälp
- Instruktioner har översatts till sju olika språk för att möta de vanligaste resenärernas behov
- Studier i trafikflöden har genomförts för att kunna veta hur sensorer skall programmeras så att bommarna öppnas och stängs mellan provtagningen av föraren i ett fordon och kontrollen av föraren i nästkommande fordon
- Extra sensorer har byggts in i anläggningen för att även kunna hantera förekommande extra långa och låga komplexa fordon som med de grundläggande sensorerna uppfattades som två fordon
- Säkerhetssensorer har under testperiodens gång kompletteras för att även klara extrema väderförhållanden. Även extra värme i fotoceller har lagts till för att förhindra isbildning och snö

När alla parametrar varit uppfyllda så kunde vi med lätthet konstatera att trafiken flyter på mycket bra i stationen. För en förare som uppfattat hur man skall blåsa och som kör tung lastbil genom kontrollstationen så tar provtagningen inte mer än ett par sekunder. Den längsta tiden tar det för föraren att köra fram till den stängda bommen och stanna fordonet för att därefter när bommen gått upp köra ut ur kontrollstationen. Denna tid tar för en lastbil med trailer ca 15-20 sekunder. För personbil utan släp så tar hela sekvensen inte mer än ca 10 sekunder.

2.6 KVALITETSSÄKRING OCH VALIDERING AV MÄTUTRUSTNINGEN

Som sållningsinstrument använder polisen ett handhållet instrument tillverkat av Dräger. Denna alkomätare har testats och uppfyller Rikspolisstyrelsens nordiska krav för upphandling, "Common Nordic requirement specification hand-held breathalyzer". Eftersom den nya automatiska nykterhetskontrollen är ett nytt sållningsinstrument så beslutade vi tidigt inom projektet att mätenheten i den automatiska nykterhetskontrollen skulle i största möjliga mån uppfylla de krav som är specificerade i "Common Nordic requirement".



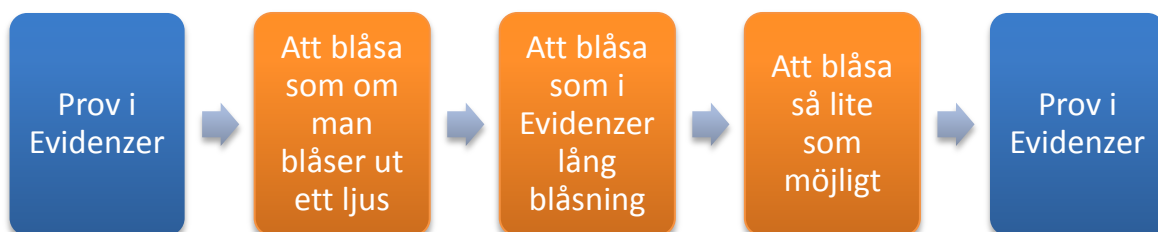
Då dessa krav är utformade för att möta polisens krav på handhållet instrument i vardagligt bruk så valde vi att främst utgå från de mättekniska och etanolspecifika krav som satts upp. Det innebär att alla krav som inte var relevanta för den applikation som mätenheten används under i försöksprojektet har tagits bort, så som att instrumentet inte får väga mer än ett visst antal gram och att det skall innehålla utbytbara batterier samt att det skall hålla att tappas i asfalten från 1,5 meter o.s.v.

Då MHF Test Lab varit en av projektdeltagarna så överlät vi den slutliga verifieringen och kontrollen av instrumentet på SKL, Statens kriminaltekniska laboratorium, i Linköping. Detta för att få en helt utomstående bedömning. SKL har testat Servoteks alkoholanalysator som används i försöksprojektet och inte funnit några anmärkningsvärda brister. Instrumentets mätnoggrannhet, förmåga att mäta på mättad utandningsluft samt andra kritiska värden har visat mycket gott resultat. Servoteks alkoholanalysator har också testats mot ett antal störande ämnen där metanol var det enda som det fanns vissa funderingar kring, eftersom detta i testen hos SKL kunde vid höga koncentrationer misstas för att vara alkohol. Detta har dock teknikleverantören Servotek arbetat vidare på, och det har för projektets genomförande inte varit ett problem.

Innan de väsentliga delarna i mätenheten testades på SKL enligt den reviderade kravspecifikationen så genomförde MHF Test Lab ett flertal kontroller och tester både i laboratoriemiljö och via humantester på levande människor. Den viktigaste faktorn har varit att säkerställa att mätenheten mäter rätt och inte godkänner något annat än en mänsklig utandning. Då Servoteks alkoholanalysator som använts i den automatiska nykterhetskontrollen analyserar mätresultatet med hjälp av referenser i utandningen från luftfuktighet och koldioxid så innebär det att befintliga skillnader mellan de olika testindividernas fysiologiska kapacitet bättre speglas i resultatet vid alkoholmätningen. Detta skall ställas i relation till befintliga sållningsinstrument som bara analyserar på den djupa lungluften efter ca 1,2 liter utan att ta hänsyn till när den djupa lungluften uppnås hos den enskilde individen.

För att undersöka hur nära Servoteks alkoholanalysator mäter i förhållande till det bevisprovssystem som Svenska polisen använder idag med instrumentet Evidenzer så initierade MHF Test Lab en humanstudie på tio individer som fick konsumera olika volymer av alkohol. Testpanelen har varit sammansatt för att kunna representera ett varierat urval av vuxna individer, och de fysiologiska egenskaperna har varit mycket olika bland deltagarna. Viktmässigt har vi haft ett spann från 56 till 145 kg, och testpersonernas lungkapacitet eller möjlighet att tömma lungorna på luft har varierat från 3,0 l till 7,5 liter. Efter att försökspersonerna sköljt munnen med vatten och låtit en tid av 15 minuter gå sedan de senast intog någon alkohol utförde provpersonerna en serie utandningsprov. Varje serie startades och avslutades med ett utandningsprov i polisens bevisinstrument Evidenzer. Däremellan genomfördes tre olika prov i Servoteks alkoholanalysator med munstycklös mätning. De olika provserierna utfördes med instruktionen om att blåsa som att man blåst ut ett ljus, att blåsa som man gjorde i Evidenzer och slutligen att blåsa så lite som möjligt tills instrumentet tar ett prov. Provserierna i Servoteks utrustning har utförts enligt följande:

- "Som att blåsa ut ett ljus". Här håller testpersonen blåsslängen ca 2-5 cm framför munnen och personen levererar en forserande luft som hastigt och hårt kommer ut från munnen. Blåsningen pågår oftast inte längre än 1-1,5 sekunder
- "Långblåsning". Här håller testpersonen blåsslängen ca 2-5 cm framför munnen och blåser lagom hårt under en lång stund, detta moment motsvarar hur man blåser i Evidenzer.
- "Minimal blåsning". Här håller testpersonen blåsslängen 1-3 cm framför munnen och bara pustar eller blåser svagt och mycket kort in i slangen



Översikt av provtagning. Blåa prov utförda i polisens Evidenzer. Gula prov utförda i Servoteks alkoholanalytator

Ansvarig testledare	Datum
Tomas Jonsson	2012-03-03

Nr	Kön	Vitalk	Evidenzer		Servotek	Servotek	Servotek	Evidenzer	
			Tid	Mg/l	- Blås ut ett ljus	- Långblåsning	- Minimal blåsning	Tid	Mg/l
	Man/kvinna	Liter			Mg/l	Mg/l	Mg/l		
1	Kvinna	4,5	20:44	0,04	0,04	0,05	0,04	20:48	0,03
2	Kvinna	4,5	22:49	0,16	0,16	0,16	0,16	22:51	0,16
3	Kvinna	4,5	23:49	0,12	0,11	0,12	0,11	23:51	0,12
4	Kvinna	4,5	01:00	0,05	0,06	0,05	0,04	01:02	0,05
5	Man	3,0	20:53	0,05	0,07	0,06	0,06	20:57	0,05
6	Man	3,0	22:29	0,09	0,09	0,10	0,09	22:33	0,08
7	Man	3,0	23:53	0,22	0,23	0,23	0,22	23:56	0,23
8	Man	3,0	00:41	0,30	0,29	0,29	0,28	00:44	0,32
9	Kvinna	3,5	20:46	0,12	0,10	0,12	0,11	20:49	0,12
10	Kvinna	3,5	22:39	0,13	0,11	0,14	0,10	22:41	0,13
11	Kvinna	3,5	23:39	0,16	0,14	0,17	0,14	23:41	0,16
12	Kvinna	3,5	00:46	0,14	0,13	0,17	0,12	00:48	0,14
13	Man	7,5	20:38	0,19	0,22	0,21	0,19	20:42	0,19
14	Man	7,5	22:35	0,21	0,22	0,22	0,23	22:37	0,20
15	Man	7,5	23:35	0,24	0,24	0,24	0,23	23:37	0,22
16	Man	7,5	00:51	0,18	0,22	0,21	0,23	00:53	0,19
17	Kvinna	3,6	20:51	0,04	0,05	0,05	0,05	20:55	0,04
18	Kvinna	3,6	22:44	0,07	0,07	0,08	0,07	22:47	0,07

19	Kvinna	3,6	23:26	0,09	0,10	0,11	0,09	23:29	0,09
20	Kvinna	3,6	00:55	0,14	0,14	0,16	0,14	00:58	0,14
21	Man		21:26	0,05	0,06	0,06	0,05	21:28	0,05
22	Man		21:40	0,08	0,08	0,08	0,09	21:42	0,08
23	Man		21:30	0,16	0,16	0,17	0,16	21:33	0,15
24	Man		21:22	0,26	0,26	0,29	0,24	21:24	0,27
25	Man		21:49	0,25	0,24	0,25	0,23	21:51	0,26
26	Man		21:35	0,05	0,05	0,04	0,05	21:37	0,04
27	Man		21:55	0,04	0,04	0,04	0,04	21:57	0,00 *

Tabell. Resultat av humanstudie i MHF Test Lab.¹⁵

Slutsats rörande jämförande mätningar

Då alkoholkurvan i utandningsluften går upp och ner under absorptions-, distributions- och eliminationsfasen kan vi inte på ett hundra procentigt sätt fastställa hur mycket som resultaten avviker i förhållanden mellan de olika proven. Detta eftersom flera osäkra faktorer spelar in. Detta kan vi klart och tydligt se i exempelvis prov åtta där Evidenzer först mäter 0,30 mg/l och 3 minuter senare 0,32 mg/l. Dessutom har testpersonerna i detta test själva ansvarat för intag av alkohol varpå det är svårt att helt utesluta kvarstående kontamineringar i munhåla eller liknande. Den nya standarden för sållningsinstrument i Europa, EN 15964, specificerar tillåtna avvikelser med följande krav: Alkoholnivåer upp till 0,20 mg/l får avvika $\pm 0,02$ mg/l. Alla värden däröver ± 10 %.

Det vi klart kan konstatera i denna studie är att trendlinjerna inom varje serie ligger mycket bra. Variationerna i blåsförfarandet har i Servoteks utrustning en marginell betydelse för mätresultaten. Merparten av de uppmätta värdena ligger inom de ställda kraven i den nya internationella standarden.

¹⁵ Evidenzer har ett inbyggt maskvärde där alla redovisade resultat från 0,03 mg/l och nedåt redovisas som 0,00 mg/l

2.7 PROCESSÖVERSIKT ADMINISTRATIVA ÅTGÄRDER OCH KOMMUNIKATION

Hela kedjan från förberedelser till slutlig produkt inklusive tydliga instruktioner som guidar användarna till att kunna utföra en korrekt mätning har i projektet omfattat hela 57 olika delprocesser. Vissa delar påbörjades redan 2011 och andra kommer att färdigställas efter projekttidens utgång. Se processöversikt för administrativa åtgärder på nästa sida.

En av de stora frågorna har varit att få till rätt förutsättningar för att över huvudtaget kunna ha möjlighet att genomföra projektet. Det innebär att projektet har genomlyst aktuella föreskrifter och förordningar, anpassat tekniska kravspecifikationer, inhämtat synpunkter från Rikspolisstyrelsens jurister, genomlyst förutsättningarna för kameraövervakning och slutligen upprättat en överenskommelse mellan alla berörda myndigheter och projektägaren MHF. Under projektets gång har konstruktion och tillämpning av utrustningen omdesignats vid minst tre tillfällen för att kunna tillfredsställa alla parter. Detta har påverkat projektets ekonomi negativt och extra ordinära arbetsinsatser har fått läggas på att säkra upp mer finansiering genom förankring och delaktighet av flera aktörer såsom Tillväxtverket och Västra Götalandsregionen samt Trafikverkets FOI enhet.

I designen av systemet har stor vikt lagts på att studera användares möjlighet att uppfatta och förstå instruktioner och utföra provtagningen på ett korrekt sätt. Detta har främst skett genom att vi knutit en kognitivvetare till projektet, som i sin tur genomfört ett antal studier på olika instruktioner, illustrationer och symboler. Delar av detta arbete finns att läsa mer om i två separata rapporter.¹⁶

Innan projektet startades upp har också en omfattande förankring genomförts, dels mellan berörda myndigheter och samarbetspartners och dels också lokalt hos lokala aktörer såsom rederier, lokal polis, tullverk och kustbevakning. Projektets framskridande och preliminära resultat har också kontinuerligt rapporterats tillbaka till berörda parter samt till riksdagens trafikutskott, Näringsdepartementet m.fl.

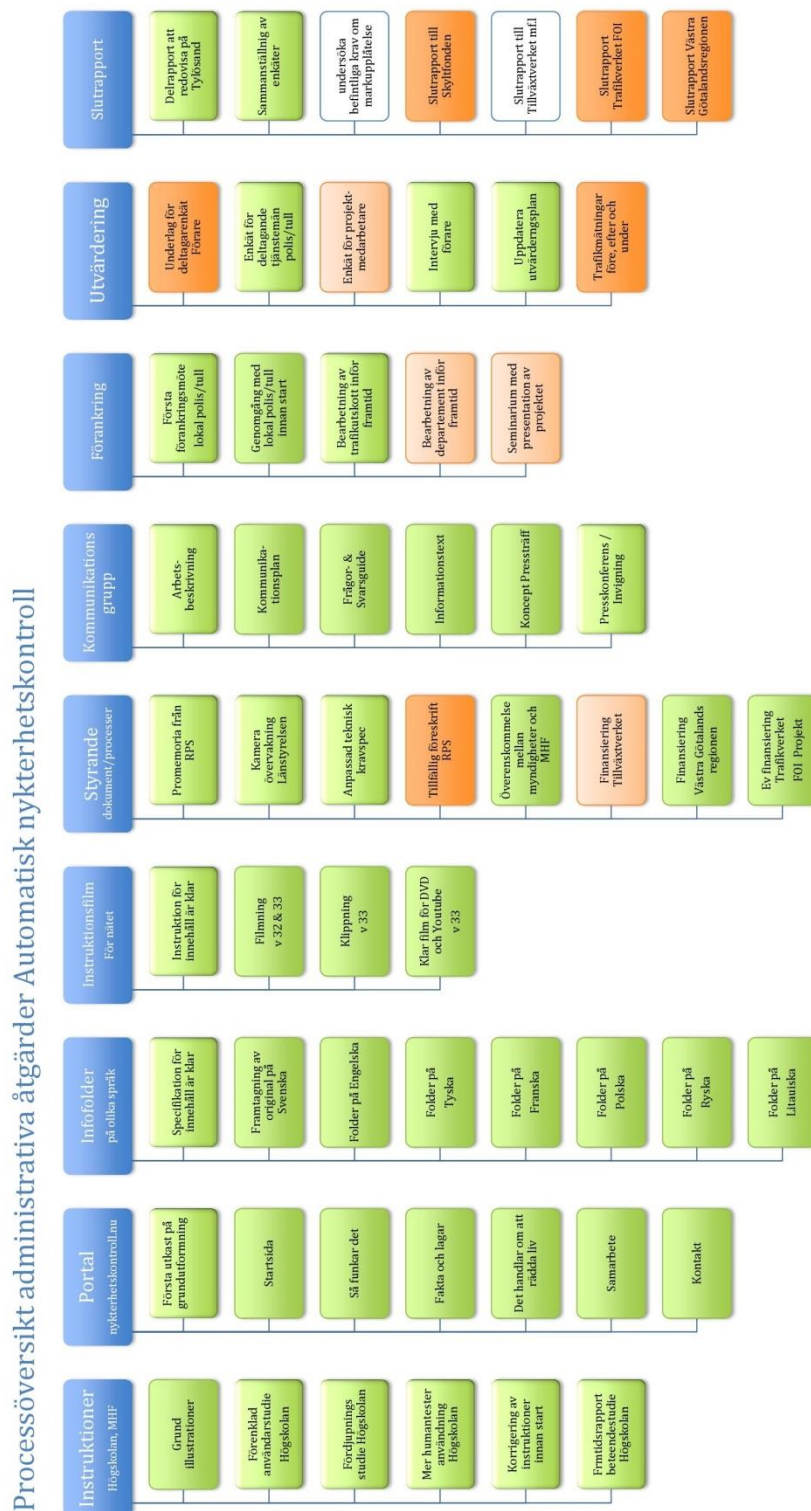
En speciell kommunikationsgrupp har bildats med representanter från informationsavdelningarna hos Rikspolisstyrelsen, Tullverket, Kustbevakningen, Trafikverket, Stena Line och MHF. Denna grupp har arbetat utifrån projektets framtagna arbetsbeskrivning och därefter har en speciell kommunikationsplan arbetats fram. Strategiska underlag och dokument för frågor och svarsguide samt informationstexter och pressmeddelanden har förankrats och använts inom projektet.

För att kommunicera på ett brett sätt till användargruppen (förare i hamnen) har informationsmaterial i form av en folder med instruktioner hur man passerar kontrollstationen tagits fram på sju olika språk: svenska, engelska, tyska, franska, polska, ryska och litauiska. Kristoffer Johansson har varit anställd i projektet speciellt för att utveckla kommunikationen. En speciell hemsidesportal www.nykt erhetsk kontroll.nu har skapats med instruktioner, intervjuer, lagstiftning, kontaktinformation samt möjlighet att lämna synpunkter och användarerfarenheter via en webbaserad enkät. En presentationsfilm för hela projektet har spelats in i samband med invigningen av anläggningen i Göteborg. Denna finns tillgänglig på YouTube och på www.nykt erhetsk kontroll.nu samt på MHFs hemsida.

Utvärderingar har skett löpande under projektets genomförande via hemsidan och via den informationscentral som varit uppställd på Stena Lines terminal i Göteborg. Denna har vissa dagar bemannats av personal från projektet för att öka svarsfrekvensen. Slutrapportering med en slutlig utvärdering pågår i början av år 2014 och rapporter lämnas till Skyltfonden, Västra Götalandsregionen, Tillväxtverket samt Trafikverkets FOI avdelning.

¹⁶ Johansson, Kristoffer, *Alkobomsinstruktioner: Framtagande av användbara instruktioner till en alko bom*, uppsats i kognitionsvetenskap, Högskolan i Skövde 2012. Johansson, Kristoffer, *Utförandestöd till gripbara gränssnitt: framtagning av riktlinjer*, examensarbete i kognitionsvetenskap, Högskolan i Skövde 2013

Totalt har 47 olika personer varit involverade i det administrativa arbetet kring projektet allt från underhållspersonal, översättare, webbdesigners, kognitivvetare, informatörer, jurister, filmare, layoutare, projektarbetare, illustratörer, forensiker, administratörer m.fl.



Vid frågor kontakta projektledare Tomas Jonsson MHF 070-564 37 36

2013-06-25



2.8 PROCESSÖVERSIKT BYGGNATION AV PROTOTYP FÖR PASSERSYSTEM

Arbetsprocessen för den slutliga byggnationen har varit indelad i tre olika huvudprocesser, en för framtagning av konstruktionsritningar, en för beställning, offerter och order, samt en för slutlig byggnation och montering.

För det fysiska utförandet har tre parallella processer skapats för konstruktion av

- mätstationen,
- trafikledningen,
- informationsstationer.

Informationsstationerna som skapats har utformats i två olika modeller. Den första modellen är en komplett möbel som är 1,2 meter bred och 2,3 meter hög. Här har utrymme skapats för skyltar på olika språk om hur man använder anläggningen samt vad en automatisk nykterhetskontroll är för något. Speciella avdelade fack för utvärderingar och informationsfoldrar har byggts in. Möbeln innehåller också integrerade fack för inlämnade enkäter och förvaring av extramaterial. Den andra modellen har ett enklare utförande med bara informationsskyltar och separata ställ för informationsfoldrar och har tagits fram för att användas ombord på fartygen. För att kunna demonstrera anläggningen vid externa arrangemang har även en roll up-ställning tagits fram inom projektets ram.



Kontrollstationen, som väger ca 12 ton, är 10 meter bred, 6,5 meter hög och 7 meter lång, har konstruerats av MHF test lab. Byggnationerna har delats in i fem olika delar:

- konstruktionsframtagning och ritningar
- stomme och väggar
- toppställning
- styrsystem och el
- programmering

Rikspolisstyrelsen har visat stor oro för intrång i den personliga integriteten och valde därför att under projektidens gång ställa krav på insynsskydd. Detta resulterade i att anläggningen fick designas om. Stora insynsskydd sattes upp mellan filerna för att hindra insyn när förarna blåser. Höjden anpassades för både personbilsförare och förare av högre fordon som bussar och lastbilar. Dessa insynsskydd har dessutom konstruerats så att de skall stå emot hård storm och ev. påkörningar av lastbilar och andra fordon. Denna lösning har inneburit att det ställts extra höga krav på hållfasthet och konstruktion.



Innanför väggarna finns en bärande stomme i metall. I botten på varje insynsskydd har det gjutits in närmare nio ton betong för att få en stadig grund i konstruktionen. Varje fil har försetts med ett höj- och sänkbart mätskåp där föraren lämnar sitt utandningsprov. Detta gör att man lätt kan ställa om mätstationen för att antingen kunna mäta alkohol på förare av tung trafik, där föraren sitter högre upp, eller för personbilar. Hela metallkonstruktionen har galvaniserats för att i största möjliga mån stå emot vatten och salt. I insynsskydden har fem stycken dörrar placerats som leder in till den teknik som styr hela anläggningen. Alla kontakter, sensorer, reflexer m.m. är infällda i väggarna för att i så stor utsträckning som möjligt inte vara i vägen och ta skada vid ev. påkörning. Dessa har lackerats i samma färg som väggarna för att på ett naturligt sätt smälta in. Väggarna är av isolerande laminattyp och gör att man utan större problem kan värma upp de ytor där känslig teknik och utrusning är placerad.



Toppställningen som bär upp skyltar och trafiksignaler samt en del sensorer är av kraftig konstruktion för att kunna stå emot påkörningar främst i sidled och på detta vis undvika att insynsskydden välter.

Styrsystemet för bommen kan delas upp i två olika delar. Den lokala delen styr följande:

- två huvudskåp för elektronik
- elva stycken nodskåp för kommunikation inom systemet
- två mätskåp med klimatstyrning och ljudmoduler för hjälpmeddelande
- säkerhetssensorer, 22 stycken
- Placeringsensorer för att känna av var i fällan som fordon befinner sig
- alkoholmätning
- bomfunktion
- trafikljus
- filljus
- hjälpinstruktioner via förinspelade instruktioner på sju olika språk
- styrsåp
- dataservert för bildhantering
- sex stycken kameror för övervakning

Den centrala delen i styrsystemet styr övervakning och manövrering av anläggningen samt larm och kommunikation. Följande delar är placerade i trafikledningscentralen.

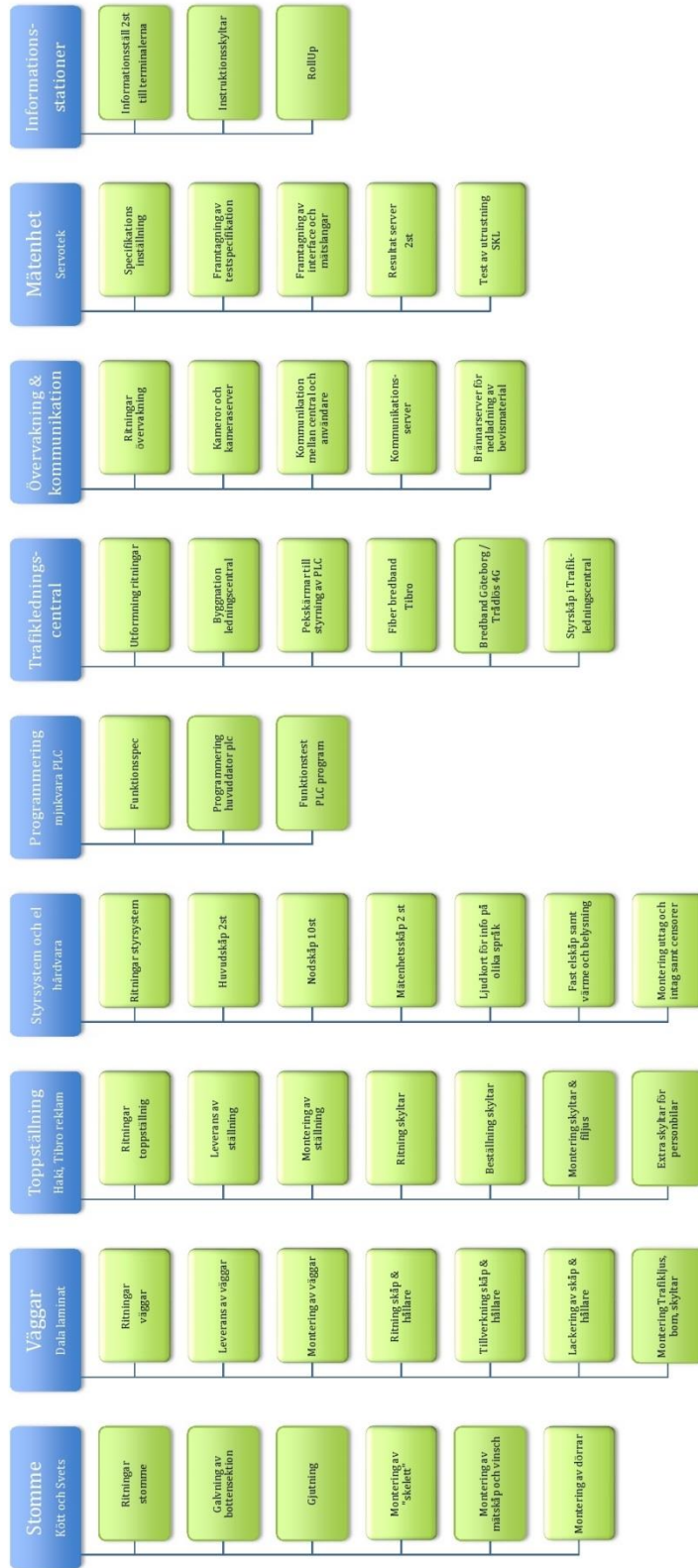
- manöverpaneler för manövrering av systemet
- displayer för indikering av vilka delar som är aktiverade, så som bommar m.m.
- kommunikationssystem för att via ljud och bild kommunicera med föraren
- dokumentationssystem för att kunna lagra film/bilder av framfart av fordon vid påverkan
- översiktsskärmar för att kunna se trafiksituationen vid utfart efter kontroll
- översiktsskärmar för att se ankommande fordon i kontrollen
- skärmar som visar närbilder på förarna som blåser
- två servrar för dokumentation av alkoholmätningen i stationen
- styrsåp för centrala anläggningen
- server för kommunikationssystemet
- dataservert för bildhantering av bevismaterial
- datasimulering för hjälpmeddelanden på sju olika språk

De olika systemdelarna kommunicerar mellan trafikledningscentral och testanläggning via VPN-tunnel och bredband.

Mätenheten, som bygger på en avancerad IR-teknik, har testats och kontrollerats av SKL, Statens kriminaltekniska laboratorium. Alla systemdelar är specialanpassade och hopbyggda för att klara systemets utformning och anpassning.

Över 32 olika funktionärer har varit involverade i processerna kring konstruktion, eldesign, specialbyggnation, montering samt framtagning av skyltar m.m.

Processöversikt byggnation Automatisk nykterhetskontroll



Vid frågor kontakta projektledare Tomas Jonsson MHF 070-564 37 36

2013-06-25



3. PASSERSYSTEMETS UTFÖRANDE

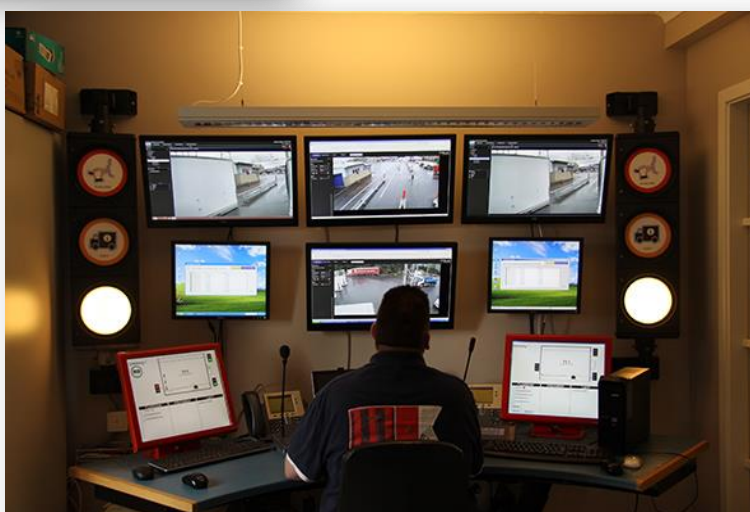
För projektets räkning har en stor anläggning med två automatiska nykterhetskontroller byggts och placerats i hamnen i Göteborg. Anläggningen är anpassningsbar så att man kan utföra provtagning på såväl tung trafik som på personbilar. I första hand har projektets målsättning varit att utvärdera trafikflöden och användarvänlighet. En trafikledningscentral har byggts, dels för att vid behov kunna ge stöd till förare som är osäkra på hur provtagningen går till och dels för att i förekommande fall kunna dokumentera och säkerställa nödvändiga underlag för en förundersökning avseende rattfylleri.

Den automatiska nykterhetskontrollen är förprogrammerad för att kunna ge instruktioner på sju olika språk. Instruktionerna har aktiverats när föraren tryckt på hjälpknapp märkt med flagga för olika språk. Anläggningen har också ett antal automatlarm som aktiverats, allt efter behov. Dessa kan vara alkoholarm vid påverkan eller om man stått längre än 20 sekunder i kontrollen utan att genomfört ett utandningsprov. Hela provtagningen har övervakats av personal i trafikledningscentralen i Tibro via sex olika kameror. Vid merparten av färjans ankomster på morgonen har personal funnits i anslutning till den automatiska nykterhetskontrollen. När stationen har varit aktiv på eftermiddagar och kvällar har personal från ordningspolisen funnits standby för att kunna rycka ut vid eventuell indikation från passersystemet om misstänkt rattfylleri.



**Automatisk nykterhetskontroll
placerad vid Stenas Lines
Tysklandsterminal i Göteborg**

**Trafikledning och
sambandscentral för den
automatiska nykterhetskontrollen
på MHF Test Lab i Tibro**



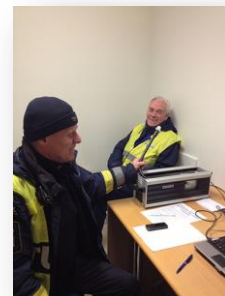
4. GENOMFÖRANDE OCH RESULTAT

4.1 BAKGRUND – NYKTERHETSKONTROLLER FÖRE FÖRSÖKET

Innan testprojektet startade så har alla nykterhetskontroller av fordonsförare i hamnen utförts av personal från polis, tull och kustbevakning. Vid dessa kontroller har det vanliga sållningsinstrumentet använts och fastställda rutiner följts. Tullverkets statistik över utförda kontroller i Göteborgs hamnar ger en bild av de rådande förhållandena innan försöket med automatiska nykterhetskontroller inleddes:

Under perioden januari – juni 2013 genomförde tullen 1 900 utandningsprov i Göteborgs hamnar. Resultatet av kontrollerna blev att 20 förare rapporterades för misstänkt rattfylleri eller grovt rattfylleri, vilket innebär att *var 95:e kontrollerad förare var alkoholpåverkad*. Under hela året 2011 genomförde tullen totalt 8 500

utandningsprover i Göteborg. 50 av dessa ledde till rapportering för misstänkt rattfylleri eller grovt rattfylleri, vilket innebär att var 170:e kontrollerad förare var alkoholpåverkad. Dessa siffror är inte unika för Göteborg. Av Tullverkets 42 000 utförda utandningskontroller år 2012 ledde 286 till förundersökning avseende rattfylleribrott, alltså en av 147 kontrollerade förare.¹⁷



4.2 GENOMFÖRANDET

Fältförsöken med Automatiska nykterhetskontroller i hamn har pågått mellan den 20 augusti 2013 till den 31 december 2013. Platsen har varit Stena Lines Tysklandsterminal i Göteborg. Totalt har 8 745 fordonsförare kontrollerats. Under projektets gång så har olika metoder och tillvägagångssätt utvärderats och testats. Initialt så kontrollerades bara den tunga trafiken som rullade av färjan från Kiel. I samband med färjans ankomst så fanns personal från polis, tull eller kustbevakning på plats. För att öka antalet genomförda kontroller ändrades rutinerna på så sätt att de dagar då det inte var så mycket tung trafik med ombord på färjan så kontrollerades även en hel del vanliga personbilar. Utöver denna utökade kontroll valde vi att ha kontrollen igång hela dagarna för att även kontrollera de förare som hämtar och lämnar gods i hamnen. Detta innebar att kontrollen vissa dagar var aktiv från kl. 09.15 till ca kl. 19.00.

4.2.1 INFORMATION TILL RESENÄRER

Förare av den tunga trafiken som rest med Stena Lines Tysklandsfärjor har informerats såväl ombord i Truckers Lounge som i bokningsterminalen i Göteborg. Material om att kontroller genomförs och hur de går till har funnits på sju olika språk: svenska, engelska, tyska, franska, polska, ryska och litauiska. En speciell webbportal har skapats där all information finns tillgänglig dygnet runt på de olika språken: www.nykterhetskontroll.nu.

Förarna av tung trafik uppger också i sina utvärderingar att man varit väl informerad om att kontrollen finns. De passagerare som rest med personbil har däremot inte fått någon information innan de anlände till Göteborg. Detta gäller såväl förekomsten av de automatiska nykterhetskontrollerna som hur man som förare skall gå tillväga. Trots detta har trafiken flutit på bra genom stationen, även när vi kontrollerat personbilar.



¹⁷ Tullverket 2013-07-10, *Statistik av gjorda utandningskontroller för Göteborgs hamn samt jämförelse hela landet*

4.2.2 TRAFIKFLÖDE GENOM STATIONEN

Den automatiska nykterhetskontrollen har varit placerad mellan utfarten från terminalen och innan fordonen kommer fram till trafikljuset som leder ut på leden. Redan innan kontrollen ställdes på plats fanns det en tröghet i trafikflödet ut från hamnen. Detta eftersom alla tung trafik måste passera genom Stena Lines fotograferingsstation som släpper ut en bil var 18-20 sekund. Innan dessa fordon släpps ut på leden och kommer ut ur hamnen så måste de passera genom ett trafikljus som är rött i 45 sekunder och grönt i 15. Vid trafikljuset finns en fil, och ut från färjan så kommer oftast fordonen i olika köer som skall stråla samman till en fil innan de kör ut ur hamnen.

När det gäller den tunga trafiken så tar det ca 20 sekunder per fordon att kontrolleras i den automatiska nykterhetskontrollen. Denna tid ska jämföras med att Stena Lines fotograferingsstation släpper ut ett tungt fordon var 20:e sekund. Eftersom den automatiska nykterhetskontrollen har två filer så innebär det att den släpper ut ett tungt fordon var 10:e sekund. Det innebär att kontrollerna har haft ingen eller mycket ringa inverkan på trafikflödets hastighet.

Under testprojektet har vi även haft möjlighet att kontrollera personbilsförare. Kontrollen av personbilar tar idag mellan 10-15 sekunder per fordon. Vi har kunnat se en viss tröghet i bilköen genom nykterhetskontrollerna under den tid då trafiktätheten är som störst. Dock har inga stora eller akuta framkomlighetsproblem uppstått. Då personbilarna är betydligt fler än de tunga fordonen bedömer vi det vara nödvändigt att ha ytterligare fallor för att kunna eliminera risken för köbildning bland personbilarna. Erfarenheterna från försöken i Göteborg har gett oss bra underlag för att inför ett permanentande av den automatiska nykterhetskontrollen kunna beräkna hur många filer och kontrollstationer som behövs för att ingen köbildning skall uppstå för vare sig personbilar eller andra fordon.

4.2.3 STATISTIK FRÅN FÖRSÖKET MED AUTOMATISKA NYKTERHETSKONTROLLER

Följande uppgifter har sammanställts från den dokumentation som görs varje dag i trafikledningscentralen.

Antal kontrollerade lastbilsförare: 6 451 st.

Antal alkoholpåverkade lastbilsförare: 3 st.

Detta innebär att bara var 2 150:e kontrollerad förare har varit alkoholpåverkad.

Dessa förare har fått bra information innan körning, både ombord på färjan och i bokningen på terminalen i Göteborg.

Antal testade personbilsförare: 2 294 st.

Antal alkoholpåverkade personbilsförare: 7 st.

Detta innebär att var 327:e kontrollerad förare varit alkoholpåverkad.

Denna grupp har inte fått någon information om att det genomförs automatiska nykterhetskontroller eller hur man gör för att blåsa.

Totalt antal kontrollerade fordonsförare: 8 745 st.

Antal alkoholpåverkade förare: 10 st.

Detta innebär att var 875:e kontrollerad förare har varit alkoholpåverkad.

4.2.4 UPPGIFTER FRÅN NYKTERHETSKONTROLLER INNAN FÖRSÖKET

För tiden innan den Automatiska nykterhetskontrollen byggdes upp i hamnen finns följande uppgifter:

Under perioden januari – juni 2013 kontrollerades 1 900 fordonsförare av tullen

Antal alkoholpåverkade förare: 20 st.

Detta innebar att var 95:e kontrollerad förare har varit alkoholpåverkad.

Under 2011 kontrollerades 8 500 st.

Antal alkoholpåverkade förare: 50 st.

Detta innebär att var 170:e kontrollerad förare har varit alkoholpåverkad.

5. UTVÄRDERING

Utvärderingen har genomförts utifrån projektets syfte och mål och den projektbeskrivning som presenterats i MHFs ansökan till Skyltfonden. Viktiga synpunkter beträffande utvärderingens innehåll och metodik har diskuterats i projektets samordningsgrupp och implementerats i utvärderingsarbetet.

5.1 UTVÄRDERINGSPLAN

En utvärderingsplan har upprättades under våren 2013 utifrån projektets olika mål. Utvärderingen har fokuserat på:

- logistikflöden före och under projektets genomförande, för att överblicka och säkerställa acceptabla flödestider/utrymmesbehov i hamnen,
- teknisk bedömning av den automatiska nykterhetskontrollens funktionalitet och mätosäkerhet avseende;
 - a) alkoholsensor
 - b) den automatiska nykterhetskontrollen i sin helhet,
- insatser/samverkan/resursbehov avseende polis/tull,
- om och i så fall hur användande av en alkobom påverkar kvaliteten på eller det direkta genomförandet av en förundersökning av misstänkt rattfyllerist i hamnområdet,
- återkoppling från hamnledning samt rederiets personal (Stena Line) bl.a. avseende insatser av "tung behörighet" för förflyttning av tunga fordon vid behov, direkta kommunikationsinsatser o.s.v.,
- trafikanternas erfarenheter av alkobommar när det gäller förinformation, instruktioner för användande, hur det var att blåsa, praktisk funktion samt tidsåtgång,
- trafikanternas syn på trafiknykterhetskontroller, t.ex. graden av acceptans för alkobommar, och beträffande trafiknykterhet och nykterhetskontroller,
- om genomförda kommunikationsinsatser upplevts tillräckliga och om något har saknas.

5.2 UTVÄRDERINGSMETODER

Följande utvärderingsmetoder har använts i projektet:

1. Mätning och dokumentation av trafikflöden före och under försöksperioden genom räkning av det totala antalet inpasserande fordon från inkommande färjor och den totala tidsåtgången för att passera ut från hamnen. Dagboksanteckningar i trafikledningscentral om antal passerade fordon och tidsåtgång för utpassering från respektive färja samt under övrig tid.
2. Validering av passersystemets mätenhet och dess alkoholsensor inför försöket genom Statens kriminaltekniska laboratorium (SKL).
3. Regelbundna kontroller av mätutrustningen under försöksperioden genom MHF Test Lab.
4. Utvärdering av den automatiska nykterhetskontrollens fysiska utformning och funktion genom sammanställning av iakttagelser och synpunkter från projektledare, trafikledningscentral, hamnpersonal och myndighetspersonal på plats.
5. Enkätundersökning samt gruppintervju med berörda myndigheter på plats, i första hand polis och tull. Denna del av utvärderingen har bland annat omfattat frågor beträffande arbetssätt och rättssäkerhet.
6. Gruppintervju med personal från rederiet och hamnen.
7. Enkätundersökning bland förare.
8. Summerande utvärderingsmöte med projektets samordningsgrupp.

5.3 RESULTAT AV UTVÄRDERINGEN

Här följer de viktigaste resultaten från genomförd utvärdering utifrån olika aspekter i den upprättade utvärderingsplanen.

5.3.1 TRAFIKLOGISTIK OCH UTRYMMESBEHOV I HAMNEN

En hamn har oftast ett komplext trafikflöde. Som en viktig del i arbetet med den automatiska nykterhetskontrollen har vi lagt ner mycket tid på att studera trafikflöden i hamnen (Tysklandsterminalen). När en färja anländer och stuveripersonalen börjar lasta av färjan så kan vi i våra förmätningar se att innan kontrollstationen var på plats så tog det cirka 30-45 minuter från det att första fordonet lämnat färjan och kommit ut på trafikleden utanför hamnen till dess att sista fordonen ombord kommit ut på allmän väg. Den varierande tidsåtgången kan till stor del kopplas till antalet fordon som kommit med färjan och passerat ut genom hamnområdet.

Grundflödet i denna process bromsas upp pga. att det oftast är en smal passage genom fartygets/färjans skrov där alla fordon skall ut. För att sedan komma ut på trafikleden efter att ha kört igenom hamnområdet måste fordonen passera ett trafikljus som är rött i 45 sekunder och grönt i 15 sekunder. För den tunga trafiken så finns ytterligare ett hinder och det är Stena Lines fotograferingsstation som släpper ut ett fordon var 15-20 sekund efter genomförd fotografering. Under testperioden i hamnen i Göteborg så har vi i huvudsak fokuserat på den tunga trafiken. Då provtagningen i den automatiska nykterhetskontrollen bara tar ca 15-20 sekunder per fordon och vi under merparten av försöksprojektet har haft två kontrollfiler öppna för den tunga trafiken så har vi inte kunna konstatera någon extra fördröjning för den tunga trafiken.

Vi har dock kunnat konstatera att eftersom inkommande och utgående trafik möts vid in- och utfarten i hamnen, ca 50 meter från den automatiska nykterhetskontrollen, så har det vid vissa tillfällen blivit trångt, främst för den inkommande trafiken. Vid de tillfällen då resenärsantalet med tung trafik vart lågt och vi haft möjlighet att även kontrollera personbilar så har det bildats mindre köer eftersom försöksprojektet haft en begränsad budget och bara kunnat sätta upp två kontrollstationer. För att få ett optimalt flöde i hamnen under högsäsong så uppskattar vi att man i Stenas Tysklandsterminal skulle ha två filer för vanlig tung trafik, fyra filer för personbilar och en fil för de tunga breda transporterna. Vi är dock medvetna om att hamnens bredd i sin nuvarande utformning kan begränsa kontrollstationens storlek.

Vid högsäsong som i Stena Lines fall uppstår under perioden maj-augusti så kan i vissa fall trafiken i hamnen vara mycket varierande och komplex. Vid något av våra förbesök kunde vi iaktta allt från den vanliga trafiken till skördetröskor, liggcyklar, bilar med husvagnar m.m. Under slutet av högsäsongen var vårt största problem att resenärer som skulle åka ut från Göteborg hade svårt att hitta incheckningen eftersom den doldes bakom den automatiska nykterhetskontrollen. Detta löstes snabbt med hjälp av extra skyltning, banderoller och trafikdirigerande personal.

En mycket positiv slutsats som vi har dragit är att om rätt förutsättningar ges med rätt antal kontrollstationer så kan hela kontrollverksamheten med den automatiska nykterhetskontrollen genomföras utan att det uppstår någon fördröjning av restiden för den enskilde resenären.

5.3.2 SKYLTVNING OCH KOMMUNIKATION

Vi har i försöksprojektet försökt vara tydliga när det gäller att kommunicera att provtagning sker samt hur man som förare lämnar ett korrekt utandningsprov i kontrollstationen. Detta har kommunicerats till yrkesförarna, ombord på fartygen, i Truckers Lounge i Göteborg samt i bokningshallen på terminalen i Göteborg. Informationen har funnits tillgänglig, både i tryckt format på sju olika språk och på den hemsida, www.nykterhetskontroll.nu, som utarbetats för projektet. I anslutning till kontrollstationen har stora skyltar satts upp med texten "automatisk nykterhetskontroll". Instruktioner för hur man lämnar ett korrekt utandningsprov har funnits vid mätstationen men även vid informationsstationerna.



Vi har även försökt att vara tydliga beträffande att man inte skall ha direktkontakt mellan munstycke och mun när man lämnar sitt prov. I stället ska man hålla munstycket några centimeter från munnen. Då försöksprojektet haft en mycket begränsad budget så har inga ytterligare skyltar kunnat sättas upp, men vid ett permanentande så finns det möjlighet att redan innan förarna kommer fram till kontrollstationen kunna sätta upp skyltar som kommunicerar hur man lämnar ett prov med mera.

5.3.3 TRAFIKLEDNINGSCENTRALEN

Den automatiska nykterhetskontrollen har styrts och övervakats från MHF Test Lab i Tibro. Genom monitorer med direktuppkoppling via sex olika kameror har trafikledningscentralen haft en fullständig överblick över all trafik som rullat ut från hamnområdet. Efter daglig kontakt med polisen, tullverket och kustbevakningen har trafikledningscentralen också vetat vem och vilka som stått beredda och rycka ut när en rattfull förare ertappats. Vid ertappande av en rattfull förare så har personalen på trafikledningscentralen handlat utifrån den larmrutin som tagits fram gemensamt med myndigheterna. Från trafikledningscentralen har vi kunnat koppla upp oss direkt och via Intercom prata direkt med föraren. Vi har också i detta Intercom en närbild där vi i detalj kan se hur föraren blåser, och kan då guida vederbörande att göra rätt om denne missuppfattat instruktionerna.

Vi har också till detta system ett kopplat digitalt kommunikationssystem där de 15 vanligaste fraserna med hjälpmeddelanden är förinlästa för att kunna kommunicera på svenska, engelska, tyska, franska, polska, litauiska och ryska. Det största jobbet i trafikledningscentralen har varit att se till att man har ett bra flöde genom kontrollstationen. Totalt hanterar trafikledningscentralen följande sju olika larm och meddelanden.



Meddelandet Aktiv

När kontrollstationen aktiveras går bommarna ner och stationen är klar för att förarna ska kunna lämna utandningsprov. Eftersom kommunikationen mellan trafikledningscentralen och den automatiska nykterhetskontrollen har skett via en VPN-tunnel som i ena delen varit uppkopplad med hjälp av bredbandsfiber och den andra änden via mobilt 4G bredband så har vi varit tvungna att hålla ett extra öga så att inte uppkopplingen går ner p.g.a. överbelastning i 4G-nätet. Om den aktiva kontakten mellan kontrollstationen och trafikledningscentralen skulle avbrytas mer än en minut avbryts provtagningen i anläggningen och bommarna går upp. Under tiden som denna minut pågår fungerar provtagningen som vanligt i stationen med hjälp av de förinspelade hjälpmeddelanden m.m.

Meddelandet Hjälp

Hjälp är ett larm som startar om någon aktivt tryckt på hjälpknappen vid kontrollstationen. Det finns sju olika hjälpknappar, en för varje språk. När föraren trycker på knappen så kommer direkt ett förinspelat meddelande på det språk som föraren valt. Detta meddelande talar i korthet om att det är en automatisk nykterhetskontroll som används av polis, tull och kustbevakning och att man måste lämna ett utandningsprov för att komma vidare. Därefter får föraren en kort instruktion om hur man ska lämna provet. Om detta inte hjälper tar operatören i trafikledningscentralen över och guidar föraren till en lyckad provtagning.

Meddelandet Alkolarm

Alkolarm kommer upp när någon blåst positivt, d.v.s. att mätutrustningen indikerar alkohol i utandningsluften. Vid ett alkolarm får föraren automatiskt ett meddelande uppläst på sju olika språk om att de skall vänta och att personal är på väg. I trafikledningscentralen larmar man omgående den myndighet eller patrull som finns i beredskap för att rycka ut på larmet. Om denna patrull saknar befogenhet att flytta fordon eller saknar rätt körkortsbehörighet kan trafikledningen i stället ringa in en behörig förare från den lista av chaufförer som finns att tillgå, bl.a. personal från hamnen via Stena Line. När personal från polis, kustbevakning eller tull kommer fram, så tas ett nytt utandningsprov med ett handhållet sållningsinstrument för att se att föraren fortfarande är berusad och att det inte bara var en tillfällig kontaminering som gav utslag i mätenheten. Därefter tar patrullen föraren vidare till provtagning i Evidenzer. Om det finns risk för att det skulle uppstå onödig köbildning på grund av att det tar längre tid än beräknat att exempelvis flytta ett fordon ur fällan så kan trafikledningscentralen öppna den andra filen och låta fordonen passera utan kontroll för att undvika trafikstopp. När den berusade föraren har avlägsnats från platsen backar operatören i trafikledningscentralen tillbaka det inspelade filmmaterialet och sparar ner filmavsnittet med förarens framkörning på ett flyttbart media för att senare sända in denna till berörd myndighet som ett underlag för åtal och lagföring.

Meddelandet För lång tid

Detta meddelande aktiveras när ett fordon stått i mer än 20 sekunder utan att föraren lämnat något utandningsprov eller aktiverat någon hjälpknapp. Samma larm aktiveras om föraren lämnat ett godkänt utandningsprov men inte flyttat fordonet inom en minut från kontrollstationen.

Meddelandet Ej klar

"Ej klar" kommer upp om mätenheten av någon anledning inte är redo för att ta emot ett utandningsprov. Detta skulle kunna ske om mätaren kontaminerats med en extremt hög alkoholhalt eller ett störande ämne i föregående förarens utandningsprov.

Meddelandet Ogiltigt prov

Ogiltigt prov kommer upp om föraren lämnat ett utandningsprov men har blåst på ett felaktigt sätt så att provet inte kunnat registreras. Om detta sker får föraren dessutom direkt ett förinspelat meddelande på de tre vanligaste språken att denne ska blåsa en gång till. Hjälper inte detta meddelande kopplar operatören upp sig mot stationen och pratar direkt med föraren.

Meddelandet Tekniskt fel

Tekniska fel kommer upp om någon av de 13 noder som styr allt från trafikljus till öppning av bommar och sensorer för fordon skulle känna av något fel. Samma meddelande kommer upp om kontakten skulle brytas mellan trafikledning och kontrollstation. Operatören i trafikledningscentralen har två stora pekskärmar där denne kan aktivera och kontrollera systemet. På skärmarna får operatören i realtid upp vad som händer i stationen och kan följa vilka trafikljus som är tända och när bommarna är i rörelse. Här går det också att se hur många provtagningar som genomförts samt hur många hjälplarm på olika språk som aktiverats.

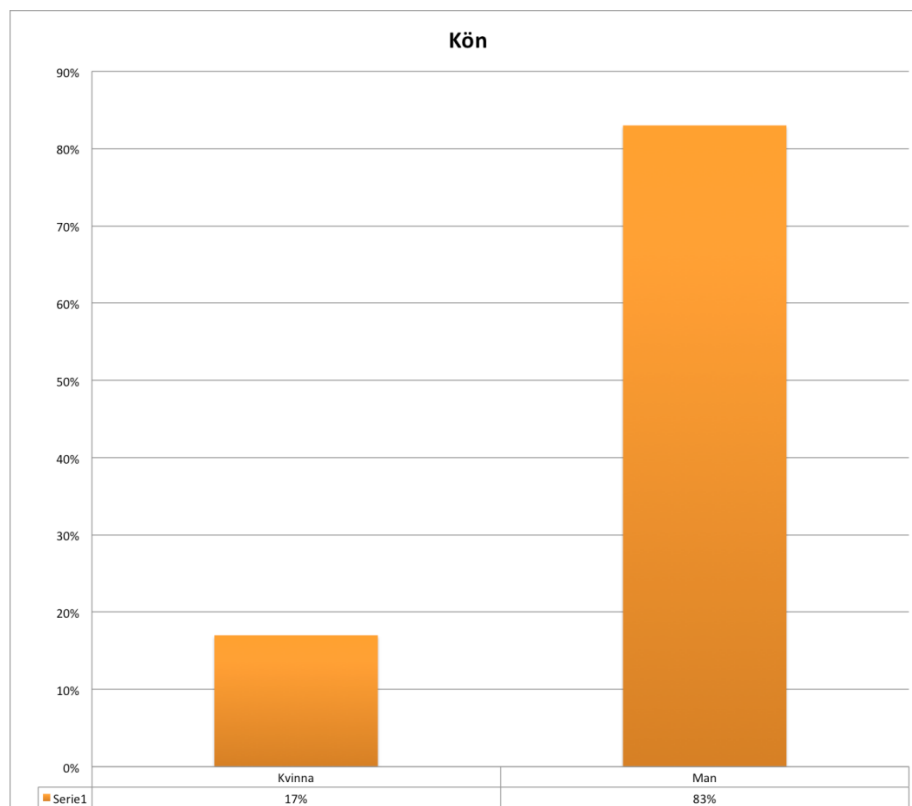
Från trafikledningscentralen kan man också se status på uppkoppling på stationen, överblicka temperaturer i mätenheter samt granska andra kritiska data. Via Intercom med rörlig bild kan operatören koppla upp sig live och prata med provtagaren direkt. Han eller hon kan även aktivera de 15 vanligaste fraserna via en specialdesignad talsyntes med förinspelade meddelanden på sju olika språk. Hela provtagningen följs via två olika monitorer som visar närbild på förarna när de blåser. Via två andra monitorer går det att följa hur fordonen rullar ut från kontrollstationen och hur fordonen rullar in i stationen. Två skärmar speglar data från mätstationerna, och alla resultat kommer upp direkt när föraren lämnat provet. Här kan operatören gå in och granska utandningskurvor och se förekomst av eventuella störande ämnen för att i en förlängning kunna göra en bedömning av huruvida ett eventuellt alkolarmer är en kontaminering eller en verklig påverkan. Dessutom kommer alla ogiltiga prov upp, och även om provet inte har fullföljts så går det att se om det överhuvud taget fanns någon alkohol i utandningen som kan ge misstanke om rattfylleri. Om ingen misstänkt förare blivit föremål för förundersökning så raderas allt filmat material från de sex olika kamerorna direkt efter att kontrollen avslutats.

5.3.4 FÖRARNAS ERFARENHETER OCH SYNPUNKTER

En förarenkät har utarbetats för att kunna samla in upplevelser, erfarenheter och synpunkter från förare i anslutning till försöket med automatiska nykterhetskontroller. Enkäter har delats ut i pappersform på sju olika språk i Truckers Lounge i Tysklandsterminalen i Göteborg. Enkäten har också lagts ut som webbenkät på webbplatsen nykterhetskontroll.nu, som konstruerats särskilt för försöksverksamheten. Den största andelen enkätbesvarare är yrkesförare, detta eftersom särskilda insatser gjorts för att få in enkätsvar i Truckers Lounge i Tysklandsterminalen.

5.3.4.1 ÅLDERSFÖRDELNING BLAND ENKÄTBESVARARE

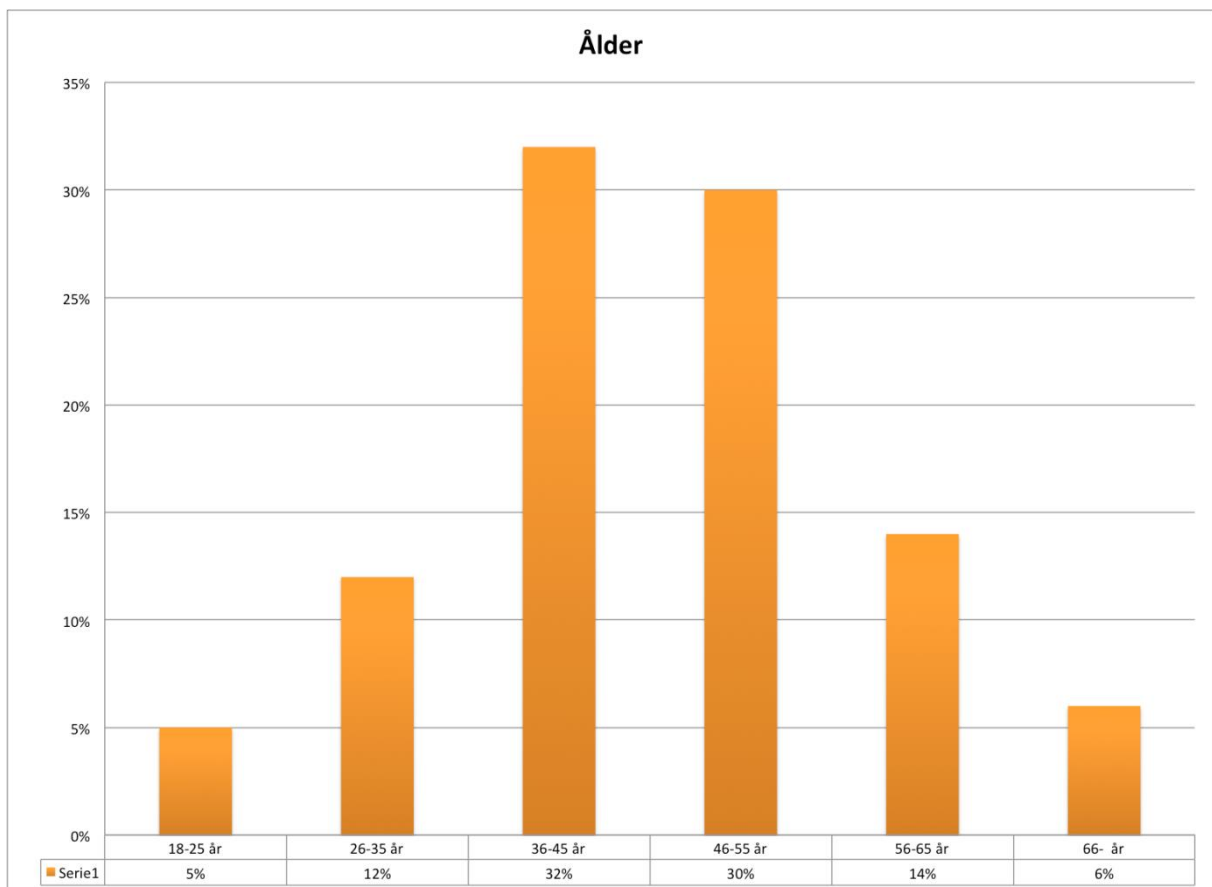
Totalt 81 förare har besvarat förarenkäten. 17 procent av dessa är kvinnor och 83 procent män.



Tabell1. Könsfördelning, enkätbesvarare

5.3.4.2 KÖNSFÖRDELNING BLAND ENKÄTBESVARARE

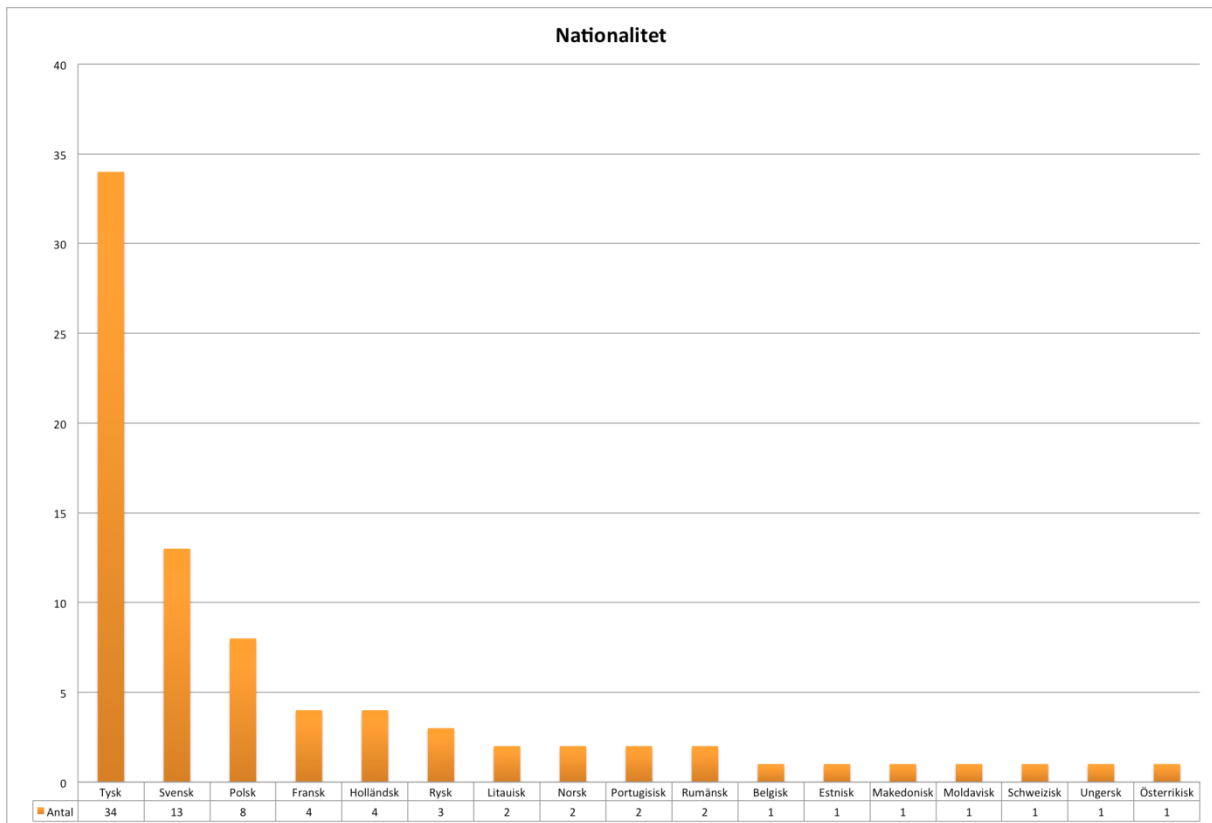
62 procent av de enkätbesvarande förarna är i åldersgrupperna 36-45 år eller 46-55 år. Endast 5 procent är under 26 år.



Tabell 2. Ålderfördelning, enkätbesvarare

5.3.4.3 NATIONALITETER

De vanligaste nationaliteterna bland de förare som valt att besvara enkäten är tyskar, svenskar och polacker, men många andra nationaliteter är representerade bland enkätbesvararna. Nedanstående tabell visar något av denna nationella mångfald, men är självfallet inte representativ för fördelningen av den nationella tillhörigheten bland det totala antalet kontrollerade förare i Tysklandsterminalen.

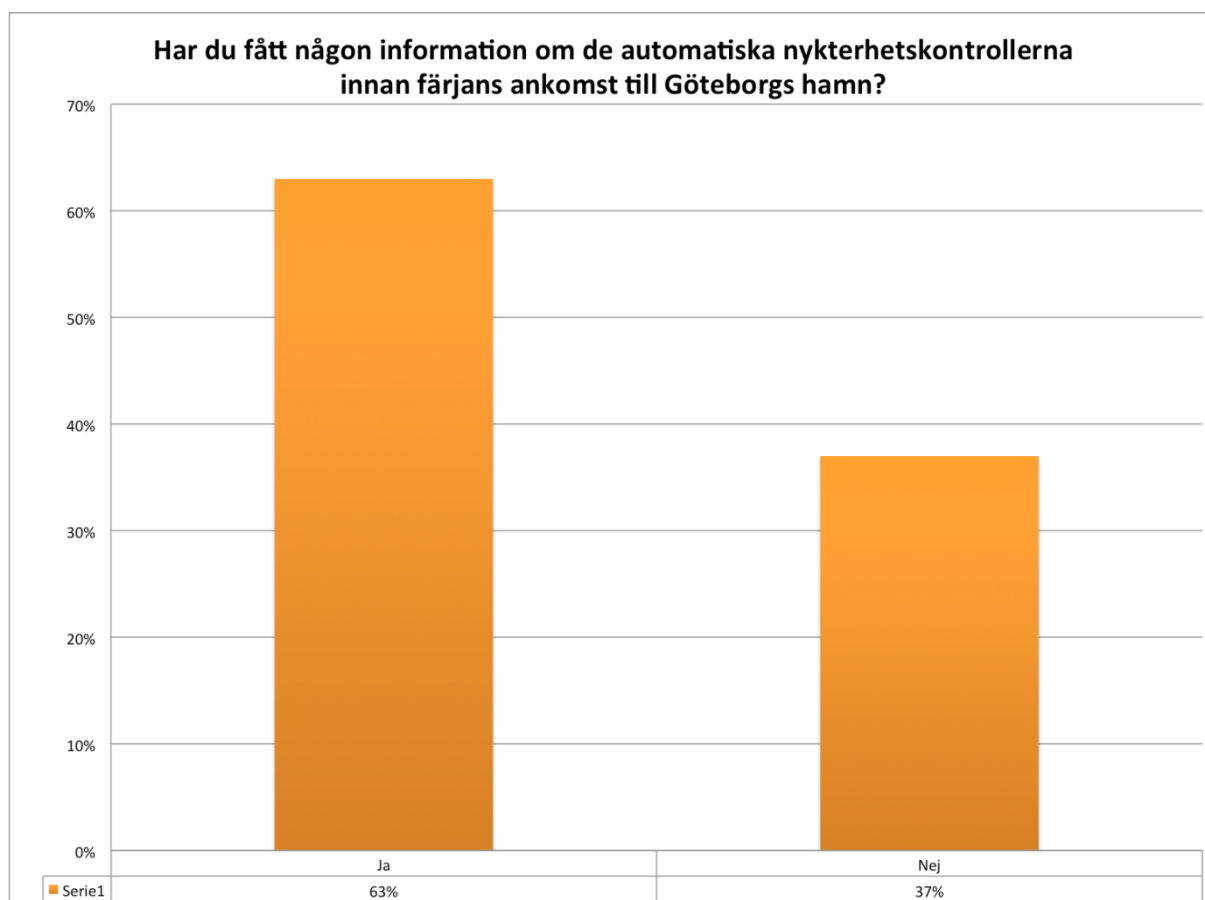


Tabell 3. Nationalitet, enkätbesvarare

5.3.4.4 INFORMATION TILL FÖRARE INNAN ANKOMST TILL HAMNEN

Knappt två tredjedelar av enkätbesvararna uppger att de har fått någon information om de automatiska nykterhetskontrollerna innan de kom till hamnen. Som bakgrund kan nämnas att vi, för att kommunicera på ett brett sätt till användargruppen (förare i hamnen), har tagit fram ett informationsmaterial i form av en folder med instruktioner hur man passerar kontrollstationen på sju olika språk: svenska, engelska, tyska, franska, polska, ryska och litauiska. Vidare har en speciell hemsidesportal "www.nykterhetskontroll.nu" skapats som bl.a. innehåller instruktioner, intervjuer, lagstiftning, kontaktinformation samt möjlighet att lämna synpunkter och användarerfarenheter via en webbaserad enkät.

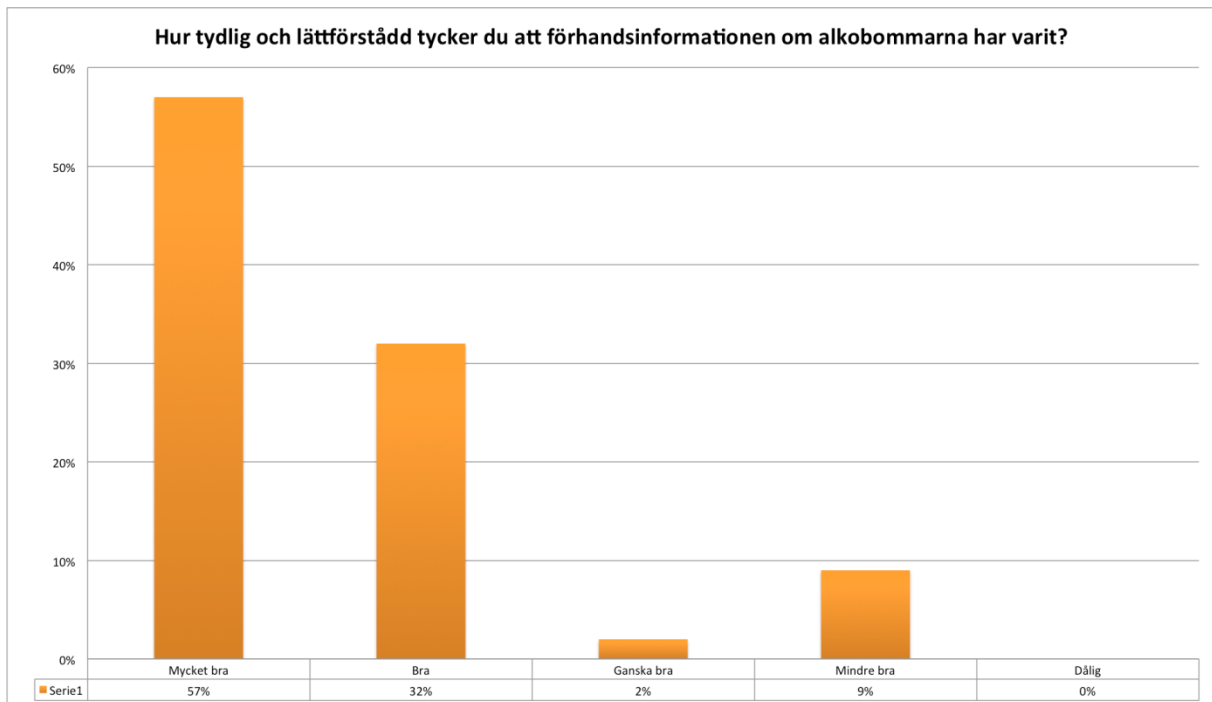
Det bör påpekas, att samtliga yrkesförare som kört på färjorna i Kiel har haft tillgång till informationsbroschyrer ombord på färjorna som beskriver kontrollerna. Personbilsförarna har däremot inte per automatik fått denna information.



Tabell 4. Förhandsinformation till förare

5.3.4.5 FÖRHANDSINFORMATIONENS TYDLIGHET OCH FÖRSTÅBARHET

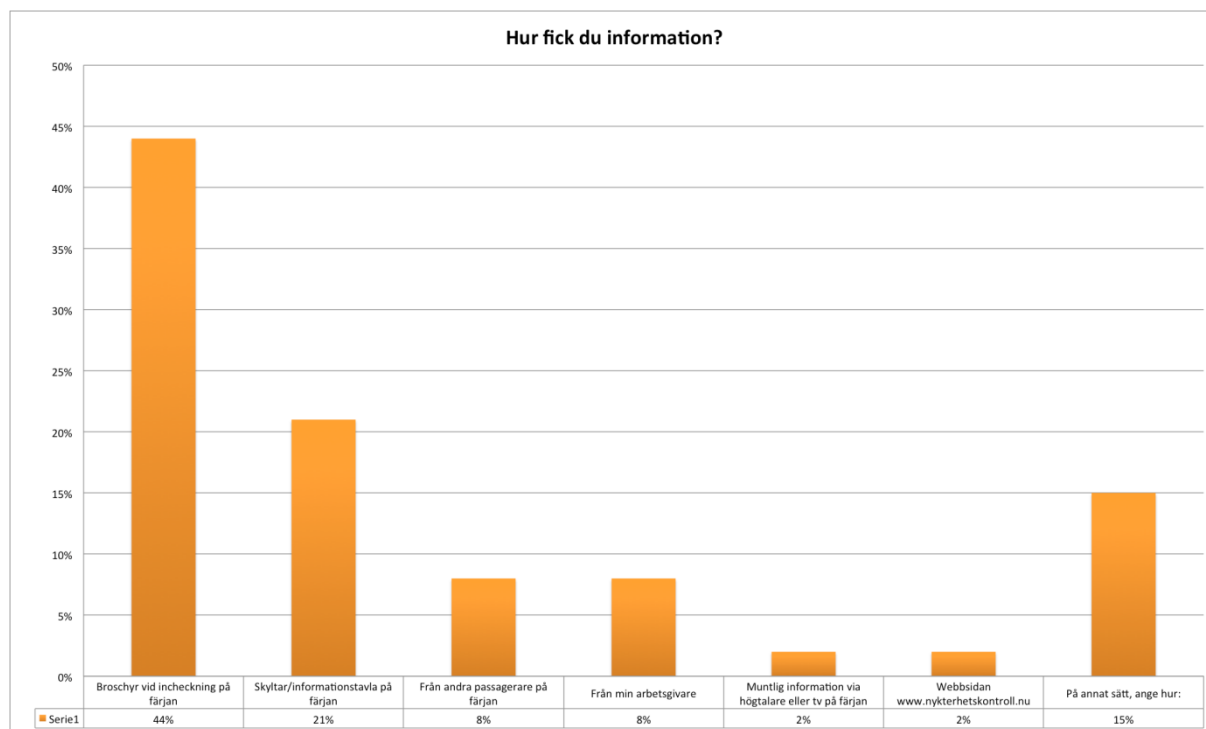
Närmare 90 procent av de förare som har tagit del av förhandsinformationen har svarat att den har varit mycket bra eller bra när det gäller tydlighet och förståbarhet. Nio procent av enkätbesvararna har angett att den var mindre bra.



Tabell 5. Förarnas omdöme om förhandsinformationen

5.3.4.6 HUR FÖRARNÄ HAR FÅTT INFORMATIONEN

De enkätbesvarare som har angett att de har nåtts av information om de automatiska nykterhetskontrollerna innan sin ankomst till hamnen har fått ange på vilket sätt denna information har nått dem. Svaren har sammanställts i nedanstående tabell. Den största andelen förare, och främst då yrkesförarna har fått informationen via en broschyr vid incheckningen på färjan. Många har också nåtts av information via skyltar och informationstavla ombord på färjan. Bland dem som har angett "på annat sätt" i sitt enkätsvar har många gjort förtydliganden om att de antingen har sett kontrollstationen i Göteborg tidigare, t.ex. på väg till Tyskland, eller att de har informerats av kollegor (andra yrkesförare).



Tabell 6. Informationskanaler för information om den automatiska nykterhetskontrollen

5.3.4.7 FÖRSLAG PÅ FÖRBÄTTRAD INFORMATION

Enkätbesvararna har också fått frågan "Har du något förslag på hur informationen till förarna kan förbättras?"

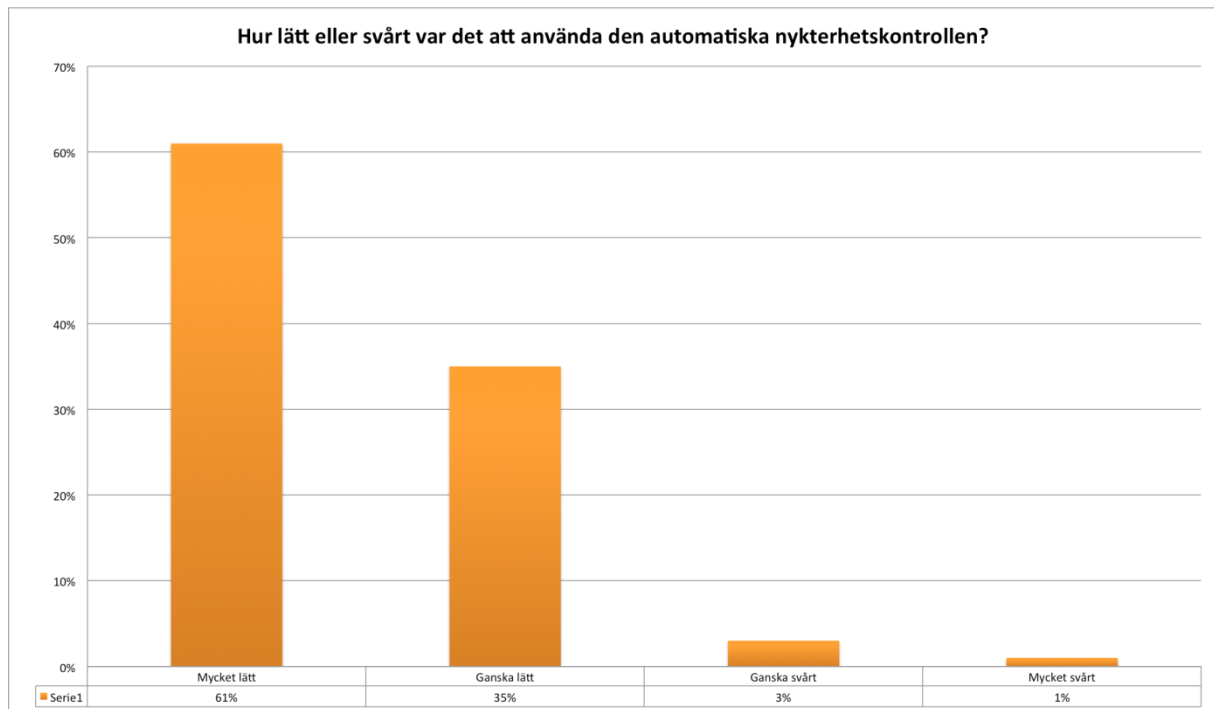
Här följer några av förslagen från enkätsvaren:

- "Dela ut broschyrer vid check-in till alla bilburna"
- "Infomaterial i kabinen, Förhandinfo över STENA"
- "Bättre och större reklam hos check in i Kiel"
- "Information över högtalare"
- "Köerna inom hamnområdet är ju så pass långa att ni lätt kunde sätta upp skyltar där. Så slipper man ytterligare fördröjning vid själva kontrollen"

Rapportförfattarnas kommentarer: Vid försöket med automatiska nykterhetskontroller i Göteborg har informationen i första hand riktats till lastbilsförarna, som var den primära målgruppen för projektet. De har fått en informationsbroschyr om kontrollen i samband med incheckning på färjan. Andra fordonsförare har inte fått information på detta sätt. Vid en eventuell permanentning av verksamheten med automatiska nykterhetskontroller bör det säkerställas att alla motorfordonsförare får information vid incheckning på färjan. Beträffande skyltning i hamnområdet innan fordonen passerar kontrollstationen kommer möjligheterna att sätta upp lämplig skyltning att vara mycket större vid uppförande av en fast anläggning än under en försöksperiod.

5.3.4.8 FÖRARNAS ANVÄNDNING AV DEN AUTOMATISKA NYKTERHETSKONTROLLEN

Den automatiska nykterhetskontrollens användbarhet har enligt de allra flesta förare upplevts vara bra. Hela 96 procent av förarna har i enkätsvaren uppgett att det har varit ”mycket lätt” eller ”lätt” att använda utrustningen. Detta överensstämmer också med vad vi har kunnat se på plats i hamnen och via trafikledningscentralen. Förarna har sällan fått problem med att lämna utandningsprov och att passera kontrollstationen.



Tabell 7. Användbarhet ur ett förarperspektiv

FÖRARNAS KOMMENTARER

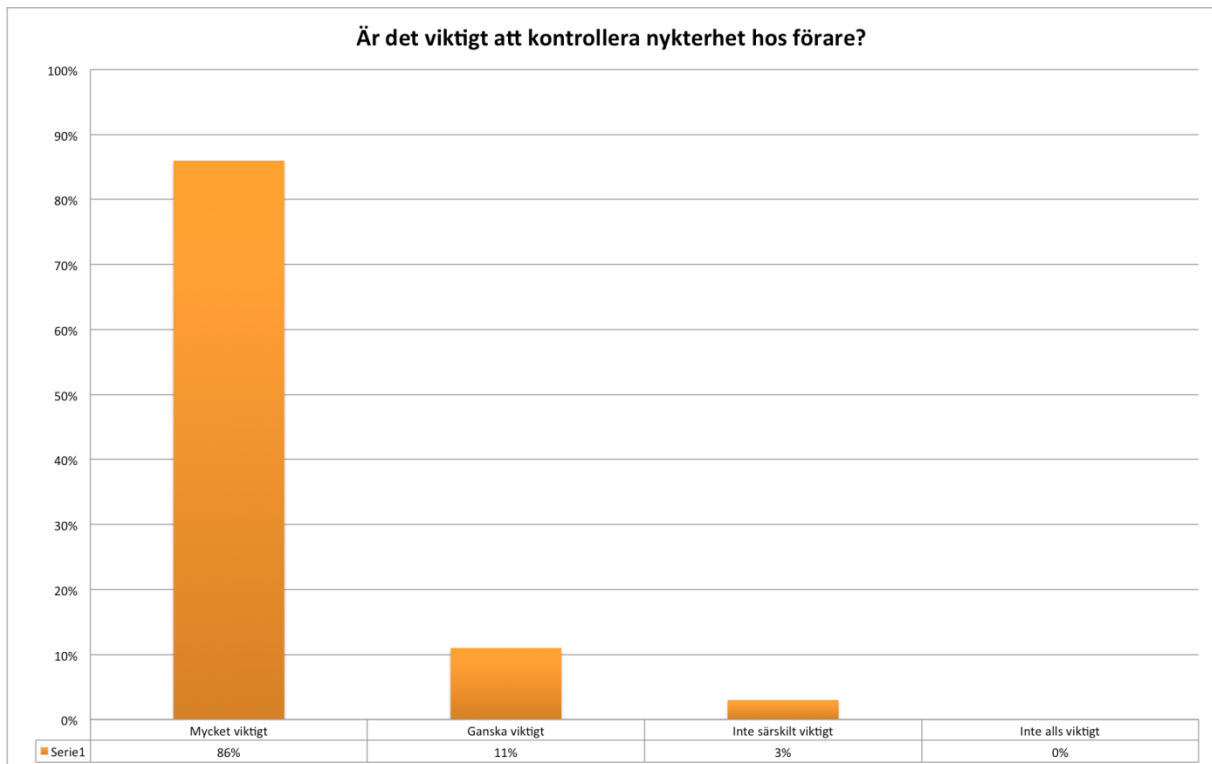
I anslutning till ovanstående fråga har förarna i sina enkätsvar getts möjlighet att själva formulera sina erfarenheter av användningen. Här följer några av deras kommentarer.

- ”Snabbt och enkelt”
- ”Rent, snabbt och lätt att använda”
- ”Jag tycker det är kanon, fortsatt så”
- ”Feedback att bommen öppnats är inte tydlig nog. Uppmärksamheten är riktad 90 grader från bommen mot testslangen. D.v.s. bommen är öppen utan att man fått tydlig information.”

Rapportförfattarnas kommentarer: Ovanstående iakttagelse om feedback från bommen är riktig. Företeelsen har tidigare observerats i våra förberedande studier av förarens beteende i passersystemet. Mycket av förklaringen ligger i att analysen av utandningsprovet och efterföljande öppning av bommen i passersystemet går så oerhört snabbt. När föraren efter att ha blåst i utrustningen riktar blicken framåt för att invänta att bommen ska fällas upp har den redan passerat synfältet och befinner sig i uppfällt läge. Då kan det ta några sekunder innan föraren blir klar över att det går att passera ut ur kontrollstationen. Lämpliga åtgärder för att förtydliga feedback till föraren i detta avseende planeras inför fortsatt verksamhet.

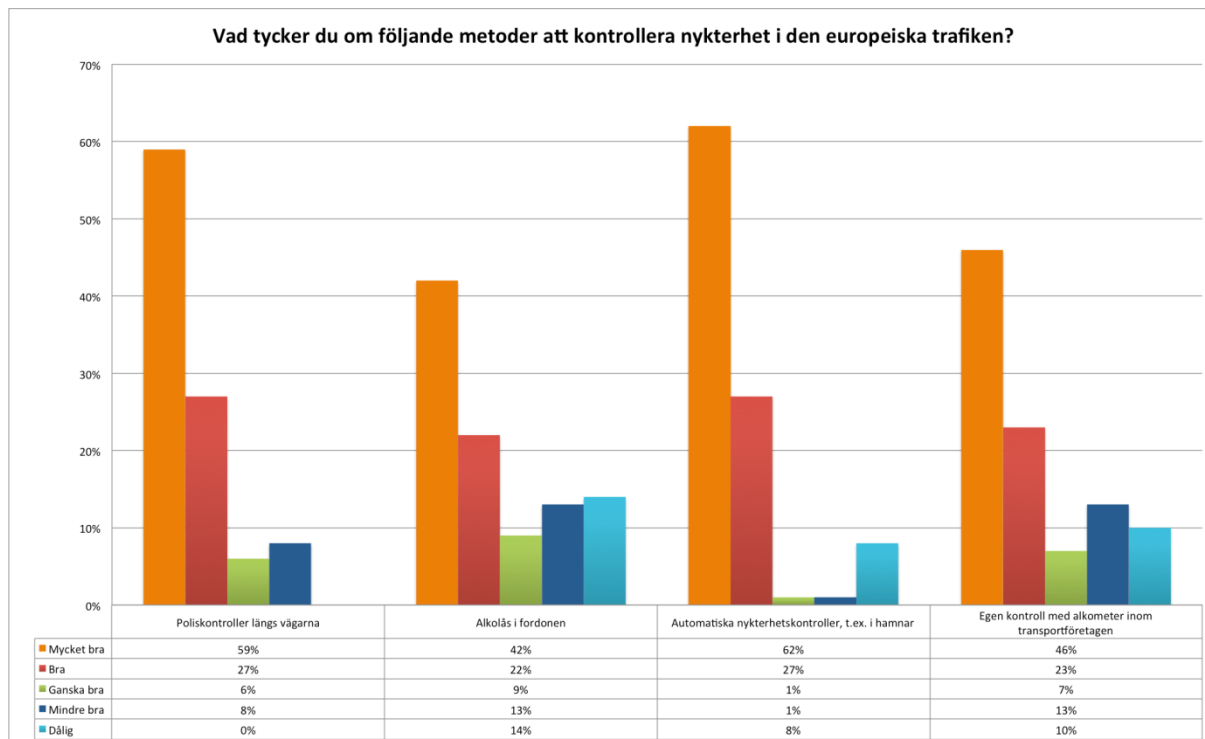
5.3.4.9 ALLMÄNNA SYNPUNKTER PÅ NYKTERHETSKONTROLLER I TRAFIK

Generellt sett finns en stor förståelse och acceptans för nykterhetskontroller i trafiken, vilket framgår av nedanstående diagram. 86 procent av de förare som besvarat enkäten anser att det är mycket viktigt att kontrollera nykterheten hos förare.



Tabell 8. Vikten av nykterhetskontroller

Beträffande olika förekommande metoder för att kontrollera nykterhet hos förare är det tydligt att metoden automatiska nykterhetskontroller har fått en anmärkningsvärt hög acceptans bland förarna, till och med högre än polisens vanliga nykterhetskontroller. Enkätsvaren kan också tolkas som att förarna hellre kontrolleras inom ramen för myndigheternas kontrollverksamhet än internt, t.ex. i ett transportföretag.



Tabell 9. Värdering av olika kontrollmetoder

FÖRARNAS KOMMENTARER

I anslutning till ovanstående fråga har förarna i sina enkät svar getts möjlighet att själva formulera sina synpunkter om olika metoder att kontrollera nykterhet i trafik. Här följer ett antal av synpunkterna.

- ”Bra med kontroller, men jag litar inte på företagens sätt att kolla oss som jobbar åt dom”
- ”Borde finnas alkobommar på flera ställen. Borde göras mera alkotester längs vägarna.”
- ”Jag lever i en rättsstat (Schweiz) där man har en oskuldspresumtion och kontrolleras när man betar sig misstänksam. Diskriminera fordonsförare och låta dom undergå en ovärdig kontroll tycker jag är fel.”
- ” En bra väg med mycket potential. Fortsätt så. Jag tycker det är kanon”
- ” Poliskontroll skall finnas men det tar en del tid att kolla förarna. Det skulle vara säkrare på vägarna och det är viktigt!”

5.3.5 MYNDIGHETERNAS ERFARENHETER OCH SYNPUNKTER

Erfarenheter och synpunkter har inhämtats från berörd myndighetspersonal genom enkäter och intervjuer samt vid ett möte med projektets samordningsgrupp. Med tullinspektörer har en särskild utvärdering gjorts, vilken redovisas i kapitel sex.

5.3.5.1 ENKÄTUNDERSÖKNING MED POLIS, TULL OCH KUSTBEVAKNING

Tjänstemännen från polis, tull och kustbevakning som medverkat lokalt i försöket med automatiska nykterhetskontroller har fått besvara en enkät som underlag för utvärdering. Polis- och kustbevakningspersonalen har besvarat enkätfrågorna individuellt, medan tulltjänstemännen har arbetat igenom enkätfrågorna i grupper. Totalt har individuella enkätsvar lämnats av 16 polis- och kustbevakningstjänstemän samt av fyra grupper tulltjänstemän.

Utformning av de automatiska nykterhetskontrollerna

Flertalet av personalen från nämnda myndigheter upplever att den automatiska nykterhetskontrollen har varit "ganska lätt" att använda för förarna. Ingen upplever det vara "mycket svårt" och bara någon enstaka har angett "ganska svårt" i enkätsvaren. Iakttagelser på plats i hamnen tyder på att det allra första användandet ibland kan vålla svårigheter för förarna, men att det därefter har varit lätt. För många förare är det första gången som de blåser i ett provtagningsinstrument utan munstycke vilket kan vara svårt trots en tydlig skyltning som beskriver tillvägagångssättet.

Bland fördelarna med automatiska nykterhetskontroller nämner myndighetspersonalen att *alla* måste blåsa, att man får en stormängd kontroller kontinuerligt, att chansen att stoppa eventuella rattfyllerister redan innan de kommer ut på vägen, att metoden frigör resurser, att nästan ingen personal krävs och att vetskapen om nykterhetskontrollerna blir större bland fordonsförarna.

Bland nackdelarna nämndes att man inte får samma personliga kontakt, ingen körkortskontroll samt en sämre möjlighet att kontrollera att utandningsprovet lämnas på ett korrekt sätt. Av en del av enkätsvaren framgår att personalen tror att utandningsprovet kan manipuleras när ingen personal är närvarande. Hänvisningar har även gjorts till chaufförer som hävdar att det går att använda tryckluft eller pump för att lura utrustningen.

Rapportförfattarnas kommentarer: De farhågor och rykten beträffande möjlighet till manipulering som framkommit i enkätsvaren kan avfärdas utifrån hur mätutrustningen är konstruerad. Det IR-baserade instrumentet godkänner helt enkelt inte utandningsprov som inte speglar egenskaperna hos verklig utandningsluft från en människa.

Myndighetspersonalen har också lämnat förslag till förändringar/förbättringar av utformning och skyltning av själva passersystemet samt beträffande anpassning av hamnområdet. Här har flera enkätbesvarare pekat på att det vore bra att körfilerna utformas med betongfundament så att det inte går att köra vid sidan om. Vidare önskas större text på instruktionsskyltarna om hur man ska blåsa. Behovet av breddning av kontrollfällorna påtalas också i några av enkätsvaren. Flera enkätbesvarare från myndighetspersonalen påpekar att det skulle behövas totalt tre fällor i kontrollstationen om alla fordon ska kontrolleras.

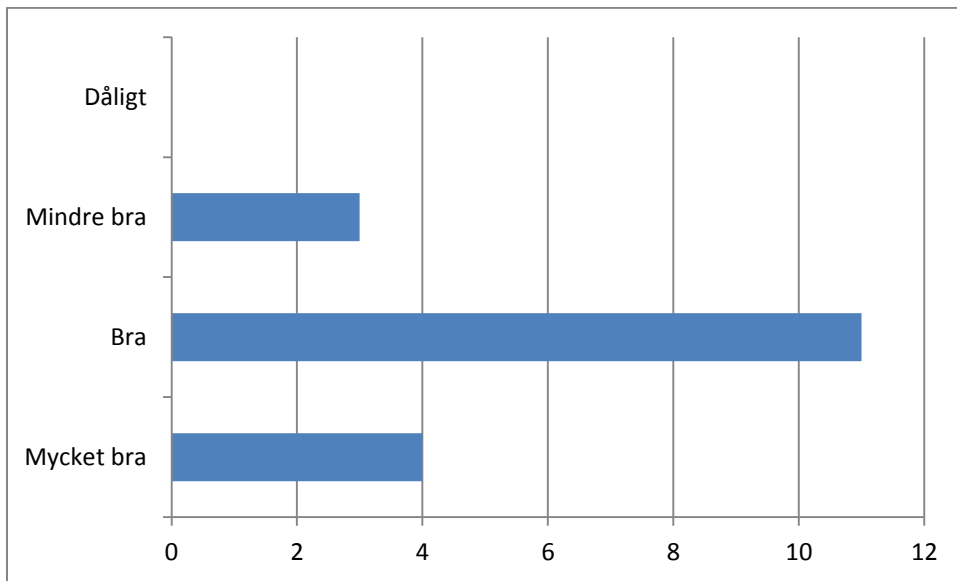
Beträffande behov av anpassning i själva hamnområdet menar någon att kontrollstationen borde vara placerad vid tullfiltret i stället för nära utfarten från hamnen. Flera enkätbesvarare önskar fasta filer som inte går att köra ut från. Generellt finns det önskemål om större ytor i hamnområdet och tydligare vägvisning in i nykterhetskontrollen. Markmarkeringar kan få komplettera skyltarna.

Logistik och trafikflöden

Flertalet av personalen från myndigheterna gör bedömningen att trafikflödet genom de automatiska nykterhetskontrollerna fungerar bra eller t.o.m. mycket bra. Observera att nedanstående tabell innehåller både individuella svar och gruppsvar på det sätt som har beskrivits i kapitlets inledning.

Några kommentarer från enkätbesvararna:

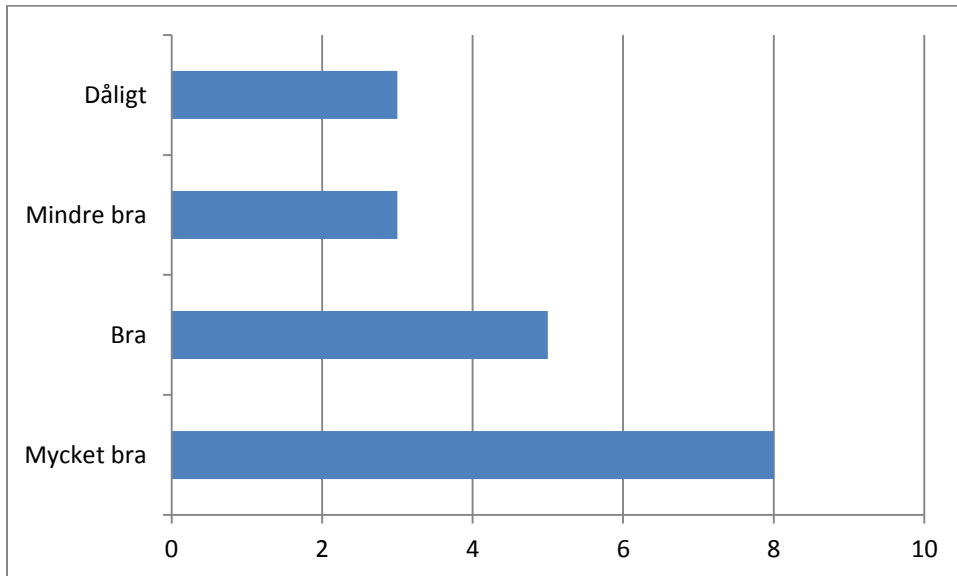
- ”Det blir lite kö, med det beror även på trafikljusen på utsidan porten.”
- ”Flyter på.”
- ”Har varit med en gång, då var det inte mycket trafik.”
- ”Funkar allt går det bra.”
- ”Inte varit med om något stopp.”
- ”Tycker ändå att det alltid krävs tillsyn och hjälp då mycket kan gå fel.”
- ”Bra genomströmning”



Tabell. Svar på frågan ”Hur upplever du att trafikflödet genom de automatiska nykterhetskontrollerna fungerar?”

Automatiska nykterhetskontroller som sållningsinstrument

Åsikterna beträffande en eventuell framtida användning av automatiska nykterhetskontroller som sållningsinstrument är blandade, även om en stor andel av enkätbesvararna är positiva till en sådan lösning. Observera att nedanstående tabell innehåller både individuella svar och gruppsvar på det sätt som har beskrivits i kapitlets inledning.



Tabell. Svar på frågan: "De automatiska nykterhetskontrollerna kommer vid en eventuell permanentning att jämföras med vanliga sållningsinstrument enligt en särskild föreskrift. Tycker du att detta är ett bra förslag?"

Bland de enkätbesvarare som har varit i tjänst när någon rattfyllerist har upptäckts i den automatiska nykterhetskontrollen anser nästan alla att det har fungerat bra med uppföljande provtagning och förundersökning. I något fall har det dock uppstått problem kopplat till polisens redovisningssystem PUST vilket försenat bevisprovstagning på den misstänkte rattfylleristen.

Övriga iakttagelser

Myndighetspersonalen har också gjort en del övriga iakttagelser som noterats i enkätsvaren. De har t.ex. sett att en del förare inte förstår att blåsmunstycket med tillhörande slang kan dras ut ganska långt när det behövs för att lämna utandningsprov. Då och då kommer högerstyrda fordon till hamnen, vilket innebär att föraren sitter på "fel sida" för att kunna blåsa. Vid något tillfälle gav den automatiska nykterhetskontrollen utslag medan det vanliga sållningsinstrumentet sedan visade negativt. Någon polisman pekar i sitt enkätsvar på risken att "förlora" på den automatiska nykterhetskontrollen eftersom det ger färre "pinnar" i polisens interna uppföljning av polisarbetet.

5.3.5.2 SYNPKTER FRÅN SAMORDNINGSGRUPPEN

Samordningsgruppen konstaterar vid det utvärderingsmöte som har hållits i februari 2013 att projektet har genomförts med det innehåll och den inriktning som har planerats. De behov av förändringar och tillägg i projektarbetet som har uppstått under arbetets gång har hanterats konstruktivt och i gott samförstånd med alla berörda. De uppsatta målen och önskade effekterna med fältförsöken har uppnåtts. Stena Line har visat på ett positivt engagemang för detta trafiksäkerhetsprojekt trots de extra arbetsinsatser som det har medfört för dem.

5.3.6 REDERIETS ERFARENHETER OCH SYNPUNKTER

Ett utvärderingssamtal genomfördes av MHF den 4 mars 2014 med Jesper Waltersson, informationschef och Kim Lindholm, Hamnchef från Stena Line. De viktigaste slutsatserna sammanfattas i nedanstående avsnitt.

Ett utvärderingssamtal genomfördes av MHF den 4 mars 2014 med Jesper Waltersson, informationschef och Kim Lindholm, Hamnchef från Stena Line. De viktigaste slutsatserna sammanfattas i nedanstående avsnitt.

Det har varit bra att alla har testats. Ingen vill ju möta en onykter förare. Vid ett permanentande av automatiska nykterhetskontroller i en hamn så är det viktigt att en sådan här lösning blir väl integrerad i hamnens övriga logistik och flöden. En eller flera separata fällor för tunga fordon behövs då detta saknats under försöksprojektet i Göteborg. För vår del (rederiet) så har trafiken flutit på bra genom kontrollstationen. Vi har inte kunnat se att den vållat några förseningar eller större störningar för våra resenärer.

Tysklandsterminalen, som anläggningen för nykterhetskontroller har varit placerad i, är en mycket trång hamn och vi hade initialt ett litet problem med att tillkommande resenärer inte hittade infarten till incheckning för personbilar då anläggningen placerats mellan infart och uppställningsfilerna för incheckning. Detta löstes dock snabbt av projektet som kompletterade upp befintlig skyltning med hjälp av nya fasadskyltar på tullhuset samt banderoller på staket och skyltar med hänvisningar på gaveln av anläggningen. Dock kan framtida tilltänkta hamnar med olika logistiska förutsättningar möta olika problem med efter applicerade lösningar av denna modell, vilket exempelvis skulle kunna medföra svårt att hinna sina "turn a round-tider" i hamn med ökade bunkerkostnader som följd eller stora ombyggnadskostnader av den redan etablerade verksamheten. Även tillgång till expanderande markytor skulle kunna vara ett problem då inte hamnoperatören/rederiet är ägare till dessa.

Det har varit viktigt för oss att vi fått så lång uppställningssträcka som möjligt från båten fram till kontrollen detta för att i största mån snabbt kunna lossa fartyget. Vid ett permanentande i en hamn är detta en kritisk punkt för alla rederier då man i vissa fall ligger väldigt kort tid i kaj och man skall då både hinna lossa och lasta fartyget på en begränsad tid. För vår del i hamnen i Göteborg så har vi den största trögheten vid trafikplatsen efter den automatiska nykterhetskontrollen där trafikljustet är rött i 45 sekunder och bara grönt i 15 sekunder.

Placeringen av stationen gjorde att vi vid hög belastning vid lossning av fartyget fick det mycket trångt för de ankommande fordon som skulle ta sig in i hamnområdet mellan kontrollstationen och vår infart. Detta är dock ett problem som vi haft vissa dagar även innan kontrollstationen fanns på plats, men den blev nu lite mer påtaglig främst från de lastbilar som körde ut ur den vänstra kontrollstationen pga. att hamnytorerna inte var initialt anpassade för en sådan här lösning.

Rederiets roll är ju inte att agera polis och kontrollera passagerare. Detta är en myndighetsroll och bör då också till fullo bekostas och drivas av myndigheterna. Redan idag har vi mycket stora kostnader för att kunna serva exempelvis tullen med lokaler och utrustning som de behöver för att kunna genomföra sitt jobb. Dessa kostnader får vi som rederi stå för fullt ut vilket redan känns tungt. I de fall tullen och polisen saknar befogenheter att flytta fordon så är det viktigt att man tänker till hur man skall lösa dessa delar vid ett permanentande, så man inte stoppar upp trafiken då någon kört in berusad i en av kontrollfickorna. Vi har idag varit behjälpliga med att flytta några fordon vars förare blåst rött i stationen. Vid ett permanentande vill ju vi inte behöva förse en mängd av våra stuveriarbetare med körkortsbehörigheter CE, vilket skulle vålla stora kostnader för oss och inte heller är vårt uppdrag utan skall ligga på myndigheterna. Skulle skada ske på fordonet vid förflyttning begärd av myndighet så blir det vi som hålls ansvariga då vi framförde fordonet (här måste finnas ett tydligt regelverk).

Vi tycker att man redan nu bör överväga att hamnar som är på gång att byggas om kalkylerar in möjlighet att sätta upp automatiska nykterhetskontroller och anpassar utformningen av hamnen efter dessa förutsättningar, likaså vid nyetablering av hamn. Man bör också då överväga om man inte kan ge en dispens eller likande för befintliga hamnar gällande införande om det blir ett obligatorium. Detta så att det skall finnas gott om tid för att planera om logistiken i hamnen för att få ett så optimalt flöde som möjligt.

För vår del på Stena Line så värnar vi om våra passagerares säkerhet. Genom åren har vi aktivt medverkat i flera olika verksamheter för att förebygga att berusade förare lämnar våra färjor. Ombord på Tysklandsfärjorna så har vi bland annat ihop med Volvo satt upp alkomätare där chaufförerna har möjlighet att testa sig själva innan de sätter sig i bilen. Det händer att vi redan idag vid vissa tillfällen får hjälpa oroliga förare som är osäkra på om de kan köra dagen efter genom att vi kör av deras fordon från färjan och lämnar in nycklarna till vår fraktbokningspersonal som kan lämna ut dem vid senare tillfälle, men detta är en ren goodwill mot våra gäster/kunder och inget som vi erbjuder som tjänst.

Vid invigningen av den automatiska nykterhetskontrollen medverkade även vår högsta operativa chef för alla våra färjelinjer i samtliga tio länder, Michael McGrath, och han betonade i sitt anförande bl.a. följande:

– ”Tillsammans med andra rederier tar vi in hundratusentals lastbilar i Sverige varje år. Vi vill bidra till nykterhet. Vi ser att systemet fungerar på ett modernt och systematiskt sätt. Efter testerna av automatiska nykterhetskontroller här i Göteborg kan vi rulla ut det här också på andra platser i samhället, t ex flygplatser, broar och självklart i andra hamnar.”



Michael McGrath
operativ chef
Stena Line

6. SÄRSKILD UTVÄRDERING MED TULLINSPEKTÖRER

En särskild utvärdering har genomförts med tullinspektörer i form av en gruppintervju gällande försöket med automatiska nykterhetskontroller i Göteborgs hamn. Utvärderingsrapporten återges i lätt redigerad form.¹⁸

6.1 INLEDNING

I denna rapport redovisas resultatet av en utvärdering kring införandet av en automatisk nykterhetskontroll för lastbilsfordon vid Tysklandsterminalen i Göteborgs hamn. Syftet med denna studie har varit att fånga tullinspektörers intryck och erfarenheter av det nya systemet för att därmed se hur deras arbete har påverkats av införandet. Studien syftade vidare till att undersöka hur tullpersonalen såg på att göra den automatiska nykterhetskontrollen till en del av de verktyg som används inom yrket, efter testperiodens slut. Utvärderingen som här nedan redovisas skedde i mitten av november 2013, cirka två månader efter installationen av den automatiska nykterhetskontrollen.

6.1.1 RAPPORTSTRUKTUR

Rapporten innehåller en sammanställning och diskussion kring en gruppintervju med personal från Tullverket. I Bilaga 1 finns det intervjuunderlag som användes under intervjun.

6.2 METOD

För att samla in tullinspektörernas åsikter kring alkobommen har en gruppintervjusetodik tillämpas. Intervjun genomfördes i Tullverkets byggnad vid Tysklandsterminalen. Deltagarna bestod av tre tullinspektörer och en hundförare. Samtliga hade arbetat inom tullen och med kontrollverksamhet under lång tid. Intervjuerna följde en intervjuguide som återfinns i Bilaga 1. Intervjuerna med de fyra anställda på Tullverket spelades in och transkriberades i efterhand. Materialet analyserades genom att valda intervjusvar sorterades in efter på förhand utvalda kategorier.

6.3 RESULTAT

I detta kapitel redovisas resultatet från gruppintervjun utifrån sakinnehållet i intervjusvaren. De tullanställda har getts epiteten: Informant 1, Informant 2, Informant 3 och Informant 4.

6.3.1 ALLMÄNT

Förutom införandet av den automatiska nykterhetskontrollen har det enligt Informant 1 inte skett några större förändringar av arbetsrutinerna vid hamnen sedan EU-inträdet 1995. Dock har arbetet med nykterhetskontroller tillkommit. Arbetet har också blivit mera underrättelsebaserat. Målsättningen är att veta på förhand när det kommer gods som tullen är intresserade av att kontrollera. Kontrollmässigt har arbetet sett nästan likadant ut sedan denne började arbeta som tullinspektör i början av milleniet. Enligt Informant 3 har det blivit mycket mer arbete alltsedan denne började sitt yrkesverksamma liv inom Tullverket. Alkoholmätare och scanner är nya verktyg som har tillkommit i arbetet.

6.3.2 INFÖRANDET AV DEN AUTOMATISKA NYKTERHETSKONTROLLEN

Överlag tycker samtliga informanter att införandet och användningen av den automatiska nykterhetskontrollen har fungerat bra. Informant 1, som får medhåll från de andra, beskriver att det känns bra att veta att 100 % av de ankommande lastbilschaufförerna gör alkotester innan hamnområdet lämnas. Informanterna tror att det statistiskt sett nu begås mindre rattfylleri och att orsaken till detta antagligen har att göra med den automatiska nykterhetskontrollen.

¹⁸ Dokumenterad gruppintervju med tullinspektörer utförd av Kristoffer Johansson gällande försöket med automatiska nykterhetskontroller i Göteborgs hamn, hos MHF Test Lab

Allmänt	
Införandet	<p><i>Informant 1:</i> För vår del så är det jättebra. Det är väldigt bra att den står här. Vi har ju hand om den i en vecka, med tre veckors mellanrum, och när vi ansvarar för den känner vi att ingen lämnar hamnen utan att de har blåst. Förr i tiden hade vi inte möjlighet att blåstesta alla chaufförer utan fick ta stickprover. Nu är det 100 % kontroll. Jag tror att chaufförer med alkoholproblem förr i tiden chansade en del. De visste om att det fanns kontroller i hamnen, men också att chansen inte var särskilt stor att hamna i en.</p> <p><i>Informant 2:</i> Jag tycker det fungerar bra.</p> <p><i>Informant 3:</i> Jag med, det är ingen som försöker smita från den i alla fall. Nu så sållar man ju alla så på det sättet är det bättre. Innan valde vi ju bara ut några som vi kontrollerade.</p> <p><i>Informant 1:</i> Sedan den installerades har det inte varit så många träffar. Och jag tror vi hade fler träffar innan den kom. Och det har ju att göra med att den skrämmer chaufförerna att tänka en gång till, tror jag. Bara där har man ju vunnit otroligt mycket. Det spelar ju ingen roll om vi står där eller inte, de vet ju inte det. Då börjar de ju inte dricka när de ser att det inte är någon där idag, utan det beslutet tar de på båten.</p> <p><i>Informant 4:</i> Bara att de vet att det kommer en kontroll tror jag är avskräckande.</p> <p><i>Informant 2:</i> Innan så visste de att vi inte tar alla och därför chansade de på ett annat sätt.</p> <p><i>Informant 1:</i> Vi har statistiskt sett långt många färre träffar nu än innan installationen. Jag tror att man inte vågar chansa längre, utan har valt att förändra sitt beteende då man vet att alla kontrolleras och att det då inte går att chansa. Jag ser ingen annan förklaring.</p> <p><i>Informant 3:</i> Tydligen är det väldigt bra skyltat på båten, där lastbilschaufförerna är. Hur det ska gå till och så vidare.</p>
Arbetsbelastning	
Användning	
Framtid	
Övrigt	

6.3.3 ARBETSBELASTNING

När det kommer till hur införandet har påverkat arbetsbördan går meningarna isär bland informanterna. Informant 1 menar att det har blivit betydligt mindre att göra. Samtidigt menar nämnda informant att det kan vara till nackdel att de har ett krav på sig att befinna sig på plats när det finns annat som ibland måste prioriteras. Det har emellertid inte varit några problem att göra några sådana prioriteringar. Informant 3 håller inte helt med Informant 1 utan beskriver att det nu går åt en extra tjänsteman, även om det positiva med att kontrollera samtliga chaufförer ändå överväger det negativa. Informant 3 menar att nykterhetskontrollen är ett bra verktyg men att det inte skulle skada med mer personal. Samarbetet med sambandscentralen i Tibro har enligt Informanterna 2 och 3 fungerat bra.

Allmänt	
Införandet	
Arbetsbelastning	<p><i>Informant 1:</i> Det har blivit betydligt mindre att göra. Idag har vi en tjänsteman som håller ett öga på att allt går som det ska vid nykterhetskontrollen. Denne är inte låst utan kan anpassa arbetet om dennes hjälp skulle behövas någon annanstans. Hon eller han kan hjälpa till med en bevakning eller kontroll förutom nykterkontroll-övervakningen. En nackdel är väl att vi har ett krav på oss att vi ska vara här. Det kan ju finnas dagar där vi känner att vi hellre vill åka dit eller dit. Men om vi har nykterhetskontrollen den veckan, då är det det som gäller, just den tid då den är påslagen. Det kan finnas tillfällen då vi har andra prioriteringar och då kontaktar vi bommens ledningscentral och berättar att vi har annat som behöver prioriteras, det har hänt att man fått göra så. Men det händer inte ofta. Men jag tror att samtliga av mina kollegor är positiva till nykterhetskontrollen.</p> <p><i>Informant 3:</i> Det går ju åt en tjänsteman och på det sättet tar det resurser från oss. Det positiva överväger ändå, då det blir 100 % kontroll av lastbilarna.</p> <p><i>Informant 3:</i> Den är jättebra ju. Vi skulle ju behöva lite mer folk här som skulle kunna hjälpa till, men nykterhetskontrollen är jättebra. Det kanske inte hade behövt vara tullpersonal. Det är väl ett bra arbetstillfälle, någon som har hand om nykterhetskontrollen. Men det är klart, när det sedan ska gå till åtal, när någon blåser rött, så ska de kunna ringa på en patrull.</p> <p><i>Informant 3.</i> Samarbetet med Tibro har fungerat jättebra.</p> <p><i>Informant 2:</i> Jättebra, så fort man har ringt som finns de där. Det är viktigt.</p> <p><i>Informant 2:</i> Något annat som vi fått styra upp lite mer är hur trafiken går ut då de tidigare körde lite hej vilt. Personbilarna vet inte annars vad de ska ta vägen. Så för vår egen skull så blir det ett extraarbete att dirigera fordonen.</p>
Användning	
Framtid	
Övrigt	

6.3.4 ANVÄNDNINGEN OCH HAMNMILJÖN

Informanterna beskriver att medan chaufförernas användning av kontrollen fungerar bra i dagsläget, med undantag för ett par barnsjukdomar, så skapar hamnens underdimensionering problem med köbildning för trafiken som ska av färjan. Angående munkontakt med nykterhetskontrollens munstycke menar informanterna att det har blivit mindre i takt med chaufförerna lärt sig använda systemet korrekt.

Allmänt	
Införandet	
Arbetsbelastning	
Användning	<p><i>Informant 1:</i> Jag har inte råkat ut för några incidenter med den. Däremot vet jag kollegor som har gnällt lite. I och med att hamnen är liten och bommen står där den står har det ibland varit svårt för lastbilarna att komma in i den på rätt sätt. Detta har lett till irritation. Sedan har det varit någon gång att bommen gått ner bakom själva lastbilen. Barnsjukdomar antar jag. Vi hade en oro för hur bommen skulle fungera med tanken på trafikljusen som gör att det bildas köer ut från hamnen. Det har dock inte dykt upp några nya problem. Däremot önskar flera av oss att trafikljusen ut från hamnen skulle anpassa sig till trafiken från färjan för att då kunna undvika de värsta trafikstockningarna som bildas.</p> <p><i>Informant 3:</i> Nej vi brukar inte behöva gå fram, men idag gick jag ju fram två gånger; dels pga. att det var en som låg på gränsen och dels portugisen som verkade lite vilse och då behövde extra hjälp. Annars brukar det inte behövas.</p> <p><i>Informant 2:</i> Vi sätter ut konor så att lastbilarna vet hur de ska köra.</p> <p><i>Informant 3:</i> Förarna är duktiga och kommer igenom rätt när de kör.</p> <p><i>Informant 1:</i> Det största problemet är ju att fordonen inte kommer ut från hamnen tillräckligt fort på grund av trafikljusen. Det kanske inte är några problem nu på hösten men på somrarna när det är fler personbilar då kan det bli rejäla trafikstockningar – ända från båten fram till trafikljusen.</p> <p><i>Informant 3:</i> När det blir sådana köer, så tror folket som kommer från båten att det är tullens fel.</p> <p><i>Informant 1:</i> I början såg man ju hur chaufförerna hade munkontakt med munstycket.</p> <p><i>Informant 3:</i> I början, när bommen var ny, stoppade chaufförerna in hela munstycket i munnen. Då fick man undervisa dem hur man skulle göra. Nu för tiden har de kommit på hur man ska göra.</p> <p><i>Informant 2:</i> Jag har aldrig behövt gå fram och visa dem.</p>
Framtid	
Övrigt	

6.3.5 FRAMTIDEN

Informanterna kan se den automatiska nykterhetskontrollen som ett framtida verktyg för att kontrollera nykterheten i Göteborgs hamn. Informant 1 tycker att man i framtiden borde slå ihop nykterhetskontrollen med rederiets portal, där lastbilarna ändå blir stående för att visa biljett. Stena Line har enligt informanterna dock uttalat sig negativt gentemot denna idé. Vidare tror Informant 3 att liknande nykterhetskontroller behövs i andra hamnar, där Trelleborgshamnen omnämns explicit. Flertalet av informanterna är övertygande om att systemet är här för att stanna och spekulerar i hur det kommer fungera när även personbilarnas chaufförer ska testas.

Allmänt	
Införandet	
Arbetsbelastning	
Användning	
Framtid	<p><i>Informant 3:</i> [Om det inte finns möjlighet till mer personal] får man väl köra så här att man delar upp det mellan flera myndigheter. Det är väl det bästa tycker jag.</p> <p><i>Informant 2:</i> Instämmer.</p> <p><i>Informant 1:</i> Jepp, instämmer.</p> <p><i>Informant 1:</i> En grej som jag tycker är att nu är de ju två portaler. Men man skulle kanske kunna sätta nykterhetskontrollen i den första portalen där de visar sin biljett.</p> <p><i>Informant 3:</i> Fast Stena Line var ju emot detta. Sedan tror jag att trafiknykterheten är värre på andra platser. Typ Trelleborg, där hade det behövts nykterhetskontroller.</p> <p><i>Informant 2:</i> Hur är det med kontroll av personbilar, är det på gång eller?</p> <p><i>Informant 1:</i> Det kan bli intressant och se hur det löser sig med personbilarna. Med vanliga bilförare kan detta med munkontakt på nytt bli ett faktum.</p> <p><i>Informant 4:</i> Vanliga fordonsförare kommer nog bli en annan grej då det dels kommer röra sig om nya människor hela tiden och dels så har de en massa annat i huvudet och kanske inte har uppmärksammat informationen om kontrollen innan det helt plötsligt är framme vid den.</p> <p><i>Informant 1:</i> Det skulle vara väldigt intressant att se hur det skulle gå med vanliga personbilsförare. Sedan tror jag att det är en idé att installera sådana här kontroller runt om på vägarna och inte bara i hamnmiljöer.</p>
Övrigt	

6.3.6 ÖVRIGT

Tullinspektörerna reser en del frågetecken kring hur säkra nykterhetsproverna är. Vidare berättas anekdoter från hur chaufförer använt nykterhetskontrollen på ibland mindre hygieniska förfaranden och spekulationer kring hur chaufförer eventuellt försöker lura systemet på olika tänkbara sätt.

Allmänt	
Införandet	
Arbetsbelastning	
Användning	
Framtid	
Övrigt	<p><i>Informant 3:</i> Idag var det många lastbilar och en var faktiskt på gränsen. En annan var portugis och hade problem med användningen. Sambandscentralen hade försökt prata med honom men det hade inte gått så bra. Efter det kom jag fram och visade honom hur man skulle blåsa.</p> <p><i>Informant 1:</i> När jag stod här i hamnen förra gången så var det två förare som gav höga alkoprover. Detta visade sig vara, enligt sambandscentralen, att de hade gurglat sig och det blev ju tydligt i och med att de båda vid tredje utblåset inte gav något utslag.</p> <p><i>Informant 3:</i> Det var en tysk lastbilschaufför idag som ville prata med mig om nykterhetskontrollen. Han menade på att det finns tyska förare som fuskar. Då de har någon form av blåsverktyg i hytten och använder den vid testet. Men sambandscentralen menade att detta inte var möjligt då de skulle kunna se det på en gång.</p> <p><i>Informant 4:</i> De försöker ju komma på tekniker att komma runt kontrollen. Kanske försöker de blåsa in luft i munnen med hjälp av verktyget i hytten för att använda den "nyktra luften" att göra utblåset med.</p> <p><i>Informant 3:</i> Man får se till att vara uppmärksam om de försöker sig på något. Vi har emellertid blivit informerade av sambandscentralen att de ser ifall chaufförerna försöker sig på något.</p> <p><i>Informant 1:</i> Det finns ju alltid en möjlighet att man har hittat sett att överlista systemet. Man kanske har en gubbe som sätter sig på förarplatsen precis innan nykterhetskontrollen och på så sätt kommer förbi.</p>

6.4 DISKUSSION

Syftet med den här studien var att dels att undersöka tullinspektörers erfarenheter av den nya automatiska nykterhetskontrollen och hur det har påverkat deras arbete. Vidare var en ambition att med studien se hur de intervjuade ställde sig till att göra systemet till ett av tullens kontrollverktyg i framtiden. Som metod använde sig studien av en gruppintervju där fyra tullanställda intervjuades utifrån förbestämda kategorier. Den här studien kan ge insikter kring en yrkesgrupps åsikter kring den automatiska nykterhetskontrollen. Generaliserbarheten är dock ringa med tanke på studiens deltagarantal.

Överlag tycks tullinspektörerna positivt inställda till införandet och yrkesanvändningen av automatiska nykterhetskontroller vid Tysklandsterminalen i Göteborgs hamn. Man trycker på att det viktigaste är att samtliga chaufförers nykterhet kontrolleras och att detta nu har blivit möjligt. Som konsekvens av införandet tror man att den reella rattnykterheten har sjunkit hos ankommande lastbilschaufförer. Systemet tycks inte ha gett nämnvärt med extraarbete även om det inneburit nya rutiner för tullinspektörerna. Samarbetet med andra ansvariga myndigheter och MHF:s sambandscentral i Tibro får inga anmärkningar. Det tycks även råda en acceptans gentemot systemet då man kan tänka sig det som en del av det framtida arbetet.

I övrigt uppges Tysklandsterminalen underdimensionering och omgivande vägnät leda till förvirring för nyankomna. Av samma anledningar bildas det i regel även köer mellan hamn och Göteborgs vägar. Detta skapar enligt tullinspektörerna irritation i vardagen.

6.5 BILAGA 1

Intervjuguide

Inledning

Presentation av intervjuaren.

Syftet med gruppintervjun.

Intervjun spelas in men allt material avkodas.

Allmänt

1. Hur länge har ni arbetat inom Tullverket och vad har ni arbetat med?
2. Hur länge har kontrollarbetet vid Tysklandsterminalen tillhört ert arbetsområde?
3. Hur har arbetet vid Tysklandsterminalen förändrats genom åren ni arbetat här?
 - Verktyg som används

Införandet

4. Vad är era spontana tankar kring införandet av den automatiska nykterhetskontrollen?
 - Vad tycker kollegorna?

Arbetsbelastning

5. Hur har jobbet påverkats i och med den automatiska nykterhetskontrollen?
 - Mer eller mindre att göra.
 - Kommunikation, arbetsrutiner etc.
 - Har någonting strulat

Erfarenheter kring användningen

6. Hur har chaufförer agerat i användningen?
 - Munkontakt
7. Hur har informationen varit?

Framtiden

8. Vad kan bli bättre?
9. Hur ser ni på framtida bruk av automatiska nykterhetskontroller?
10. Är automatiska nykterhetskontroller en bra eller dålig lösning?

Övrigt

11. Är det något ni vill tillägga, eller något som vi har glömt ta upp?

7. DISKUSSION OCH SLUTSATSER

Projektet Alkobommar – fältförsök med IR-baserad utrustning för sållningsprov i hamnar har slutförts i Göteborgs hamn. Vi konstaterar att tekniken har fungerat mycket bra, både i kontrollstationen och i trafikledningscentralen. Det är tydligt att försöksverksamheten har bidragit till en kraftigt ökad nykterhet bland de förare som passerar ut genom hamnen. Försöken visar att en tydlig information till resenärerna på färjorna om de förestående utandningsproven i hamnen samt effektivt genomförda automatiska kontroller av samtliga fordonsförare sammantaget leder till en kraftigt minskad andel onyktra förare. Under våren 2013, innan försöksperioden, kan vi kostatera att var 95:e kontrollerad förare i tullens kontroller var alkoholpåverkad. Bland de lastbilsförare som kontrollerats under höstens försök visade sig bara var 2150:e vara påverkad. Utpasseringen från färjan och ut i vägtrafiken har dessutom kunnat ske utan tidsmässiga fördröjningar.

Resultaten av genomförda förarenkäter visar att 96 procent av dem tycker att det har varit lätt eller mycket lätt att använda den automatiska nykterhetskontrollen. Stödet för att genomföra nykterhetskontroller i trafik är också mycket högt bland förarna. 97 procent av dem anser att det är ganska viktigt eller mycket viktigt. Den högst rankade kontrollmetoden bland de enkätbesvarande förarna var dessutom automatiska nykterhetskontroller. Detta sätt att arbeta med nykterhetskontroller är nytt för både polis, tull och kustbevakning. Ändå är vårt samlade intryck att det fungerar bra och möjliggör fler nykterhetskontroller per arbetad timme i de olika myndigheterna. Det arbetssätt som har utprovats i projektet säkerställer en hög rättssäkerhet.

MHF oroas över den trend som vi ser beträffande antalet nykterhetskontroller i trafik. På bara två år har polisens kontroller minskat med hela 20 procent. Vi vill se att denna trend bryta, och vi ser införandet av automatiska nykterhetskontroller som en viktig möjlighet. Trots att vi idag saknar en fullständig och vetenskapligt genomförd analys av rattfylleriproblemet i Sveriges hamnar så indikerar tullens statistik över gripna rattfyllerister i hamnarna att problemet är betydande just där. Om tullens statistik, som anger att var 148:e kontrollerad förare i hamnområden 2012 var alkoholpåverkad, skulle vara representativ för det totala antalet förare kan det innebära att omkring 20 000 onyktra resor har skett under 2012 med inkommande fordon i svenska hamnar.

Mot bakgrund av detta förordar vi att det sker ett brett införande av automatiska nykterhetskontroller så snart som möjligt. Det främsta ansvaret för detta ligger på riksdag och regering, som kan avsätta ekonomiska medel för nödvändiga investeringar på motsvarande sätt som man tidigare har gjort för automatiska hastighetskontroller (ATK). Berörda myndigheter bör ges uppdrag att genomföra implementeringen. Automatiska nykterhetskontroller i det utförande som har använts i Göteborg är mobila och kan användas också på andra platser än i hamnar, exempelvis på polisens trafik kontrollplatser, vid utfarter från flygplatsers parkeringar, i samband med större festivaler och evenemang o.s.v. Vi ser dessutom stora möjligheter att använda denna typ av mätteknologi i andra applikationer utanför vägtrafiken, t.ex. på vissa arbetsplatser (kärnkraftverk, sjukhus, flygpersonal m.fl.). Anläggningen som har använts under försöksperioden är nu nedmonterad flyttad till Tibro. Den kan flyttas med lastbil till nästa ort som vill säkerställa nykter trafik från hamnen.



8. EKONOMISK REDOVISNING

Den ekonomiska redovisningen av utfallet för intäkter och kostnader i projektet i förhållande till ansökan och dess budget redovisas i separat dokument.

9. KÄLL- OCH LITTERATURFÖRTECKNING

Otryckta källor

Uppgifter hos myndigheter

Tullverket 2013-07-10, *Statistik av gjorda utandningskontroller för Göteborgs hamn samt jämförelse hela landet*

Enkäter

MHF 2014, Enkätsvar från genomförd enkätundersökning med förare om försöken med automatisk nykterhetskontroll i Göteborg

MHF 2014, Enkätsvar från genomförd enkätundersökning med personal från polis, tull och kustbevakning om försöken med automatisk nykterhetskontroll i Göteborg

Intervjuer och muntliga uppgifter

Dokumenterad gruppintervju med tullinspektörer utförd av Kristoffer Johansson gällande försöket med automatiska nykterhetskontroller i Göteborgs hamn, hos MHF Test Lab

Dokumenterad gruppintervju den 4 mars 2014 med personal från Stena Line gällande försöket med automatiska nykterhetskontroller i Göteborgs hamn, hos MHF Test Lab

Projektets anteckningar och dokumentationer

Dagboksanteckningar från trafikledningscentral, hos MHF Test Lab

Dokumentation av humanstudie för jämförande test mellan mätutrustning från Servotek och bevisinstrumentet Evidenzer, hos MHF Test Lab

TV

SVT Sydnytt den 31 oktober 2012, "Hamnpersonal: Polisen måste prioritera rattfylleri"

Internet

Riksdagens webbplats: www.riksdagen.se, den 7 december 2012 Betänkande 2012/13:Ju U17 *Förlängd försöksverksamhet med trafiknykterhetskontroller i hamnar*.

Rikspolisstyrelsens webbplats, www.polisen.se, den 11 december 2013: *Rikspolisstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om alkoholutandningsprov med sållningsinstrument och bevisinstrument m.m.*, RPSFS 2012:19, FAP 333-2

Tullverkets webbplats. www.tullverket.se, den 31 januari 2013: Pressmeddelande från Tullverket, "Fler vapen och cigaretter i beslag"

Fotografier

Fotografier hos MHF. Upphovsmän Stefan Nilsson och Tomas Jonsson. Bildredigering i rapport: Anna Welleman

Tryckta källor & litteratur

Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2012, Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020, Trafikverket, Borlänge 2013

Betänkande 2012/13:Ju U17 *Förlängd försöksverksamhet med trafiknykterhetskontrollanter i hamnar*. Riksdagsbeslut 2013-04-10

Forsman, Åsa & Gustafsson, Susanne, *Skattning av rattfylleriets omfattning – metodfrågor och datakvalitet*, Linköping 2004

Forsman, Åsa, Gustafsson, Susanne & Varedian, Maria, *Rattfylleriets omfattning: en metodstudie i Södermanlands, Örebro och Östergötlands län*, VTI, Linköping, 2007

Fuhrman, Håkan, *Trafiknykterhetsbrott*, Umeå 2008

Johansson, Kristoffer, *Alkobomsinstruktioner: Framtagande av användbara instruktioner till en alkobom*, uppsats i kognitionsvetenskap, Högskolan i Skövde 2012.

Johansson, Kristoffer, *Utförandestöd till gripbara gränssnitt: framtagning av riktlinjer*, examensarbete i kognitionsvetenskap, Högskolan i Skövde 2013

MHF, *Ingen ska dö av rattfylleri*, Stockholm 2013

Rikspolisstyrelsen, *Common Nordic requirement specification hand-held breathalyser*, Kravspecifikation för upphandling, version 2005-11-07

Rikspolisstyrelsens rättsavdelning, Promemoria *Användning av alkoholsterminaler s.k. alkobommar*, Stockholm den 7 april 2011

Sjötrafik 2012, Trafikanalys Stockholm, 2013

Trafikverket, *Alkohol, droger och trafik*, Borlänge 2012

10. BILAGOR

BILAGA 1. FÖRARENKÄT

Förarenkät

Den här enkäten behandlar försöket med automatisk nykterhetskontroll i Göteborgs hamn. Vi vill veta hur du som förare tycker att de automatiska nykterhetskontrollerna fungerar. Dina synpunkter är viktiga för att vi ska kunna förbättra både informationen till förarna och användningen av den tekniska utrustningen. Enkäterna kommer att behandlas anonymt och du behöver inte uppge ditt namn. Enkäter kan fyllas i på papper och lämnas in till någon av våra funktionärer. Det går också bra att besvara enkäten på webbplatsen www.nykterhetskontroll.nu. Som tack för hjälpen kan du vinna en årsprenumeration på tidningen Motorföraren. Enkäten genomförs av MHF i samverkan med Rikspolisstyrelsen, Tullverket, Trafikverket och Kustbevakningen i Sverige.

Uppgifter om föraren

1. Nationalitet:

2. Ålder:

3. Kön: Kvinna Man

4. Mailadress (frivillig uppgift som endast kommer användas för att skicka eventuell vinst):

.....



Enkätfrågor

5. Har du fått någon information om de automatiska nykterhetskontrollerna innan färjans ankomst till Göteborgs hamn?

Ja Nej

6. Om du har svarat ja på föregående fråga – Hur fick du informationen? (flera alternativ kan anges)

Broschyr vid incheckning på färjan

Muntlig information via högtalare på färjan

Skyltar/informationstavla på färjan

Webbssidan www.nykterhetskontroll.nu

Från andra passagerare på färjan

Från min arbetsgivare

På annat sätt, ange hur:

.....

7. Om du svarat ja på fråga 5 – Hur tydlig och lättförstådd tycker du att förhandsinformationen om alkobommarna har varit?

Mycket bra Bra Ganska bra Mindre bra Dålig

8. Har du något förslag på hur informationen till förarna kan förbättras?

.....

.....

.....

9. Hur lätt eller svårt var det att använda den automatiska nykterhetskontrollen?

Mycket lätt Ganska lätt Ganska svårt Mycket svårt

Kommentarer:

.....
.....
.....

10. Vad i användningen av den automatiska nykterhetskontrollen, tycker du behöver förändras?

.....
.....
.....

11. Är det viktigt att kontrollera nykterhet hos förare?

Mycket viktigt Ganska viktigt Inte särskilt viktigt Inte alls viktigt

Kommentarer:

.....
.....
.....

12. Vad tycker du om följande metoder att kontrollera nykterhet i trafiken?

a) Poliskontroller längs vägarna

Mycket bra Bra Ganska bra Mindre bra Dålig

b) Alkolås i fordonen

Mycket bra Bra Ganska bra Mindre bra Dålig

c) Automatiska nykterhetskontroller, t.ex. i hamnar

Mycket bra Bra Ganska bra Mindre bra Dålig

d) Egen kontroll med alkometer inom transportföretagen

Mycket bra Bra Ganska bra Mindre bra Dålig

Kommentarer:

.....

.....

.....

Tack för din medverkan!

Erfarenheter och synpunkter från polis, tull och kustbevakning

Den här enkäten behandlar försöket med automatisk nykterhetskontroll i Göteborgs hamn. Ett syfte med försöksverksamheten är att testa en ny mätteknik och ett passersystem som är utformat för att kunna nykterhetskontrollera många fordonsförare på kort tid. Vi vill veta hur du som myndighetstjänsteman tycker att de automatiska nykterhetskontrollerna fungerar. Dina synpunkter är viktiga för att vi ska kunna utvärdera försöket, förbättra den tekniska utrustningen, ledningscentralens arbete och rutinerna kring nykterhetskontrollerna. Enkäterna kommer att behandlas anonymt och du behöver inte uppge ditt namn. Fyll i enkäten och skicka till MHF Test Lab, Storgatan 3, 543 31 Tibro. Enkäten genomförs av MHF i samverkan med Kustbevakningen, Rikspolisstyrelsen, Trafikverket och Tullverket i Sverige.

Personliga uppgifter

1. Ålder:
2. Kön: Kvinna Man
3. Myndighet: Polis Tull Kustbevakning

Utformningen av de automatiska nykterhetskontrollerna

4. Hur lätt eller svårt upplever du att förarna har att använda den automatiska nykterhetskontrollen?

- Mycket lätt Ganska lätt Varken lätt eller svårt Ganska svårt Mycket svårt

Kommentarer:

.....

.....

5. Ser du några *fördelar* med att använda automatiska nykterhetskontroller som ett komplement till vanliga nykterhetskontroller? Beskriv!

.....

.....

6. Ser du några *nackdelar* med att använda automatiska nykterhetskontroller som ett komplement till vanliga nykterhetskontroller? Beskriv!

.....

.....

7. Vilka förändringar/förbättringar av utformning och skyltning av själva *passersystemet* tycker du bör göras?

.....

.....

.....

8. Vilka förändringar/förbättringar beträffande anpassning av *hamnområdet* tycker du bör göras om de automatiska nykterhetskontrollerna ska fortsätta?

.....

.....

.....

Logistik och trafikflöden

9. Hur upplever du att trafikflödet genom de automatiska nykterhetskontrollerna fungerar?

Mycket bra Bra Mindre bra Dåligt

Kommentarer:

.....

.....

Automatiska nykterhetskontroller som sållningsinstrument

10. De automatiska nykterhetskontrollerna kommer vid en eventuell permanentning att jämföras med vanliga sållningsinstrument enligt en särskild föreskrift. Tycker du att detta är ett bra förslag?

Mycket bra Bra Mindre bra Dåligt

11. Har du varit i tjänst när någon rattfyllerist har upptäckts i den automatiska nykterhetskontrollen?

Ja Nej

12. Om du har svarat ja på fråga 11 – Hur har det fungerat att följa upp med provtagning och förundersökning?

Mycket bra Bra Mindre bra Dåligt

Kommentarer:

.....

.....

Övriga iakttagelser

13. Är det någon annan iakttagelse eller erfarenhet av de automatiska nykterhetskontrollerna som du vill berätta om?

.....

.....

.....

.....

Tack för din medverkan!



Rikspolisstyrelsen

Rättsavdelningen
Rättsenheten
Yvette Glantz
verksjurist

PROMEMORIA

Datum
2011-04-07

Polisavdelningen

Användning av alkolåsterminaler s.k. alkolbommar

Bakgrund

Polisavdelningen har begärt en utredning av de rättsliga förutsättningarna för användning av s.k. alkolbommar samt svar på ett antal frågor förknippade med sådan användning.

En alkolbom fungerar så att föraren vid en vägbom får kliva ur bilen och blåsa i ett alkolås. Om provtagningen visar att alkoholkoncentrationen uppgår till mindre än 0,10 milligram per liter i utandningsluften, öppnas bommen och föraren kan fortsätta sin färd. Om föraren har högre alkoholkoncentration i utandningsluften, öppnas inte bommen (Jmf Trelleborgs hamn, Alkoholutandningsprov i svenska hamnar, Ds 2008:68 s. 25 f).

Det finns även andra tänkbara områden för alkolbommar t.ex. för inpassering till eller utpassering från vissa enskilda platser samt för "egenkontroll".

Rättslig reglering

Enligt 2 kap. 6 § regeringsformen (RF) är varje medborgare gentemot det allmänna skyddad mot påtvingat kroppsligt ingrepp även i annat fall än som avses i 4 och 5 §§. Han är därjämte skyddad mot kroppsvisitation, husrannsakan och liknande intrång samt mot undersökning av brev eller annan förtrolig försändelse och mot hemlig avlyssning eller upptagning av telefonsamtal eller annat förtroligt meddelande.

I 2 kap. 8 § RF anges att varje medborgare är gentemot det allmänna skyddad mot frihetsberövande. Han är även i övrigt tillförsäkrad frihet att förflytta sig inom riket och att lämna detta.

Av 2 kap. 12 § RF framgår att de rättigheter som avses i bl.a. 6 och 8 §§ får, i den utsträckning som 13-16 §§ medger, begränsas genom lag. Sådana begränsningar får emellertid göras endast för att tillgodose ändamål som är godtagbara i ett demokratiskt samhälle och aldrig gå utöver vad som är nödvändigt med hänsyn till det ändamål som föranlett den.

Postadress
Box 12256
102 26 Stockholm
Org.nr
202100-0076

Besöksadress
Polhemsgatan 30
Stockholm
Telefon till Polisen
114 14

Telefon
08-401 90 00
Telefax
08-401 99 90
08-401 98 33 (exp)

E-post
rikspolisstyrelsen@polisen.se
www.polisen.se

Bestämmelser om kroppsbesiktning finns i 28 kap. rättegångsbalken (RB).

I 28 kap. 15 § RB anges att om det finns avvikande bestämmelser om bl.a. kroppsbesiktning i lag eller författning är de gällande.

Sådana i förhållande till bestämmelserna i RB avvikande bestämmelser finns - när det gäller alkoholutandningsprov - i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov, lagen (2010:374) om försöksverksamhet med trafiknykterhetskontrollanter i hamnar samt lagen (2008:322) om Tullverkets och Kustbevakningens befogenheter att ingripa mot rattfylleribrott.

Av 2 § lagen om alkoholutandningsprov framgår att alkoholutandningsprov får tas på förare av motordrivet fordon även i andra fall än då föraren är skäligen misstänkt för brott som avses i bl.a. 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (rattfylleri).

Enligt 10 § första stycket 4 polislagen (1984:387) får en polisman, i den mån andra medel är otillräckliga och det med hänsyn till omständigheterna är försvarligt, använda våld för att genomföra en tjänsteåtgärd, om polismannen med laga stöd bl.a. ska verkställa eller biträda vid kroppsvisitation eller kroppsbesiktning.

Enligt 10 § första stycket 5 polislagen får en polisman, i den mån andra medel är otillräckliga och det med hänsyn till omständigheterna är försvarligt, använda våld för att genomföra en tjänsteåtgärd, om polismannen med laga stöd ska stoppa ett fordon eller annat transportmedel eller ska kontrollera ett fordon eller ett fordon last.

Enligt 22 § 4 polislagen får en polisman stoppa ett fordon eller annat transportmedel om det behövs för att reglera trafiken eller för att kontrollera fordon eller förare eller fordons last enligt vad som är särskilt föreskrivet.

I 29 § första stycket, sista meningen polislagen anges att bestämmelsen i 10 § första stycket 5 gäller även en tjänsteman vid Tullverket eller Kustbevakningen som utövar befogenhet som där anges för trafiknykterhetskontroll.

En förare är enligt 2 kap. 3 § första stycket trafikförordningen (1998:1276) skyldig att lyda polisans visning för trafiken. Enligt andra stycket i samma paragraf gäller det även anvisningar av bl.a. bilinspektörer och trafiknykterhetskontrollanter.

Rättsavdelningens bedömning

Olika användningsområden för alkobommar

När myndigheter använder sig av alkobommar för trafiknykterhetskontroller, dvs. då syftet är att förebygga och upptäcka brott, blir en mängd regler som främst syftar till att skydda den enskilde tillämpliga.

Om alkobommar används för andra syften, t.ex. frivilligt test för tillträde till en enskild anläggning, så blir inte samma regelverk till skydd för den enskilde tillämpliga. I dessa fall används alkobommar på civilrättslig grund genom att ett avtalsförhållande ingås mellan föraren och ägaren av platsen angående villkoren för tillträde.

Man kan också tänka sig att det finns anordningar, t.ex. vid utfarter från hamnar, som personer frivilligt kan använda sig av. I dessa fall avgör den enskilde själv om han eller hon vill använda alkobommen för en "egenkontroll" eller använda en annan utfart.

Allmänt om användning av alkobom

Flera av de grundläggande fri- och rättigheterna i 2 kap. regeringsformen (RF) berörs vid användning av alkobom. Skyddet för dessa fri- och rättigheter gäller emellertid endast i förhållande till det allmänna. I förhållande till enskilda fysiska och juridiska personer finns skydd i framför allt brottsbalkens bestämmelser.

När personer som färdas i ett fordon hindras i sin färd av en representant från det allmänna genom en s.k. alkobom så innebär detta inskränkningar i rätten enligt 2 kap. 8 § RF att förflytta sig. Rörelsefriheten inskränks såväl för den förare som ska kontrolleras som för eventuella passagerare. En sådan begränsning i rörelsefriheten kräver stöd i lag.

Enligt 2 kap. 6 § RF är varje medborgare skyddad mot bl.a. påtvingat kroppsligt ingrepp. Med kroppsligt ingrepp avses främst våld mot människokroppen. Till detta hänförs dessutom läkarundersökningar, smärre ingrepp som vaccinering och blodprovtagning och liknande (prop. 1975/76:209 s. 147).

Alkoholutandningsprov är sålunda en form av kroppsligt ingrepp som får utföras - i den mån de utförs av representanter för det allmänna - endast med stöd av lag. Detta gäller oavsett vilka instrument som används för provtagningen.

Trafiknykterhetskontroller anses vara ett godtagbart ändamål för att såväl inskränka rörelsefriheten som utföra kroppsbesiktning i form av alkoholutandningsprov. För att uppfylla kraven i RF måste rätten att stoppa ett fordon samt skyldigheten för en förare att göra ett alkoholutandningsprov emellertid regleras i lag (jfr Ds 2008:68, s. 85 f. och prop. 1993/94:24 s. 26).

Stöd för polisen och vissa andra tjänstemän att stoppa fordon och ta alkoholutandningsprov - även utan att det föreligger misstanke om brott - finns i lagen om alkoholutandningsprov, lagen om försöksverksamhet med trafiknykterhetskontrollanter i hamnar samt lagen om Tullverkets och Kustbevakningens befogenheter att ingripa mot rattfylleribrott. Dessa bestämmelser gäller enligt 28 kap. 15 § RB före bestämmelserna om kroppsbesiktning i RB.

Polismän, tjänstemän vid Kustbevakningen och Tullverket, bilinspektörer samt trafiknykterhetskontrollanter har i de ovan angivna författningarna givits

befogenhet att såväl stoppa fordon som ta alkoholutandningsprov (endast sållningsprov när det gäller bilinspektörer och trafiknykterhetskontrollanter).

I lagen om alkoholutandningsprov ställs vissa krav på provtagningen, bl.a. krävs enligt 1 § fjärde stycket att provtagningen ska ske på ett sätt som inte utsätter den på vilket provet tas för allmän uppmärksamhet. Om särskilda skäl inte föranleder något annat, ska provet tas i täckt fordon eller fartyg eller inomhus i avskilt rum.

Enligt 2 § i samma lag ska proven tas med instrument som kan användas utan dröjsmål och som bara anger om eventuell alkoholkoncentration överstiger ett visst gränsvärde.

Några krav i övrigt på de instrument som får användas vid provtagningen eller vilka instrument som får användas uppställs inte i lag eller förordning.

Bestämmelser om sållningsinstrument och bevisinstrument finns i Rikspolisstyrelsens föreskrifter om alkoholutandningsprov med sållningsinstrument och bevisinstrument m.m. (RPSFS 2004:8, FAP 333-2). I föreskrifterna finns bl.a. bestämmelser om innehållet i systemen, kalibrering och kontroll samt behörighet.

Bestämmelserna i FAP 333-2 innebär att endast vissa instrument får användas vid alkoholutandningsprov; sållnings- och bevisinstrument som har anskaffats med stöd av ett ramavtal som har ingåtts av Rikspolisstyrelsen.

Användning av hjälpmedel för att stoppa fordon

Befogenheter för polisen att använda våld för att stoppa fordon finns i 10 § första stycket 5 polislagen. Bestämmelsen gäller enligt 29 § första stycket sista meningen också tjänstemän vid Tullverket eller Kustbevakningen som utövar befogenhet som där anges för trafiknykterhetskontroll.

Bilinspektörer och trafiknykterhetskontrollanter har dock inte befogenhet att använda våld för att stoppa fordon. I förarbetena till lagen om försöksverksamhet med trafiknykterhetskontrollanter i hamnar uttalades bl.a. följande när det gäller rätten att använda våld (Alkoholutandningsprov i svenska hamnar, Ds 2008:68, s. 86 f.). Det är inte rimligt att tilldela väktare och ordningsvakter vidare befogenheter än vad bilinspektörer, som har en i förhållande till polisen mer självständig roll, har. Inte heller är det enligt utredningens uppfattning nödvändigt att tilldela väktare och ordningsvakter ytterligare befogenheter för att alkoholutandningsproven ska kunna genomföras på ett ändamålsenligt sätt. Behovet av att t.ex. använda våld i samband med en alkoholkontroll får normalt bedömas som liten. Om ett sådant behov i undantagsfall uppstår, bör det kunna tillgodoses bl.a. genom den möjligheten till ett snabbt ingripande av polis som tillförsäkras genom kravet på att provtagningen ska ledas av en polisman. Därtill kommer att om en polis har rätt att använda våld enligt 10 § polislagen, har var och en som hjälper honom samma rätt (24 kap. 5 § brottsbalken). Härigenom finns ett visst utrymme för en väktare eller en ordnings-

vakt att vid behov assistera en polis som i samband med nykterhetskontroll tvingas använda våld.

Hur mycket våld och vilka tekniska hjälpmedel som får användas för att stoppa fordon får enligt förarbetena till bestämmelserna avgöras beroende på omständigheterna i det aktuella fallet (jfr Polislagen En kommentar, Berggren och Munck s. 84 f.).

Rikspolisstyrelsen får enligt 13 d § förordningen (1989:773) med instruktion för Rikspolisstyrelsen meddela föreskrifter om vilka hjälpmedel som får användas för att stoppa fordon enligt 10 § 5 polislagen. Sådana föreskrifter har styrelsen meddelat i RPSFS 2000:18, FAP 104-1.

När det gäller spikmattor - som är ett hjälpmedel för att stoppa fordon - har det ansetts att sådana inte ska få användas i andra situationer än då polisen enligt 10 § polislagen har rätt att använda våld. De särskilda bestämmelserna om användning av spikmatta i polistjänsten betraktas som verkställighetsföreskrifter till den i 10 § polislagen lagfästa befogenheten att bruka våld. Det får till följd att bestämmelserna, trots att de innebär begränsningar i den personliga rörelsefriheten, inte behöver upptas i lag under förutsättning att de inte tillåter användning av spikmatta i vidare mån än vad som medges enligt reglerna om våldsanvändning i 10 § polislagen (SOU 1993:60 s. 223).

Användning av spikmattor har således bedömts kräva stöd för våldsanvändning. Det kan enligt rättsavdelningens mening knappast göras någon annan bedömning när det gäller alkobommar som är ett annat hjälpmedel för att stoppa fordon.

Det ovan anförda innebär att användning av alkobommar förutsätter inte endast stöd i lag för att kunna ta alkoholutandningsprov och stoppa fordon, utan också för den våldsanvändning som användning av en alkobom innebär.

Även de för tvångsmedelsanvändning gällande behovs- och proportionalitetsprinciperna ska vidare tillämpas. Dessa kommer till uttryck i 8 § polislagen. Principerna innebär bl.a. att andra medel ska vara otillräckliga för att polismannen ska kunna utföra kontrollen samt att våldsanvändningen kan väntas leda till det avsedda resultatet. Vidare får våld överhuvudtaget inte tillgripas om den aktuella tjänsteuppgiften inte har sådan betydelse att det framstår som rimligt att den genomförs med fysiskt tvång (jfr Polislagen En kommentar, Berggren och Munck s. 80).

Som anförts ovan anses alkoholkontroller i trafiken vara ett godtagbart ändamål för att såväl inskränka rörelsefriheten som utföra kroppsbesiktning i form av alkoholutandningsprov.

Enligt rättsavdelningens mening är den tillkommande "våldsanvändning" som användande av en alkobom innebär i princip inte mer ingripande än om en polisman ställer sig i vägen för ett fordon. Användning av alkobommar innebär inte heller några risker för skador på person eller egendom. Mot denna bakgrund anser rättsavdelningen att användning av alkobom inte kan anses

strida mot de allmänna principerna för polisingripanden som kommer till uttryck i 8 § polislagen.

Användning av alkobommar bör liksom andra hjälpmedel som får användas för att stoppa fordon regleras i föreskrift, förslagsvis i FAP 104-1 och 333-2. De bemyndiganden Rikspolisstyrelsen har att meddela föreskrifter på detta område bör enligt rättsavdelningens mening anses vara tillräckliga.

Sammanfattningsvis förutsätter användning av alkobommar stöd i lag för att utföra alkoholutandningsprov, stoppa fordon samt för att använda våld vid genomförandet av dessa åtgärder. Polisman samt tjänsteman vid Kustbevakningen och Tullverket har rätt att utföra samtliga dessa åtgärder. Däremot har bilinspektörer och trafiknykterhetskontrollanter inte befogenhet att använda våld vilket innebär att dessa yrkeskategorier inte kan använda sig av alkobommar för att stoppa fordon och utföra alkoholutandningsprov. Tjänstemän vid andra myndigheter har inte det stöd i lag som krävs för att kunna utföra trafiknykterhetskontroller - vare sig ta provet, stoppa fordon eller använda våld - vilket innebär att de inte kan använda alkobommar.

Samtycke från den enskilde

En annan fråga är om alkobommar skulle kunna användas i andra fall, dvs. utan lagstöd, med stöd av samtycke från den enskilde.

När det gäller samtycke har JO ifrågasatt om och i vilken utsträckning den enskildes samtycke bör tillmätas någon betydelse vid användning av ett tvångsmedel som kroppsbesiktning (JO:s ämbetsberättelse 2003/04 s. 74 f.). JO ansåg att utgångspunkten vid bedömningen bör vara regeringsformens regler om de grundläggande fri- och rättigheterna och att detta grundlagfästa skydd skulle urholkas om man generellt sett skulle anse att alla former av ingrepp som omfattas av dessa fri- och rättigheter skulle vara tillåtna om bara samtycke lämnats från den som ska utsättas för åtgärden. Det föreligger enligt JO:s mening betydande svårigheter att upprätthålla ett krav på att samtycket lämnats frivilligt.

Regeringen har bl.a. uttalat följande i frågan om samtycke kan ersätta de förutsättningar som ges i RB för tvångsmedelsanvändning (prop. 1993/94:24 s. 39). Med visst fog kan man i sådana fall påstå att det överhuvudtaget inte är fråga om någon tvångsmedelsanvändning, eftersom tvångsmomentet saknas. Grundlagsskyddet avser ju också enbart påtvingade ingrepp. Så snart ingreppet inte är påtvingat, eller m.a.o. frivilligt, är det inte fråga om någon inskränkning i det grundlagsenliga skyddet. Den förhärskande uppfattningen är också att samtycke innebär att en åtgärd, som utan samtycke vore grundlagsstridig, får genomföras.

Verkan av den enskildes samtycke behandlades av regeringen från mer principiella utgångspunkter i förarbetena till de nya bestämmelserna om tagande av prov för DNA-analys som gäller från och med den 1 januari 2006 (prop. 2005/06:29, s. 25 f.). Departementschefen anförde då bl.a. följande. Enligt regeringens bedömning kan det inte anses oförenligt med bestämmelserna i RF

att utan uttryckligt lagstöd åberopa ett frivilligt lämnat samtycke som grund för en åtgärd som innebär provtagning på en person. Det bör vara möjligt att, som hittills, ta DNA-prov, om den som provet avser samtycker till åtgärden. Regeringen utgår från att polisen med stöd av samtycke nog förvissar sig om att det föreligger ett verkligt samtycke från den som blir föremål för åtgärden.

Gunnel Lindberg har bl.a. uttalat följande när det gäller samtyckets utformning (Straffprocessuella tvångsmedel – när och hur de får användas, andra upplagan, s. 54 f.). Samtycke måste ges under sådana omständigheter att det inte råder något tvivel om att det är ett allvarligt menat samtycke, lämnat med full insikt om de relevanta omständigheterna, både de rättsliga förutsättningarna för den aktuella åtgärden och konsekvenserna av samtycket (JO 1991/92 s. 114). Dessutom krävs det att samtycket inte är resultatet av några underförstådda eller uttryckliga påtryckningar från myndighetsföreträdarnas sida.

Av det ovan anförda kan den slutsatsen dras att det är fullt möjligt att lägga samtycke till grund för en åtgärd som om den utfördes med tvång hade betraktas som ett straffprocessuellt tvångsmedel som kräver stöd i lag, t.ex. trafiknykterhetskontroll med hjälp av alkobom. Det ställs emellertid stora krav på hur ett sådant samtycke ska vara utformat.

Detta innebär bl.a. att andra myndighetsrepresentanter än polismän och tjänstemän vid Kustbevakningen och Tullverket skulle kunna utföra trafiknykterhetskontroller med hjälp av alkobommar med stöd av samtycke från den enskilde.

Svar på ställda frågor

1. Är alkobommar en metod som är användbar utifrån gällande lagstiftning?

Enligt rättsavdelningens bedömning bör tjänstemän vid Tullverket och Kustbevakningen samt polismän kunna använda sig av alkobommar när de utför trafiknykterhetskontroller enligt de författningar som styr denna verksamhet, bl.a. lagen om alkoholutandningsprov.

Det krävs dock att kraven i de aktuella författningarna är uppfyllda, bl.a. att provtagning ska ske på ett sätt som inte utsätter den på vilket provet tas för allmän uppmärksamhet (jfr 1 § fjärde stycket samt 2 § andra stycket lagen om alkoholutandningsprov). Detta innebär att alkobommarna bör placeras på ett sådant sätt att förarna kan utföra alkoholutandningsprovet avskilt.

Trafiknykterhetskontrollanter och bilinspektörer kan inte använda alkobommar vid genomförande av trafiknykterhetskontroller.

För andra delar av det allmänna, t.ex. en kommun, finns inte sådant stöd i lag som krävs för att kunna stoppa fordon och utföra alkoholutandningsprov med hjälp av alkobommar.

För andra myndighetsföreträdare än tjänstemän vid Tullverket och Kustbevakningen samt polismän är det dock - åtminstone rent teoretiskt - möjligt att med

stöd av samtycke från den enskilde använda alkobommar enligt vad som anförts ovan. Det kan dock ifrågasättas om myndigheter som inte har i uppgift att utföra trafiknykterhetskontroller i form av alkoholutandningsprov bör ägna sig åt detta.

Vidare bör såväl FAP 104-1 samt FAP 333-2 kompletteras innan alkobommar kan börja användas som hjälpmedel för att stoppa fordon samt som instrument vid alkoholutandningsprov.

2. Kan privata aktörer använda sig av bommarna, t.ex. parkeringshus, campingplatser m.fl. utan lagreglering?

När det gäller enskilda fysiska eller juridiska personer finns inte det lagstöd som krävs enligt 11 kap. 6 § RF för att till sådana överlåta myndighetsutövning i form av tagande av alkoholutandningsprov, utom såvitt gäller till trafiknykterhetskontrollanter.

Som angetts ovan har myndighetsutövande uppgifter överlåtit till trafiknykterhetskontrollanter genom lagen om försöksverksamhet med trafiknykterhetskontrollanter i hamnar. Trafiknykterhetskontrollanterna har enligt den aktuella författningen befogenhet att såväl stoppa fordon som ta alkoholutandningsprov. Däremot har de inte befogenhet att använda våld för att genomföra trafiknykterhetskontroller vilket enligt rättsavdelningens mening innebär att de inte kan använda alkobommar vid utförandet av kontrollerna.

Om istället en enskild fysisk eller juridisk person vill använda sig av alkobommar, exempelvis för tillträde till eller för att köra ut från dennes campingplats, är det inte fråga om begränsningar av de fri- och rättigheter som anges i 2 kap. RF. Något lagstöd för åtgärden behövs sålunda inte i dessa fall.

I en sådan situation är det istället fråga om ett civilrättsligt förhållande där de enskilda parterna i princip är fria att överenskomma om vilka villkor som ska gälla för t.ex. tillträde till ett enskilt område. Skulle emellertid en enskild fysisk eller juridisk person utan stöd i ett civilrättsligt avtalsförhållande begränsa en persons möjligheter att förflytta sig riskerar han dock att göra sig skyldig till brott (olaga frihetsberövande, ofredande eller egenmäktigt förfarande enligt bestämmelserna i brottsbalken). Det finns vidare vissa andra bestämmelser som bör beaktas t.ex. bestämmelserna om allemansrätten.

För att inte riskera att göra sig skyldig till något brott i detta sammanhang bör enskilda fysiska och juridiska personer som använder alkobom vara noga med att upplysa om att alkobom används och vad det innebär så att den enskilde kan göra ett val om han eller hon accepterar villkoren för exempelvis tillträde.

3. Vilka rutiner ska finnas om en onykt förare påträffas eller om någon vägrar att blåsa och kräver att bli genomsläppt ändå?

Tjänstemän vid Tullverket och Kustbevakningen samt polismän har rätt att använda våld för att stoppa och kontrollera fordon vid trafiknykterhetskontroller enligt 10 § 5 och 29 § första stycket polislagen.

Genomförandet av ett alkoholutandningsprov kräver dock medverkan från föraren. Skulle en förare vägra blåsa i utandningsinstrumentet ska denne normalt tas med för blodprovtagning (jfr 3 § lagen om alkoholutandningsprov).

Tjänstemän vid Tullverket och Kustbevakningen samt polismän får gripa en förare som är misstänkt för rattfylleri (jfr 24 kap. 7 § första stycket RB samt 5 § lagen om Tullverkets och Kustbevakningen befogenheter att ingripa mot rattfylleribrott). Sådan tjänsteman har också rätt enligt 24 a § polislagen samt 9 § lagen om Tullverkets och Kustbevakningen befogenheter att ingripa mot rattfylleribrott att bl.a. omhänderta fordonsnycklar eller ett fordon.

Enligt rättsavdelningens mening bör vanliga rutiner gälla vid tagande av alkoholutandningsprov, även i de fall trafiknykterhetskontroller genomförs med hjälp av alkobommar.

4. Hur säkerställs bevisen?

Genomförandet av alkoholutandningsprov med hjälp av alkobom bör övervakas på något sätt bl.a. för att bevis ska kunna säkerställas och för att föraren ska kunna få kontakt med en tjänsteman i fall han eller hon behöver hjälp. Hur detta närmare bör ske har rättsavdelningen inga synpunkter på.

5. Vilken information ska finnas vid bommen?

I de fall åtgärderna genomförs av tjänsteman vid polismyndighet, Tullverket eller Kustbevakningen finns inte något krav på att föraren måste informeras om åtgärden. En annan fråga är dock att föraren kan behöva information om hur han ska gå till väga och vart han kan vända sig om han vill ställa frågor eller om det uppstår tekniska problem m.m.

Eftersom andra företrädare för det allmänna endast kan använda alkobom efter samtycke från den enskilde, enligt vad som redogjorts för ovan, krävs i dessa fall att föraren får tydlig information i god tid om att åtgärden är frivillig och vilka andra möjligheter som finns. Det bör också finnas tydligt markerade alternativa färdvägar för de förare som inte vill använda alkobommen.

I de fall en enskild fysisk eller juridisk personer kräver passage genom en alkobom för att exempelvis komma in eller ut från ett enskilt område, bör information om detta ges på ett tydligt sätt så att den enskilde vet om förutsättningarna innan han beträder området.

6. Vem får besluta om bommen?

Det bör rimligtvis vara den som ansvarar för verksamheten som fattar beslut om att sätta upp en alkobom, t.ex. kommunen när det gäller en kommunal hamn eller den enskilde campingägaren om det rör sig om en campingplats.

7. På vilka platser får man ha bommar?

Polisman samt tjänsteman vid Kustbevakningen och Tullverket får bedriva trafiknykterhetskontroller, och därmed även använda sig av alkobommar, i princip var som helst så länge kraven i de författningar som styr deras verksamhet uppfylls.

Mot bakgrund av att åtgärderna att stoppa fordon och begära att en förare utföra ett alkoholutandningsprov utgör tvångsmedel är de allmänna principerna för användning av tvångsmedel tillämpliga, förutom ändamålsprincipen och proportionalitetsprincipen, bl.a. likhetsprincipen och objektivitetsprincipen. Dessa principer måste självfallet beaktas av dessa myndighetsföreträdare, även vid användning av alkobommar.

Det bör vidare inte finnas något hinder för en stat eller kommun att sätta upp och använda alkobommar på frivillig grund exempelvis vid in- och utfarter till verksamheter som de ansvarar för bl.a. flygplatser. Det måste dock klart upplysas om att detta är en frivillig åtgärd och det måste finnas andra alternativ för bilförare, t.ex. att parkera bilen på anvisade parkeringsplatser före en alkobom.

Om en enskild fysisk eller juridiska person vill sätta upp alkobommar för att exempelvis medge tillträde till enskild plats får detta anses möjligt på civilrättsliga grunder i enlighet med vad som anförts tidigare.

8. Vilken passning kräver bommarna och vilken utbildning ska personalen ha?

Alkobommar bör stå under övervakning för att bl.a. säkra bevis samt för att enskilda ska kunna få vägledning och hjälp vid tekniska problem m.m. se fråga 4.

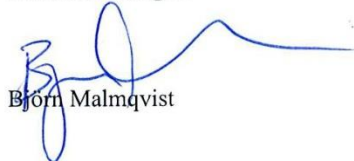
9. Hur ska bommarna certifieras?

Bommarna bör enligt rättsavdelningens mening i princip behandlas på samma sätt som sållnings- och bevisinstrument. Detta innebär att de bör vara godkända, verifierade, kalibrerade och genomgå periodiska kontroller.

Hur detta närmare ska gå till tar inte rättsavdelningen ställning till.

Denna promemoria har fastställts av biträdande chefsjuristen Björn Malmqvist. I den slutliga beredningen har även deltagit sektionschefen Lars Tonneman samt verksjuristen Yvette Glantz, föredragande.

Rättsavdelningen


Björn Malmqvist


Yvette Glantz

BILAGA 4. INFORMATIONSBROSCHYR TILL FÖRARE

Nyktethetskontroll



Nyktethetskontroll



för mer information
www.nyktethetskontroll.nu
 Trafikledningscentralen: +46 504-49 55 10
 info@nyktethetskontroll.nu



Göteborgs hamn

Automatisk nyktethetskontroll ett samarbete mellan









med stöd av







Bommen öppnas för den som "blåser grönt". Har du mer alkohol i utandningsluften än laglig gräns kommer du inte vidare och polis, tull eller kustbevakning kallas till platsen för vidare utredning.



Så här går det till

När du kört av färjan ankommer du snart till en av kontrollstationerna.
Kör fram till bommen.

Väl framme placerar du munstycket 2 cm framför munnen och blåser sedan så hårt du kan i 2 sekunder.

Av hygieniska skäl, ha inte munkontakt med munstycket vid utandningsprovet.



Tips: Om inget händer efter att du blåst så försök blåsa hårdare och närmare munstycket.

Är utandningsprovet godkänt öppnas bommen och du kan köra vidare. Om en för hög halt av alkohol uppmäts förblir bommen stängd och personal kallas till platsen.

Nyktethetskontroll




Vid bommen finns mätstationen. Blås mot rörets öppning.

