

Rapport från FUD-uppdrag, projektet ”Funktionalitetskalibrering beträffande fältförsök alkobom”

diarienummer TRV 2013/78591



Tomas Jonsson och Lars Olov Sjöström

MHF 2014

INNEHÅLL

English summary	5
Sammanfattning	6
Syftet med projektet.....	7
Bakgrund – funktionen trafikledningscentral (TC)	7
Metodik och beskrivning av genomförande	8
Behovsinventering	8
Förslag till lösningar	8
Upphandling	9
Försöksanvändning	9
Införande	9
Tekniska och personella funktioner i en trafikledningscentral	9
Teknik för kommunikation.....	9
Säkerhet och personlig integritet	12
Funktioner i trafikledningscentralen.....	14
Diskussion trafikledningscentral	17
Förslag till fortsatt förbättring av trafikledningscentral.....	18
Resultat – utveckling och drift av trafikledningscentral	18
Behovsanalys och viljeinriktning beträffande nykterhetskontroller vid övriga svenska hamnar	19
Inventering av andra geografiskt möjliga placeringar som t.ex. gränspasseringar.....	20
Slutsatser och diskussion	21
Tack för samverkan.....	24

ENGLISH SUMMARY

Automatic sobriety tests are checks of the sobriety of motor vehicle drivers conducted in specific passage systems. In order to be able to pass the closed barrier, the drivers first need to take a breath test not exceeding the legal BAC limit. The breath test is taken by means of a mouthpiece-less instrument that makes a very precise analysis of the exhaled air. If alcohol is detected on a driver's breath, the barrier remains closed and authorized personnel from the Police, the Customs, or the Coast Guard are called to the scene to take the subsequent evidential tests and initiate a preliminary investigation.

A basic condition for an efficient use by the authorities of the automatic sobriety tests and for efficient, legally certain controls is the management centre, which was developed and evaluated during a pilot project in the port of Gothenburg. By means of this RD&D assignment, we aim at describing the need for an overall solution for the management centre. Its function is to correspond to a concept for future use by the authorities concerned. The account describes how the legal certainty and the operational reliability were taken care of by the management centre during the project in the port of Gothenburg.

During the trial period, 8,745 drivers were checked fully automatically. Among the drivers checked, there was a wide range of travellers with different mother tongues, reference frameworks, and experiences. Some had never been stopped to take a breath test, whereas others used alcohol interlocks thereby being checked on a daily basis. By means of the new technology, an entirely new way of taking breath tests was introduced. Of all drivers passing through the checkpoint, 6–7 % pressed one of the help buttons available. Most of them got the help that they needed from the pre-recorded messages that started when they pressed the help button. Others got additional help from the operators at the management centre. Only two of the drivers did not receive the help that they needed, as they did not master any of the seven languages communicated by the management centre.

The drivers caught and arrested for drunk driving or aggravated drunk driving in connection with the automatic sobriety testing were prosecuted without problems or doubts from a legal point of view. The pilot project showed that it will be possible to use the automatic sobriety checkpoint as a screening instrument in the future. This can be done within the scope of existing legislation but with supplementation and adjustment of the Swedish National Police Board's regulations.

It is possible and desirable to make a number of improvements of the communication between the checkpoint(s) and the management centre. This mainly concerns the need to integrate the five parallel systems that, during the pilot project, communicated individually between the checkpoint and the management centre, thereby making them more efficient.

A needs analysis regarding automatic sobriety tests in the other Swedish ports conducted within the project shows that the trade association Sveriges hamnar ("Sweden's Ports") supports an introduction of automatic sobriety tests. The problem with drunk drivers arriving with ferries is well known and in many ports there is a pronounced frustration with the authorities' lack in resources for conducting efficient sobriety testing. However, the ports and the shipping companies are worried that they may have to take too large a part of the costs connected to the checks made by the Police, Customs, and Coast Guard, for instance, providing premises, vehicle depots, and cargo scanners.

The project made an inventory of other possible placements of automatic sobriety checkpoints from a geographical perspective. The equipment is mobile. It can be moved, set up, and used in order to make the Police's roadside tests for alcohol more efficient, e.g. in connection with the Police's checkpoints. The management centre is adapted to communicate with mobile checkpoints.

The prototype developed in the project can also be adjusted to other types of needs and passage systems. Already today there are discussions about an integration of automatic sobriety tests in a system for checks of

airline crew and ground staff at the Swedish airports. Other possible places of use are the entrances of nuclear power plants and other establishments with high security demands, or in order to stop heavily intoxicated visitors and supporters at stadiums.

SAMMANFATTNING

Automatiska nykterhetskontroller är benämningen på en funktionskontroll av motorfordonsförarens nykterhet som genomförs i särskilda passersystem. För att kunna passera den nedfällda bommen, behöver förarna först avge ett godkänt utandningsprov som inte överskrider lagstadgad promillegräns. Utandningsprovet lämnas via ett munstyckslost instrument som gör en mycket exakt analys av utandningsluften. Om alkohol detekteras i förarens utandningsluft förblir bommen nedfälld och behörig kontrollpersonal från polis, tull eller kustbevakning larmas varefter uppföljande bevisprov och förundersökning genomförs.

En förutsättning för att få en effektiv myndighetsanvändning av den automatiska nykterhetskontrollen och en rättssäker kontrollverksamhet är trafikledningscentralen, som utvecklades och utvärderades under ett försök i Göteborgs hamn. Avsikten är att genom detta FUD-uppdrag beskriva omfattningen av behovet av en helhetslösningen avseende den trafikledningscentral som utvecklades. Funktionen ska kunna motsvara ett koncept för fortsatt bruk av behöriga myndigheter. Redovisningen beskriver hur rätts- och driftssäkerheten tagits omhand genom trafikledningscentralen under projektgenomförandet i Göteborgs hamn.

Under försöksperioden kontrollerades 8 745 fordonförare helt automatiskt. Bland dessa kontrollerade förare fanns en mångfald av resenärer med olika språk, referensramar och erfarenheter. Några hade aldrig tidigare blivit stoppade för att lämna ett utandningsprov medan andra var vana att blåsa i alkoholås och därigenom kontrolleras varje dag. Med den nya tekniken har ett helt nytt blåsförfarande introducerats. Av alla förare som passerade tryckte 6–7 % på en av hjälpknapparna som finns i kontrollstationen. Av dessa fick flertalet den hjälp de behövde via de förinspelade hjälpmeddelanden som startar när man trycker på knappen. Andra fick därefter ytterligare hjälp via operatörerna i trafikledningscentralen. Endast två förare kunde inte få vägledning från trafikledningen då de inte behärskade något av de sju olika språk som trafikledningscentralen kommunicerade på.

De förare som ertappades och greps för rattfylleri eller grovt rattfylleri i samband med den automatiska nykterhetskontrollen kunde lagföras utan några komplikationer eller tveksamheter ur rättssäkerhetssynpunkt. Försöksprojektet visade att det är möjligt att använda den automatiska nykterhetskontrollen som sållningsinstrument i framtiden. Det kan ske inom ramen för befintlig lagstiftning men med komplettering och anpassning av Rikspolisstyrelsens föreskrifter.

En rad förbättringar avseende kommunikationen mellan kontrollstation/kontrollstationer och trafikledningscentral är möjliga och önskvärda att genomföra. Det gäller främst behovet av en integrering och därmed effektivisering av de fem parallella system som under försöksprojektet var och en individuellt kommunicerade mellan kontrollstationen och trafikledningscentralen.

Den behovsanalys som genomfördes inom projektet beträffande automatiska nykterhetskontroller vid övriga svenska hamnar visar att hamnorganisationen Sveriges hamnar stöder införandet av automatiska nykterhetskontroller. Problemet med onyktra förare från ankommande färjor är väl känt och i många hamnar finns en uttalad frustration över myndigheternas bristande resurser att bedriva effektiva nykterhetskontroller. Det finns dock vissa farhågor beträffande att hamnarna och rederierna, enligt deras egen mening, får stå för alltför stor andel av kostnaderna kopplade till den kontrollverksamhet som polis, tull och kustbevakning genomför. Det handlar om att tillhandahålla lokaler, fordonshallar, röntgenapparater etc.

Genom projektet gjordes en inventering av andra geografiskt möjliga placeringar av automatiska nykterhetskontroller. Utrustningen är mobil. Den kan flyttas, monteras upp och användas för att effektivisera

polisens kontroller utmed de stora vägarna, t.ex. i anslutning till polisens kontrollplatser. Trafikledningscentralen är anpassad för att kunna fungera och kommunicera med mobila kontrollstationer.

Den prototyp som utvecklades genom projektet kan också anpassas till andra typer av behov och passersystem. Redan idag pågår diskussioner om att integrera automatiska nykterhetskontroller i ett system för kontroll av flygbesättningar och markpersonal på de svenska flygplatserna. Andra möjliga användningsområden är inpassering till kärnkraftverk och andra anläggningar med höga säkerhetskrav eller för att kunna avvisa kraftigt berusade besökare och supporters på vissa idrottsarenor.

SYFTET MED PROJEKTET

Syftet med projektet är att utveckla och iscensätta en prototyp beträffande trafikledningscentral (TC) för trafikledning, dataöverföring och jourhållning vid användande av funktionen automatisk nykterhetskontroll. Avsikten är att från projektet kunna redovisa dokumentation av helhetslösningen och de ingående delarna i en rättssäker och driftssäker trafikledningscentral, vilket sammantaget ska kunna motsvara ett koncept för fortsatt bruk av behöriga myndigheter.

Genom projektet ska funktionen trafikledningscentral kunna förenkla och effektivisera trafiknykterhetskontroller, vilket gagnar både trafikanter och kontrollerande myndigheter. Trafikledningscentralen ska stödja myndigheternas ärendehantering vid misstanke om rattfylleri och dokumentera nödvändiga data för detta arbete, exempelvis registrerade mätvärden för alkohol i utandningsluft, tidsangivelser, fotobevis om vem som kört fordonet i anslutning till positivt utandningsprov med mera. Möjligheten att kunna använda den automatiska nykterhetskontrollen som sållningsinstrument i framtiden ska också klargöras.

Slutligen ska projektet även ta fram en behovsanalys och viljeinriktning beträffande automatiska nykterhetskontroller vid övriga svenska hamnar samt inventera andra geografiskt möjliga placeringar som t.ex. gränsövergångar.

BAKGRUND – FUNKTIONEN TRAFIKLEDNINGSCENTRAL (TC)

För att effektivt omhänderta och bevaka händelser i det löpande trafikflöde som bedömts kunna passera kontrollstationen under fältförsöket med den automatiska nykterhetskontrollen i Göteborg, utgör en trafikledningscentral ett viktigt nav i den funktionslösning som kommit att utarbetas inom Skyllfondenprojektet *Alkobommar – fältförsök med IR-baserad utrustning för sållningsprov i hamnar*.¹ Under ovanstående projekts planeringsskede konkretiserades omfattningen av det aktuella arbetet för en trafikledningscentral. Det konstaterades att en implementering av en för projektet nödvändig trafikledningscentral hos berörda myndigheter temporärt inte var genomförbart. Ett framtagande av en extern temporär trafikledningscentral var därför nödvändig. Vid sidan av huvudprojektet utformades därför en projektplan för utvecklande och iscensättande av en prototyp beträffande trafikledningscentral för trafikledning vid genomförandet av den automatiska nykterhetskontrollen, vilket har lett fram till innevarande projekt.

Vid utvecklingen av en prototyp för TC gjordes bedömningen att det är särskilt viktigt att kunna tillhandahålla följande funktioner:

- Uppstart av anläggning samt allmän övervakning av kontrollstationen.
- Övervakning av trafikflöden så att det inte blir onödiga trafikstopp i anläggningen.
- Iakttagande av användarnas beteende samt kontroll av hur de förstår lämnade instruktioner.

¹ Sjöström, Lars Olov, Jonsson, Tomas och Johansson, Krister, *Alkobommar – fältförsök med IR-baserad utrustning för sållningsprov i hamnar*, Stockholm 2014

- Vägledning i realtid till de förare som inte klarar av att blåsa eller inte förstår instruktionerna.
- Dokumentation av fordon när de kört fram till kontrollstationen. Detta är viktigt för att kunna inleda en eventuell förundersökning föranledd av misstanke om rattfylleri.
- Larm till berörd myndighet som står på passningslistan vid eventuellt alkalarm från kontrollstationen.
- Vidarebefordran av digitalt filmmaterial till förundersökningsledare vid misstänkt rattfylleri.
- Sammanställning av statistik över antal genomförda prov, positiva utandningsprov, behov av hjälp m.m.

METODIK OCH BESKRIVNING AV GENOMFÖRANDE

Den metod som har använts i projektet kan beskrivas i fem steg: behovsinventering, förslag till lösningar, upphandling, försöksanvändning och införande. Genom hela processen har kontinuerliga avstämningar genomförts med berörda myndigheter och med teknisk expertis för att säkerställa att alla aspekter på funktionen trafikledningscentral har beaktats.

BEHOVSINVENTERING

En viktig utgångspunkt har varit att trafikledningscentralen och den automatiska nykterhetskontrollen ska utgöra en del av en författningsstyrd kontrollverksamhet där delar av förundersökningsmaterial ska hanteras. Det innebär att aspekterna rättssäkerhet, personlig integritet och funktionalitet måste beaktas och säkerställas. Av den promemoria som utarbetats av Rikspolisstyrelsens rättsavdelning före försöksverksamheten med automatiska nykterhetskontroller i Göteborgs hamn, framgår vilka rättsliga regleringar som verksamheten måste ta hänsyn till.²

En förutsättning för detta är att den personal som bemannat trafikledningscentralen har rätt utbildning och omfattas av rätt form av sekretess. Genom att använda befintlig personal på MHF Test Lab, som omfattas av ackreditering enligt ISO 17025:2005 (den ackreditering som Statens Kriminaltekniska laboratorium har), garanterades dessa delar fullt ut under försöksperioden och de omfattades således även av insyn från Swedac. Verksamheten i trafikledningscentralen måste motsvara de krav på integritet och sekretess som definierats för den författningsstyrda verksamheten.

Ett annat viktigt behov som framkom i inventeringen är att de förare som ska kontrolleras kan få nödvändig information och hjälp från trafikledningscentralen i de fall då de inte förstår hur utandningsprov lämnas eller när andra problem uppstår.

Ett tredje behov gäller kontrollen av trafikflödet genom kontrollstationen och möjligheten att ingripa från trafikledningscentralen genom att öppna en bom i kontrollstationen för passage om det skulle uppstå stopp i trafiken.

FÖRSLAG TILL LÖSNINGAR

När behovsinventeringen var genomförd utarbetades förslag till praktiska lösningar för utvecklingen av trafikledningscentralen, både beträffande trafikledningscentralens utformning och funktioner och beträffande personalens arbetssätt. Dessa lösningar konkretiserades sedan genom framtagning av ett antal ritnings- och planskisser. En internutbildning för den personal som skulle arbeta i trafikledningscentralen togs fram.

² De viktigaste författningar som verksamheten med automatiska nykterhetskontroller och funktionen trafikledningscentral har att beakta är: 2 Kap. 6, 8 och 12 § i regeringsformen; 28 Kap. 15 § i rättegångsbalken; 2 § i lagen om alkoholutandningsprov, 4 § lagen om straff för vissa trafikbrott, 10 § första stycket 4 och 5, 22 § 4 i polislagen, 29 § första stycket i polislagen samt 2 Kap. 3 § första stycket i trafikförordningen. *Användning av alkolåsterminaler s.k. alkobommar*, Rikspolisstyrelsens rättsavdelning 2007

UPPHANDLING

När de tekniska utformningslösningarna hade definierats, genomfördes upphandling av nödvändiga varor och tjänster för att bygga trafikledningscentralen.

FÖRSÖKSANVÄNDNING

Innan trafikledningscentralen togs i bruk genomfördes försök och utprovning av alla ingående funktioner och delar samt av den samlade funktionaliteten. Här deltog också den personal som sedan skulle bemanna trafikledningscentralen.

INFÖRANDE

Slutligen togs trafikledningscentralen i bruk som en integrerad och central funktion i konceptet automatiska nykterhetskontroller från augusti månad 2013. Vissa tekniska förändringar och förbättringar av trafikledningscentralen kom även att genomföras efter denna tidpunkt. Bland annat infördes ett elektroniskt diagnostiskt system som omfattade översikts- och funktionskontroll av alla noder, PLC-datorer, styrdatorer, mätutrustningar och ljudmoduler i kontrollstationen.

TEKNISKA OCH PERSONELLA FUNKTIONER I EN TRAFIKLEDNINGSCENTRAL

Trafikledningscentralen har en central och avgörande funktion i en verksamhet med automatiska nykterhetskontroller. I följande avsnitt redovisas de olika tekniska funktioner som identifierats och som utvecklades inom ramen för projektet. Här beskrivs också personalfunktionerna i trafikledningscentralen.

TEKNIK FÖR KOMMUNIKATION

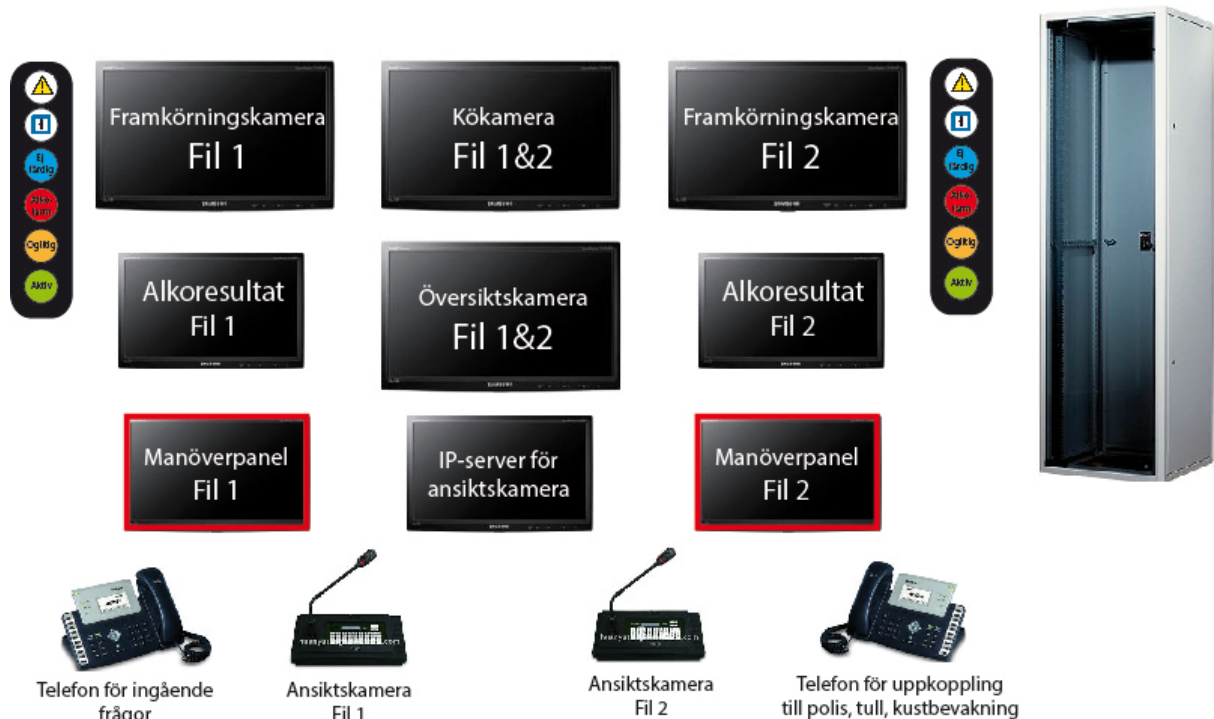
Genom monitorer med direktuppkoppling via sex olika kameror har trafikledningscentralen en fullständig överblick över all trafik som rullar ut från hamnområdet. Det filmmaterial som registreras via kamerorna är "vattenstämplat", d.v.s. utformat så att det omöjliggör bildförfalskning, och försedd med tidskod.

Kamerorna har följande tre grundläggande funktioner:

1. **Framkörningskameror** finns i varje fålla i kontrollstationen för att för myndigheternas behov dokumentera framkörning och blåsning, eftersom det vid en eventuell förundersökning gällande misstanke om rattfylleri måste finnas säkerställd filmdokumentation om vem som har kört fram mot bommen och vem som har lämnat det positiva utandningsprovet.
2. **Kökameran** är en översiktskamera som visar översiktsbilder av trafikflödet före och efter kontrollstationens olika fållor. Därmed kan trafikledningscentralen se om det av någon anledning uppstår köbildning eller stopp i trafiken före, i eller efter kontrollstationen.
3. **Närbildskameror** finns i varje fålla i kontrollstationen för att personalen i trafikledningscentralen vid behov, och med ledning av förarens agerande, ska kunna ge adekvata instruktioner gällande hur utandningsprovet ska lämnas och hur kontrollstationen ska passeras.

De kameror som används är HD-kameror 264/JPEG XDNR IP 66-kameror med PoE-drift.

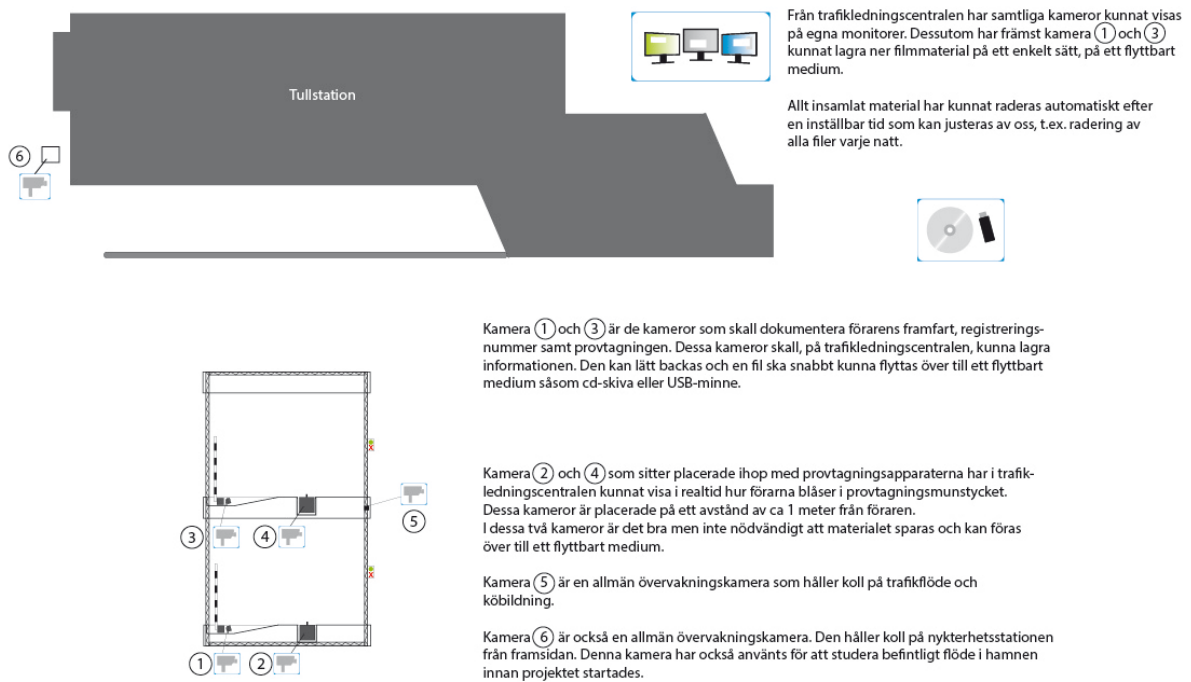
Kommunikationen mellan trafikledningscentralen och den automatiska nykterhetskontrollen sker genom streaming via en VPN-tunnel.³ I den ena änden av kommunikationslinjen sker uppkopplingen med hjälp av bredbandsfiber och i den andra änden via mobilt 4G-bredband. Digitalt material från kameraövervakningen lagras temporärt lokalt i en huvudserver i anslutning till kontrollstationen. I enlighet med en rutinbeskrivning raderas materialet direkt efter utförd kontroll utom i de fall då positivt utandningsprov har registrerats och det då kan behövas för en förundersökning avseende misstanke om rattfylleri. Radering i dessa fall sker omedelbart efter att myndighet övertagit materialet. Nedanstående figur beskriver utformningen av trafikledningscentral för automatisk nykterhetskontroll, med signaler, bildmonitörer och övriga kommunikationsverktyg.



Figur 1. Översikt av trafikledningscentralens övervakning och styrning i två fällor i prototypanläggning

Eftersom en trafikledningscentral både ska kunna säkerställa att nödvändig information, vid behov, kan tillföras myndigheternas kontrollverksamhet och att extra förarstöd snabbt kan ges vid behov, krävs att ett antal kameror finns i kontrollstationen. I nedanstående översikt redovisas det kamerabehov med placeringsmönster som bedömts relevant. Juridiska förutsättningar för kameraövervakning beskrivs under avsnittet "säkerhet och personlig integritet".

³ Med VPN-tunnel avses den krypterade förbindelse som upprättas i ett virtuellt privat nätverk (VPN). "Tunneln" är en internetförbindelse mellan användaren och en VPN-server (den server som hanterar kommunikation mellan ett lokalt nätverk och VPN-användare). Trafiken i "tunneln" är krypterad så att både meddelandet och adressen till den slutliga mottagaren är oläsliga för någon som uppsnappar meddelandet. En utomstående kan bara se att det pågår kommunikation mellan användaren och VPN-servern. VPN-servern dekrypterar meddelandet och adressen och skickar meddelandet i klartext till den slutliga mottagaren. Douligeris, Christos & Serpanos, Dimitrios Nikolaou (red.), *Network security: current status and future directions*, IEEE Press, Hoboken, N.J., 2007, s. 51-61

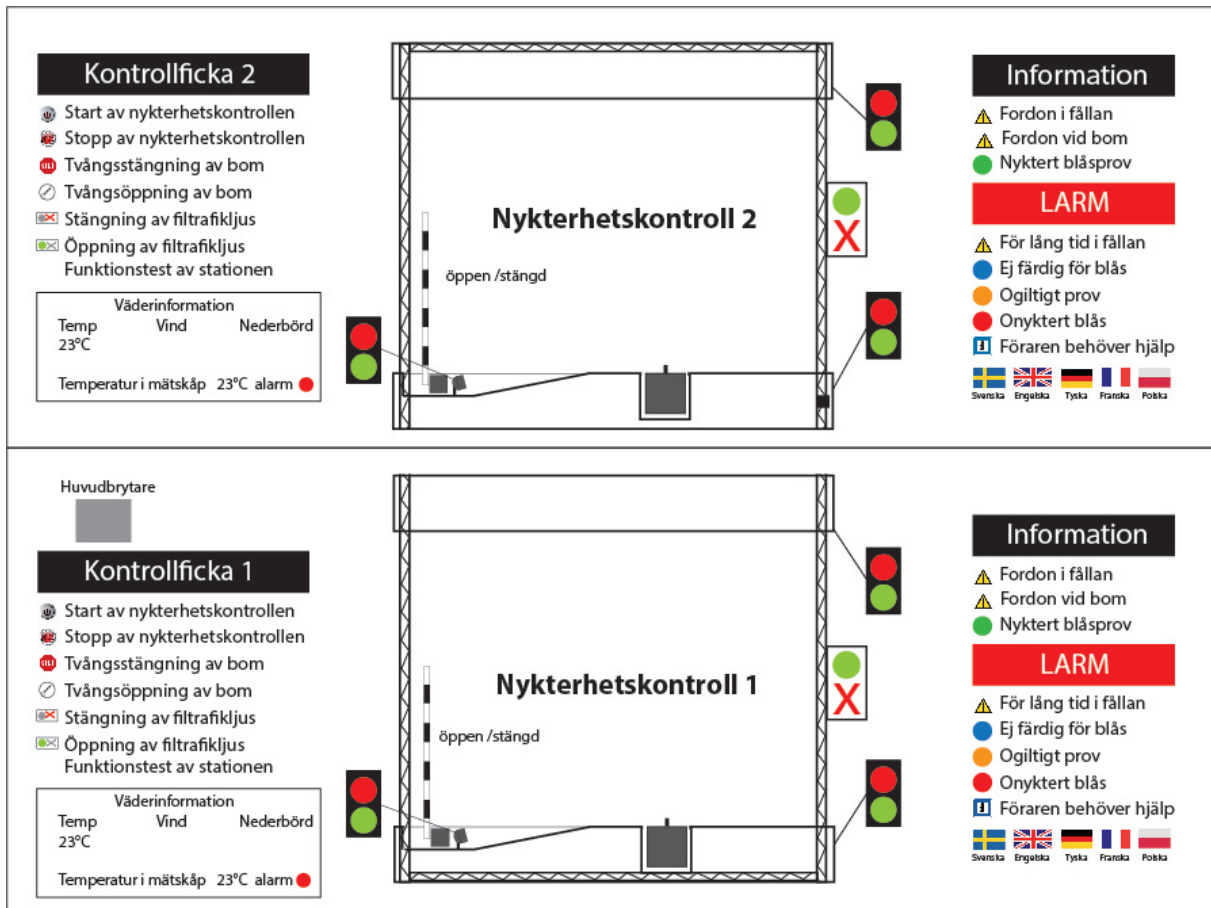


Figur 2. Kamerabehov i automatisk nykterhetskontroll med hänsyn till trafikledningscentralens funktioner

Från trafikledningscentralen kan användningen av den automatiska nykterhetskontrollen startas och stoppas. Bommarna i kontrollfickorna kan vid behov tvångsöppnas och tvångsstängas. Från trafikledningscentralen kan också filtrafikljusen sättas på och stängas av och ett funktionstest av stationen utföras. Personalen i trafikledningscentralen får via monitorer information om fordon i fållan och vid bom samt vid lämnat nyktert utandningsprov. Larm skickas till trafikledningscentralen vid ett antal specifika händelser såsom:

- onyktert utandningsprov
- ogiltigt prov
- när ett fordon har vistats för lång tid i fållan
- när utrustningen av någon anledning inte är redo att ta emot ett utandningsprov
- när föraren behöver hjälp.

Följande illustration visar utformningen av manöverpanelen till den automatiska nykterhetskontrollen.



Figur 3. Utformning av manöverpanel till automatisk nykterhetskontroll

SÄKERHET OCH PERSONLIG INTEGRITET

Det digitala filmmaterialet från kontrollstationen lagras kortvarigt i en lokal huvudserver i direkt anslutning till kontrollstationen. Informationen raderas enligt utarbetad raderingsrutin direkt efter utförd kontroll utom i de fall då ett positivt utandningsprov har registrerats. I dessa fall kan behov finnas för förundersökningsledaren att använda det digitala filmmaterialet för att säkerställa att en viss förare har framfört fordonet samt att samma förare har lämnat ett positivt utandningsprov. Om bildupptagningsmaterial behövs i den fortsatta förundersökningen, tankas det ner från kontrollstationen till trafikledningscentralen via VPN-tunneln. I trafikledningscentralen bearbetas sedan materialet genom att rätt filmsekvens klipps ut och lagras i enlighet med rutiner för överförande till ansvarig förundersökningsledare på berörd myndighet. Därefter tas det tillfälligt sparade materialet bort i enlighet med raderingsrutinen.

Fordonsförare som passerar genom den automatiska nykterhetskontrollen skyddas från insyn genom insynskydd i kontrollstationen. Dessa skyddar både personbilsförare och förare av högre fordon från sidledes insyn. Användningen av insynskydd motiveras av § 1 i Lag (1976:1090) om alkoholutandningsprov som fastslår att "Provtagningen ska ske på ett sätt som inte utsätter den på vilken 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."

Det finns ett flertal olika lagar som på olika sätt är tillämpliga gällande transportinformatik och integritet. I Europakonventionens 8:e artikel beskrivs den enskildes rätt till respekt för sitt privat- och familjeliv, sitt hem och sin korrespondens. I samma artikel fastslås följande princip:

"Offentlig myndighet får inte ingripa i denna rättighet annat än med stöd av lag och om det i ett demokratiskt samhälle är nödvändigt med hänsyn till den nationella säkerheten, den allmänna säkerheten eller landets ekonomiska välbefinnande, till förebyggande av oordning eller brott, till skydd för hälsa eller moral eller till skydd för andra personers fri- och rättigheter."

I svensk lagstiftning ger våra grundlagar genom regeringsformen ett grundläggande integritetsskydd med diverse undantag som bedöms vara godtagbara i ett demokratiskt samhälle. Sådana undantag måste dock vara reglerade i lag.⁴ De svenska lagar som kan beröra trafikledningscentralen i verksamheten med automatiska nykterhetskontroller är främst personuppgiftslagen (PUL) och lagen om allmän kameraövervakning.

För funktionen automatisk nykterhetskontroll gäller kameraövervakningslagen (SFS 2013:460) eftersom kameraövervakning utgjorde ett övergripande behov och anläggningen är placerad på allmän plats. Syftet med lagen är att tillgodose behovet av kameraövervakning för berättigade ändamål samtidigt som enskilda skyddas mot otillbörligt intrång i den personliga integriteten.

Ett grundläggande krav i lagen är att tillstånd beviljats från Länsstyrelsen för de fall där övervakningskameran ska vara uppsatt så att den riktar mot plats dit allmänhet har tillträde (8 §). Undantag från tillståndsplikten gäller i en rad fall, bl.a. vid övervakning som utförs av Trafikverket vid vägtrafikövervakning.⁵ En polismyndighet får också bedriva allmän kameraövervakning utan tillstånd, om det av särskild anledning finns risk för allvarlig brottslighet som innebär fara för liv eller hälsa eller för att omfattande förstörelse av egendom kommer att utövas på en viss plats och syftet med övervakningen är att förebygga eller förhindra brott.⁶

För projektet med automatisk nykterhetskontroll var anläggningen försedd med bommar som hanterar trafikflödet genom fällan och som måste kunna styras och övervakas från trafikledningscentralen för att inte påverka säkerheten i trafiken. Då trafikledningscentralen var belägen på annan ort än hamnområdet kan funktionen jämföras med ett undantag som finns i § 10 i kameraövervakningslagen gällande kameror som är placerade på maskin eller liknande och som är avsedda att förbättra sikten för användaren.

Då statistiken varit tydlig när det gäller förekomst av berusade förare i Sveriges hamnar, kan det konstateras att även § 11, tillfälligt undantag från tillståndsplikten, kunde vara tillämplig. Denna paragraf fastslår att polismyndigheten har rätt att bedriva övervakning utan tillstånd om avsikten är att avvärja en hotande olycka eller att förhindra brottslighet som innebär fara för liv och hälsa eller omfattande förstörelse av egendom och syftet med övervakningen är att förebygga eller förhindra brott.

Länsstyrelsen i Västra Götaland gjorde sammantaget bedömningen att kameraövervakningen under tiden för fältförsöket med den automatiska nykterhetskontrollen i Göteborgs hamn inte var tillståndspliktig utan föll under de undantag som det finns stöd för i kameraövervakningslagen (2013:460).

Ett viktigt kriterium för att uppfylla lagen är att upplysning om kameraövervakning ska lämnas genom tydlig skyltning enligt § 25. Den som bedriver kameraövervakning ska också vidta lämpliga tekniska och organisatoriska åtgärder för att skydda det upptagna bild- och ljudmaterialet (30 §). För säkerställande av sekretess och integritet är det viktigt att materialet inte sprids till tredje part och att upptagningen sker med en säkerhetsnivå som är lämplig enligt 30 § i kameraövervakningslagen. Detta sker genom att allt material som inte är föremål för förundersökning föranledd av misstanke om rattfylleri raderas genom trafikledningscentralens försorg innan kontrollverksamheten avslutas för dagen.

⁴ Kungörelse (1974:152) om beslutad ny regeringsform, 2 Kap. 6 § samt 20-25 §§

⁵ Lag (1998:150) om allmän kameraövervakning, 7 §

⁶ Lag (1998:150) om allmän kameraövervakning, 9 §

Överföringen av insamlat bildmaterial från kontrollstationen till trafikledningen gjordes via en krypterad och säker VPN-tunnel. All personal som arbetat i trafikledningscentralen omfattas också av den sekretess som MHF Test Lab i Tibro omfattas av via sin ISO 17025:2005-ackreditering.

Trafikledningscentralens drift skedde på mandat och uppdrag från berörda myndigheter. Detta reglerades under fältförsöket i Göteborgs hamn i en separat tidsbegränsad överenskommelse mellan försöksprojektets olika parter.

FUNKTIONER I TRAFIKLEDNINGSCENTRALEN

Från trafikledningscentralen styrs övervakning och manövrering av anläggningen samt larm och kommunikation.

Följande delar är placerade i trafikledningscentralen:

- *Manöverpaneler för manövrering av systemet.* Dessa utgörs av 21-tums touchskärmar med tydliga illustrationer av alla delar av kontrollstationen samt aktiviteten i dem, exempelvis trafikljus och köljus, bommar samt de olika sensorerna i respektive fälla.
- *Kommunikationssystem för att via ljud och bild möjliggöra kommunikation med föraren.* I trafikledningscentralen finns en s.k. pegging phone som snabbt, genom uppringning via vårt lokala nätverk via VPN-tunnel, får kontakt med kontrollstationen. Denna pegging phone ringer upp en kamera- och ljudenhet i aktuell kontrollfälla, vilket möjliggör direkt kommunikation i realtid mellan trafikledningscentral och förare. Detta system är kopplat till en separat kamera- och videoservert för hantering av tal och bild. Liknande system används idag i inpasseringssystem för exempelvis kärnkraftverk, fängelser m.m. Det system som har använts i aktuellt projekt begränsas till 999 kontrollstationer.
- *Dokumentationssystem för att kunna lagra film/bilder* av framfart av fordon och genomförande av utandningsprov i kontrollstationen. Film-/bildmaterialet lagras digitalt i en dataserver för hantering av bevismaterial. Detta är nödvändigt för att vid eventuell misstanke om rattfylleri kunna identifiera vilken förare som framfört fordonet samt att samma förare har lämnat utandningsprov. I de fall då förundersökning ska genomföras vid misstanke om rattfylleri, överförs material gällande berörd förare i krypterad form till förundersökningsledare via VPN-tunnel eller flyttbart medium. Radering av filmmaterialet sker kontinuerligt och sparas inte i trafikledningscentralen.
- *Monitörer* för att kunna se trafiksituationen vid utfart efter kontroll.
- *Monitörer* för att se ankommande fordon i kontrollen.
- *Monitörer* som visar närbilder på förarna som blåser.
- *Två servrar för dokumentation av alkoholmätningen i stationen.* Dokumentationen för varje utandningsprov innehåller en fullständig översikt i form av kurva och delvärden för alkohol och referensgaser såsom CO₂ och vatten.
- *Styrskåp för centrala anläggningen.* Styrskåpet håller samman systemets alla noder och programmeringsenheter samt kameraserver.
- *Datasimulering för hjälpmeddelanden* på sju olika språk, vilket sker genom specialbyggda ljudkort som aktiveras av föraren via sju olika hjälpknappar i kontrollfickan.

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

Genom daglig kontakt med Polisen, Tullverket eller Kustbevakningen fick trafikledningscentralen reda på vilka som var ansvariga och hade beredskap att rycka ut när en misstänkt rattfull förare påträffats i kontrollen. Vid ett larm från kontrollstationen handlade personalen på trafikledningscentralen omedelbart utifrån den larmrutin som tagits fram gemensamt med myndigheterna.

Från trafikledningscentralen följs kontinuerligt status via sex monitorer avseende all uppkoppling av kontrollstationen. Den ger en överblick över temperaturer, mätenheter, trafikflöden samt granskar andra kritiska data. Hela provtagningen följs via två olika monitorer som visar närbild på förarna när de blåser. Via Intercom-lösning med rörlig bild kan operatören koppla upp sig live och prata med föraren direkt. Fortsatt stöd kan ges genom aktivering av de 15 hjälpfraserna via en specialdesignad talsyntes med förinspelade meddelanden på sju olika språk: svenska, engelska, tyska, franska, polska, litauiska och ryska. Alla resultat kommer upp direkt när föraren lämnat provet. Datan möjliggör granskning av utandningskurvor för att man ska kunna utesluta förekomst av eventuella störande ämnen, så att en bedömning kan göras av huruvida ett eventuellt alkolarmlarm är en kontaminering eller en verklig påverkan. Ogiltiga prov kan listas på skärmen och även om ett prov inte har fullföljts så går det att se om det överhuvud taget funnits någon alkohol i utandningen som kan ge misstanke om rattfylleri. Om ingen förare misstänks för alkoholpåverkan och blivit föremål för förundersökning, raderas allt inspelat material från de sex olika kamerorna direkt efter att kontrollen avslutats.

En av trafikledningscentralens huvuduppgifter är att se till att det finns ett bra flöde genom kontrollstationen. Totalt har sju olika larm och meddelanden skapats som trafikledningscentralen hanterar för att säkerställa och övervaka användningen av den automatiska nykterhetskontrollen.



Figur 4. Larm/meddelanden från kontrollstationen

För vart och ett av meddelandena kan handhavandet mellan förare, trafikledningscentral och ansvarig myndighet beskrivas enligt följande:

Meddelandet Aktiv

När kontrollstationen aktiveras går bommarna ner och stationen är redo att ta emot utandningsprov från förarna.

Eftersom kommunikationen mellan trafikledningscentralen och den automatiska nykterhetskontrollen har skett via en VPN-tunnel som i ena änden varit uppkopplad med hjälp av bredbandsfiber och i den andra änden via mobilt 4G-bredband, har det varit nödvändigt att vara uppmärksam så att uppkopplingen inte 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 denna minut fungerar provtagningen som vanligt i stationen med hjälp bl.a. av de förinspelade hjälpmeddelandena.

Meddelandet Hjälp

"Hjälp" är ett larm som startar om någon aktivt trycker på hjälpknappen vid kontrollstationen.

Det finns sju olika hjälpknappar, en för varje språk. När föraren trycker på knappen kommer omedelbart 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 föraren måste lämna ett utandningsprov för att komma vidare. Därefter får föraren en kort instruktion om hur provet ska lämnas. Om detta inte är tillräckligt, 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 vänta och att personal är på väg. I trafikledningscentralen larmar man omgående den myndighet eller patrull som har ansvaret och finns i beredskap för att rycka ut på larmet. Om denna patrull saknat befogenhet att flytta fordon och/eller saknat rätt körkortsbehörighet, kunde trafikledningen genom en överenskommelse under fältförsöket ringa in en behörig förare, bl.a. från Stena Line's hamnpersonal via en supportlista. När personal från polis, kustbevakning eller tull kommer fram, 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 mäthenheten. Därefter tar patrullen föraren vidare till bevisprovtagning. Om det finns risk för att det skulle uppstå onödigt köbildning på grund av att det tar längre tid än beräknat att exempelvis flytta ett fordon ur fållan, kan trafikledningscentralen öppna den andra filen och låta fordonen passera utan kontroll för att undvika trafikstopp. När den misstänkt alkoholpåverkade föraren har avlägsnats från platsen backar operatören i trafikledningscentralen tillbaka det inspelade filmmaterialet och sparar ner filmavsnittet med förarens framkörning på ett flyttbart medium för att senare sända in detta till berörd myndighet som ett underlag för åtal och lagföring.

Meddelandet För lång tid

Detta meddelande aktiveras när ett fordon stått i fållan 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 från kontrollstationen inom en minut.

Meddelandet Ej klar

"Ej klar" aktiveras om mäthenheten av någon anledning inte är redo för att ta emot ett utandningsprov.

Detta sker om ett högt värde av ett störande ämne detekterats i samband med det levererade utandningsprovet.

Meddelandet Ogiltigt prov

"Ogiltigt prov" aktiveras om föraren har lämnat ett utandningsprov men har blåst på ett felaktigt sätt så att provet inte kunnat registreras.

Om detta sker, får föraren direkt ett förinspelat meddelande på de tre oftast förekommande språken med en uppmaning att blåsa en gång till. Hjälper inte detta meddelande, kopplar operatören upp sig mot stationen och pratar direkt med föraren.

Meddelandet Tekniskt fel

"Tekniskt fel" aktiveras om någon av de 13 noder som styr allt från trafikljus till öppning av bommar och sensorer för fordon känner en indikation av något fel.

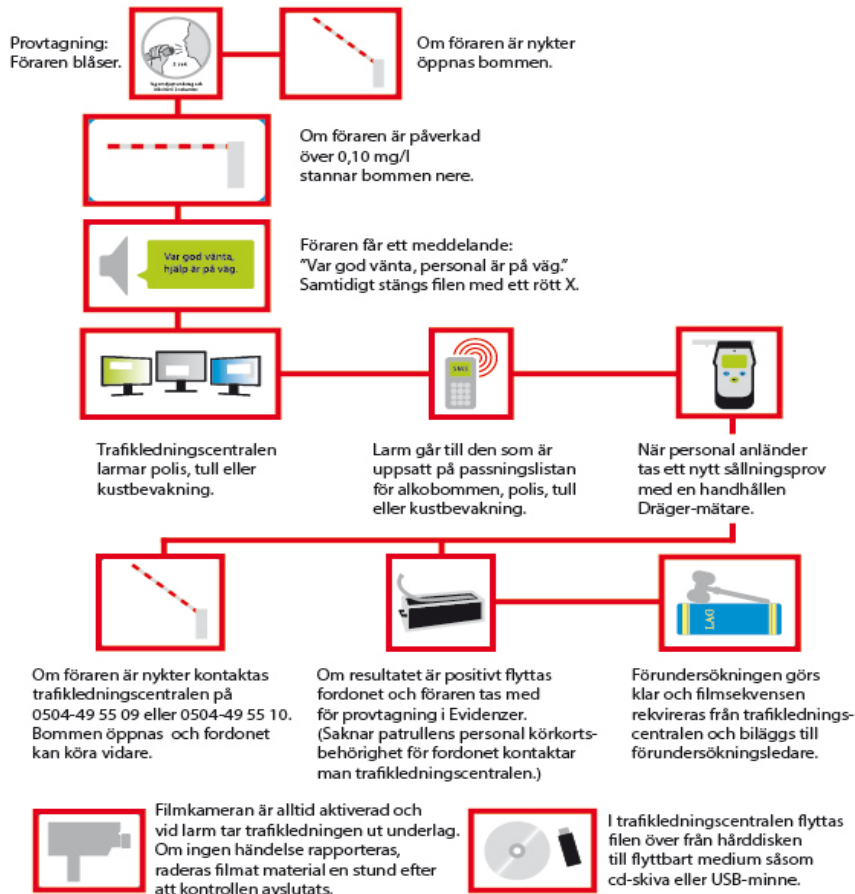
Samma meddelande kommer upp om kontakten skulle brytas mellan trafikledning och kontrollstation. Operatören i trafikledningscentralen har två stora pekskärmar där systemet kan aktiveras och kontrolleras. På skärmarna får operatören i realtid upp vad som händer i stationen och kan följa vilka trafikljus som är tända och när bommarna är i rörelse. Här går det också att se hur många provtagningar som genomförts samt hur många hjälplarm som aktiverats på de olika språken.

Händelser vid automatisk

Nyktethetskontroll



Hela händelseförloppet med framfart och blåsning filmas av kameror uppsatta i varje fälla



Filmat material rekvideras från Trafikledningscentralen direkt efter provtagning i Evidenser. Nummer till Trafikledningscentralen är 0504-49 55 09 eller 0504-49 55 10.

Tb 2013 08 17

Figur 5. Händelseförlopp vid misstanke om rattfylleri i den automatiska nyktethetskontrollen

DISKUSSION TRAFIKLEDNINGSCENTRAL

Under försöks- och utvecklingsprojektet i Göteborg fungerade trafikledningscentralen tillfredsställande bra, mycket tack vare att det bara var två fällor som skulle kontrolleras. Totalt har fem parallella system, vart och ett på eget sätt, kommunicerat mellan kontrollstationen och trafikledningscentralen. Den framtida målsättningen måste vara att ytterligare integrera systemen med varandra för att därmed effektivt kunna hantera fler kontrollfällor med hjälp av ett fåtal operatörer i trafikledningscentralen. De system som verkat parallellt i kommunikationen mellan kontrollstation och trafikledningscentral under försöksprojektet är följande:

- Styrsystemet med PLC-styrning för att övervaka och styra bommar och larm kommunicerade i ett individuellt system.

- Kerasystemet som övervakar framkörning samt köbildning m.m. kommunicerade i ett annat individuellt system.
- Kommunikationssystemet för att i realtid kunna kommunicera med föraren och se vad vederbörande gör kommunicerade i ett tredje individuellt system.
- Övervakning av alkoholanalysatorn från Servotek med möjlighet att kunna plocka fram kurvor som t.ex. indikerar om förarens utandningsprov har påverkats av tillfällig munalkohol kommunicerade i ett fjärde individuellt system.
- Systemet med förintalade hjälpmeddelanden som startas av föraren genom en knapptryckning i kontrollstationen samt enheten i trafikledningscentralen med de 15 uppspelningsbara hjälpmeddelandena på sju olika språk kommunicerade i ett femte individuellt system.

Då vart och ett av de system som nämns här ovan har behov av egna datorer, uppkopplingar och i vissa fall servrar, bör dessa på sikt samordnas och integreras i samma system. Under försöksprojektet behövdes enbart i trafikledningscentralen hela sex stycken centraldatorer för att styra systemet. Vid en utökad och/eller permanentad verksamhet med automatiska nykterhetskontroller är det naturligtvis inte hållbart, varken ur ekonomisk eller ur praktisk synpunkt, att behöva använda så många datorer per kontrollstation.

FÖRSLAG TILL FORTSATT FÖRBÄTTRING AV TRAFIKLEDNINGSCENTRAL

Utvecklingen av ett mera integrerat kommunikationssystem är angelägen för att arbetet i trafikledningscentralen inte ska bli alltför komplext och personalkrävande utan kunna fungera ur arbetsmiljösynpunkt. Systemintegrationen kommer att minska risken för att personliga misstag sker och att det uppstår brister i information och förundersökningsmaterial.

Systemen behöver även samordnas och integreras ur service- och utrymmestekniska skäl då det idag krävs specialister till varje enhet för att kunna garantera en bra driftsäkerhet i systemet. Med ett mer integrerat system kommer behovet av specialister att minska. Risken för sammanblandning av information kommer helt att försvinna, och vid service- och driftstörningar kan hela datapaket bytas ut och ersättas av nya delar som styr hela stationen.

RESULTAT – UTVECKLING OCH DRIFT AV TRAFIKLEDNINGSCENTRAL

Projektet har planerats och genomförts i huvudsak enligt plan. Under försöksperioden kontrollerades 8 745 fordonsförare helt automatiskt. Av alla som passerade, tryckte 6-7 % på hjälpknappen. Av dessa fick flertalet den hjälp de behövde via de förinspelade hjälpmeddelanden som automatiskt startar när man trycker på knappen. Andra fick därefter ytterligare hjälp via operatörerna i trafikledningscentralen. Endast två förare kunde inte guidas via trafikledningen, då de inte behärskade något av de sju olika språk som användes för kommunikation. För att i framtiden lösa detta, behöver även albanska och makedonska kommuniceras, eftersom en ökande andel yrkesförare har något av dessa språk som modersmål. Andra språk kan också bli aktuella beroende på var kontrollstationen placeras.

De automatiska larmen som indikerar om ett fordon stått längre än 20 sekunder i fällan utan att föraren lämnat ett godkänt utandningsprov har också fungerat som avsett. Kameraövervakningen med s.k. vattenstämplat material har fungerat bra och underlaget har legat till grund för flera åtal. Kommunikationen via 4G i kontrollstationen och fiber i trafikledningscentralen har varit lite ansträngd, främst via 4G-uppkopplingen där mycket filmmaterial från kamerorna har streamats och tagit mer bandbredd än operatören Telenor uppskattade i förväg. Detta har vid en handfull tillfällen inneburit att trafikledningscentralen varit tvungen att avbryta kontrollen p.g.a. bandbrist. Detta går att lösa i en fortsatt verksamhet om man har en stabilare uppkoppling i kontrollstationen.

Den iPad som skräddarsyttts med en speciell applikation med de 15 vanligaste fraserna för att kommunicera med användarna på sju olika språk fungerade men var inte tillräckligt integrerad i systemet p.g.a. för hög kostnad. Detta kan lösas på ett optimalt sätt i samband med att anläggningen uppdateras med fler språk.

Anläggningen klarade av att registrera hur många fordon som passerade genom kontrollen och hur många förare som tryckte på hjälpknappen. Denna information fördes efter genomförd kontroll in i den loggbok där alla händelser under dagen sammanställdes.

Innan kontrollen startades på morgonen i samband med att färjan anlände till färjeläget upprättades en kontakt mellan personalen i trafikledningscentralen och med tjänsteman från den berörda myndigheten som enligt upprättad passningslista stod som ansvarig för dagens kontroller. Vid akuta alkoholarm i samband med färjeankomst kontaktades ansvarig patrull som anmält sig på morgonen direkt. Under övriga tider på dagen kontaktades polisens länskommunikationscentral. Under december månad upprättades en ny rutin med ordningspolisen i Göteborg, som ständigt hade beredskap att rycka ut om någon ertappades.

Polisen och tullen uppger i sina utvärderingar att kontakterna med trafikledningscentralen fungerat väl och att man fått bra stöd och hjälp. Det hade inte uppstått några problem med att lagföra de förare som ertappats och gripits för rattfylleri eller grovt rattfylleri i samband med den automatiska nykterhetskontrollen. Inga komplikationer eller tveksamheter ur rättssäkerhetssynpunkt hade uppstått.

Under försöksperioden följdes eventuella indikationer i kontrollstationen om alkohol i förarens utandningsluft upp genom vanligt sållningsprov i polisens sållningsinstrument före bevisprovstagning. Detta gjordes för att kunna utesluta positiva utandningsprov som beror på munalkohol. Den samlade bedömning som gjordes under projektet är dock att det är möjligt att kunna använda den automatiska nykterhetskontrollen som sållningsinstrument. Den redan idag befintliga lagstiftningen är fullt tillräcklig, men Rikspolisstyrelsens föreskrifter behöver kompletteras och anpassas. Vissa förtydliganden kan också behöva göras i andra författningar, vilket bör kunna göras av Rikspolisstyrelsen i samråd med berörda parter.

BEHOVSANALYS OCH VILJEINRIKTNING BETRÄFFANDE NYKTERHETSKONTROLLER VID ÖVRIGA SVENSKA HAMNAR

Behoven av effektivare och mera frekventa nykterhetskontroller i hamnar och färjelägen har redan diskuterats under lång tid. I promemorian *Alkoholutandningsprov i svenska hamnar* (Ds 2008:68) beskrivs den generella rattfylleriproblematiken i hamnarna:

Erfarenheterna från senare år, bl.a. inte minst provresultaten i Ystads hamn, visar att det i stor utsträckning förekommer att förare av fordon som ankommer med bilfärjor till Sveriges hamnar är påverkade av alkohol i sådan grad att de uppenbarligen utgör en fara för trafiksäkerheten. Eftersom det finns särskild anledning att genomföra kontroller på platser där andelen rattfyllerister bland fordonsförarna kan antas vara hög, är det mycket angeläget att kontrollen av trafiknykterheten ökar i anslutning till ankommande trafik i svenska hamnar.⁷

En slutsats som dras i promemorian är att antalet kontroller i hamnarna skulle kunna ökas och rattfylleribrotten förebyggas om kretsen av personer som har befogenhet att göra nykterhetskontroller utvidgades. Det bör påpekas att vid den tidpunkt då promemorian skrevs (2008) var den teknisklösning som används i de automatiska nykterhetskontrollerna ännu inte tillgänglig.

Som en del av projektet har en enklare inventering skett, där MHF i dialog med olika hamnstyrelser, säkerhetsansvariga och vissa vd och hamnchefer kan konstatera att samtliga har haft negativa erfarenheter av berusade förare. Någon uppgav till och med att man uppmanat sin personal som åker till jobbet att ta

⁷ *Alkoholutandningsprov i svenska hamnar*, Justitiedepartementet, Regeringskansliet, Stockholm, 2008, s. 72

alternativa vägar när de vet att vissa färjor kommit in eftersom det finns risk att möta onyktra förare från färjan på vägen. Frustrationen är ofta stor över myndigheternas bristande resurser när det gäller att kunna upprätthålla en adekvat kontrollverksamhet. Flera har också på egen hand genom åren testat egna metoder att kontrollera berusade förare, vilket inte fallit i god jord hos exempelvis polis och åklagare. För att genomföra nykterhetskontroller i trafik krävs nämligen att förfarandet har stöd i svensk lag, något som har förbisetts i en del fall. Från hamnarnas sida finns det generellt sett en efterfrågan på de effektiva trafiknykterhetskontroller som projektets koncept möjliggör. Hamnorganisationen Sveriges hamnar, som är en branschorganisation för samtliga Sveriges större hamnar, uppger att de stöder införandet av automatiska nykterhetskontroller fullt ut. De uppger dock att det är viktigt att belysa att det är en myndighetsuppgift att kontrollera berusade förare och inget som de ser att den enskilda hamnen eller rederiet bör hålla på med. De menar också att det knappast finns ett rederi, en hamn-VD eller hamnstyrelse med negativ inställning till automatiska nykterhetskontroller. Detta under förutsättning att kontrollverksamheten flyter på lika bra som i Göteborg och inte skapar logistikproblem i hamnen.

Sveriges hamnar vill också poängtera att det behövs externa medel för att kunna genomföra ombyggnation och installation av automatiska nykterhetskontroller. Redan idag tycker de att hamnarna och rederierna får stå för alltför stor kostnad av den kontrollverksamhet som polis, tull och kustbevakning genomför, då de tvingas tillhandahålla lokaler, fordonshallar, röntgenapparater m.m. utan ersättning.

Vid införande av automatiska nykterhetskontroller i en ny hamn, bör en kartläggning göras av befintlig färjetrafiks rotorider, d.v.s. beräknad tid för avlastning och pålastning innan nästa färjeavgång. Vidare bör avståndet mellan färja och kontrollstation mätas för att man ska kunna säkerställa att detta avstånd är tillräckligt stort i förhållande till mängden fordon från färjan. Avkörningstiden från första till sista fordon från färjan kan mätas med tidtagning och det bör genom observationer på plats noteras vilka "flaskhalsar" som finns i trafikflödet genom hamnen under tidsperioden innan kontrollstationen tas i bruk. Trafikflödet påverkas också av hur övergången mellan hamnområde och det vanliga vägsystemet är utformat. Oftast måste trafiken från hamnen anpassas till rådande väjningsplikter och trafikljus, vilket direkt påverkar trafikflödet från hamnen. Kontrollstationen måste utformas med hänsyn till mängden fordon och trafikflödets intensitet. Det kan göras dels genom antalet fällor som byggs och dels genom den tekniska utformningen som kan vara mer eller mindre snabb. Allt detta kan sammanställas i en matris med adekvata nyckeltal, s.k. Key Performance Indicators (KPI). Denna matris kommer då att utgöra ett adekvat underlag för införande av automatiska nykterhetskontroller i tillkommande hamnar. Slutligen bör hänsyn tas till befintlig fysisk utformning av hamnen samt möjligheten att använda redan befintliga installationer i hamnen. För trafikledningscentralens vidkommande får mängden fordon, antalet fällor och trafikflödets intensitet betydelse för bemanning och rutiner.

Beträffande de reella behoven av automatiska nykterhetskontroller vid olika hamnar utifrån förekomsten av alkoholpåverkade förare, saknas fortfarande statistik som jämför hamnarna med varandra och med andra platser där nykterhetskontroller av förare genomförs. Polisen hävdar dock att rattfylleri generellt sett är vanligare vid hamnar jämfört med trafiken i övrigt, vilket också stöds av siffror från Tullverket.⁸

INVENTERING AV ANDRA GEOGRAFISKT MÖJLIGA PLACERINGAR SOM T.EX.

GRÄNSPASSERINGAR

De tekniska funktionerna i den automatiska nykterhetskontrollen fungerade som planerat. Det har lett till att MHF nu tittat på möjligheter att kunna genomföra liknande kontroller också inom andra områden. Ett projekt som har inletts under år 2014 är att undersöka möjligheten att införa automatiska nykterhetskontroller av flygbesättningar och markpersonal på de svenska flygplatserna. Den trafikledningscentral som utformats inom detta projekt kommer därmed också att kunna utgöra grunden för ett flygsäkerhetssystem.

⁸ Polisen, Pressmeddelande 2013-08-20

Den automatiska nykterhetskontrollen med tillhörande trafikledningscentral skulle kunna effektivisera polisens kontroller utmed de stora vägarna eller myndighetskontroller vid gränspasseringar. Detta genom att automatiska nykterhetskontroller helt enkelt sätts upp t.ex. i anslutning till polisens kontrollplatser. Det är fortfarande för tidigt att bedöma efterfrågan på automatiska nykterhetskontroller vid olika gränspasseringar, eftersom stora delar av polisen och tullen fortfarande inte har haft möjlighet att bekanta sig med det nya sättet att kontrollera. Klart är dock att tullens möjligheter att med vanliga metoder kontrollera nykterhet vid gränspasseringarna idag begränsas av en köproblematik vid gränsstationerna. Problemen diskuteras i en aktuell studie, *Gränshinder 108. Kö vid tullstationer*, som beskriver köproblem vid den svensk-norska gränsens tullstationer. Det är ett komplext problem som kräver en rad åtgärder för att förbättra situationen. Bland föreslagna lösningar nämns bland annat införandet av bomsystem och ökade kontroller av hur lång tid fordon befinner sig på tullplan samt påföljder vid överträdelser.⁹ Vid eventuell användning av automatiska nykterhetskontroller i anslutning till tullstationer måste alltså hänsyn tas till den generella logistiska problematiken. Oavsett var automatiska nykterhetskontroller placeras geografiskt, är det viktigt att myndighetsresurser finns inom räckhåll för att kunna genomföra en förundersökning vid misstanke om rattfylleri. I ett uppmärksammat fall från 2013 ledde brist på personal och kompetens till att en alkoholpåverkad man som stoppades i tullen i Storlien kunde åka vidare utan rättsliga påföljder.¹⁰

Det finns också ett stort behov av att kunna kvalitetssäkra personalen inom andra utsatta och riskfyllda arbetsplatser såsom kärnkraftverk m.m. De växande problemen med våld på idrottsarenor har under senare tid också fått mycket uppmärksamhet. En viktig bakomliggande faktor är att många av de supportrar som utövar våld också är påtagligt berusade. Om en promillegräns på lämplig nivå kunde införas för tillträde till arenan skulle vi sannolikt få se en betydligt lugnare, mer harmonisk och mindre våldsbenägen publik. Med den nya tekniken att genomföra alkoholutandningsprov på lika kort tid som det tar för en pendlare i Stockholms tunnelbanna att passera spärren till tunnelbannan, öppnas möjligheter att kunna testa många personer på kort tid utan att det kräver stora personalresurser.

SLUTSATSER OCH DISKUSSION

En trafikledningscentral är en mycket viktig del i helheten för att få den automatiska nykterhetskontrollen att fungera fullt ut. För att kunna bibehålla ett högt förtroende hos användarna av den automatiska nykterhetskontrollen är det av största vikt att säkerheten hos kontrollstationen är mycket hög och att flödet genom kontrollstationen aldrig stoppas upp p.g.a. att användarna inte fått den hjälp de har behövt för att lära sig att lämna ett utandningsprov. Trafikledningscentralen behöver kunna kommunicera med användarna på minst 7-9 olika språk beroende på var stationen är placerad. Vid misstanke om rattfylleri måste larmfunktion och samordning mellan berörda myndigheter fungera bra för att inte orsaka stillestånd och köbildning då bommen inte går upp för en berusad förare. Inspelat material bör hanteras på ett korrekt sätt med hänsyn till den personliga integriteten samt gällande lagar och föreskrifter.

Med en trafikledningscentral som hanterar inkommande larm i turordning är det möjligt att skapa en mycket effektiv organisation för obligatoriska kontroller i samtliga Sveriges hamnar. Funktionen i trafikledningscentralen är ju också kompatibel med att kunna hantera liknande larm från andra applikationer, exempelvis från nykterhetskontroller för kabinpersonal eller i andra miljöer där det finns anledning att kontrollera nykterhet.

Trafikledningscentralen har också en viktig roll att fylla när det gäller validering och granskning av mätresultat samt ansvar för att kontroll och kalibrering har skett. Förekomsten av s.k. störande ämnen i en fordonskupé kan under vissa förhållanden vara stor och kan då orsaka felaktigt positiva utandningsprov i utrustningen. Att hantera detta kräver en unik kompetens när det gäller att kunna analysera och värdera resultatet från

⁹ KGH Consulting, *Gränshinder 108. Kö vid tullstationer*, 2014

¹⁰ Sveriges Radio den 7 augusti 2013: <http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=78&artikel=5611395>

sållningsprovet. Detta för att inte i onödan larma polis, tull eller kustbevakning och därmed starta en förundersökning som är baserad på kontaminering av utandningsprovet och inte på verklig alkoholpåverkan.

Den nya tekniken i den automatiska nykterhetskontrollen gör det möjligt att få ut fullständiga utandningskurvor så att en adekvat bedömning kan göras om det rör sig om en verklig påverkan eller en kontaminering av utandningsluften.

Med en väl organiserad trafikledningscentral kan samtliga fordon som passerar ut från en hamn kontrolleras med en minimal personalinsats och helt utan bemanning på plats i hamnen.

Beträffande fortsatt verksamhet finns flera olika scenarier som kan diskuteras avseende trafikledningscentralens roll och arbete. Om automatiska nykterhetskontroller permanentas och fullt ut jämföras med sållningsprov utförda av polis-, tull- eller kustbevakningstjänsteman måste det finnas stöd för detta i en permanent föreskrift. Stöd för detta förfarande finns redan i befintlig lagstiftning, vilket också har fastslagits av Rikspolisstyrelsens jurister.

Trafikledningscentralen har två viktiga uppgifter enligt den arbetsform som har utvecklats i försöksprojektet.

Den första och stora uppgiften är att säkerställa att trafikflödet genom kontrollstationen fungerar samt att de förare som behöver individuell vägledning för att lämna utandningsprov och köra vidare får nödvändig hjälp. Grundidén med den automatiska nykterhetskontrollen är att varje förare kontrolleras snabbt och utan dröjsmål och att många fler förare kan kontrolleras per tidsenhet än vid manuella nykterhetskontroller.

Den andra uppgiften är att säkerställa att rutinerna vid larm om misstänkt alkoholpåverkan är effektiva och rättssäkra, vilket kräver kompetent och behörig personal som hanterar dessa larm. Vår bedömning är att dessa två huvuduppgifter i framtiden kan lösas på tre olika sätt:

1. En separat trafikledningscentral svarar för hantering av de tekniska och logistiska larm som den automatiska nykterhetskontrollen genererar och för direkt kommunikation med förarna när osäkerhet och problem uppstår. Den personal som ska arbeta med detta måste ha god simultanförmåga och kunna använda de olika hjälpmedel som finns i systemet samt behärska den språkliga kommunikationen på en rad olika språk. Vidare bör personalen omfattas av sekretess, med hänsyn till förarnas integritet, vilket kan garanteras via ackreditering som omfattar detta. En huvuduppgift är att arbeta förebyggande och upprätthålla bra trafikflöden genom de kontrollstationer som är anslutna till centralen. Detta måste fungera fullt ut även vid en kraftig utbyggnad av antalet automatiska nykterhetskontroller i Sverige.

2. De larm om positiva utandningsprov som kommer från kontrollstationen måste åtgärdas skyndsamt enligt gällande lag och föreskrifter. Erfarenheterna från försöksperioden i Göteborg visar att en kraftig ökning av antalet genomförda utandningsprov mycket snabbt leder till att andelen positiva utandningsprov minskar. Därmed minskar också arbetet med att följa upp och lagföra misstänkta rattfyllerister. Hanteringen av s.k. alkoholarm från kontrollstationen skulle kunna hanteras fristående från trafikledningscentralen inom befintlig organisation hos polis, tull och kustbevakning.

Det som då behöver göras är:

- a) ta emot ett automatiskt larm om misstänkt alkoholpåverkad förare i kontrollstationen,
- b) larma ut patrull från berörd myndighet till kontrollstationen,
- c) vid tveksamhet beträffande vem som kört fram till stationen, ska patrullen inhämta rörligt bildmaterial från stationens kameror,
- d) inleda förundersökning enligt gängse rutiner.

3. Det tredje alternativet är att det i trafikledningscentralen (1) finns personal med behörighet att direkt fullgöra det som idag hanteras av exempelvis polisens länskommunikationscentral (LKC).

Under försöksprojektet har det diskuterats vilka resurser som finns inom behöriga myndigheter när det gäller möjligheter att på plats följa upp misstänkta rattfyllerister ifall kontrollverksamheten genom automatiseringen ökar kraftigt. Klarar respektive myndighetsorganisation av att göra detta när resurserna är begränsade eller t.o.m. kraftigt minskade? Även här har projektägaren en idé om hur förundersökningsrutinerna skulle kunna effektiviseras och verkställas, vilket dock ligger utom ramarna för denna rapport. Arbetsnamnet är "virtuell polis alltid på plats".

TACK FÖR SAMVERKAN

Slutligen vill vi som projektutförare tacka Trafikverket forskning och innovation, som har möjliggjort projektet. Vi vill också rikta ett speciellt tack till företaget Servotek, som välvilligt har medverkat i utvecklingsarbetet och nedlagt ett omfattande arbete kopplat till funktioner i trafikledningscentralen.