

RAPPORT

Uppdrag att införa anläggningar för nykterhetskontroller

Slutredovisning av regeringsuppdrag N2017/05711/MRT



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Slutredovisning av uppdrag att införa anläggningar för nykterhetskontroll

Dokumentdatum: 2020-12-16

Ärendenummer: TRV 2017/91801

Version: 1.0

Kontaktperson: Lennart Kaland

Innehållsförteckning

SAMMANFATTNING.....	4
Slutsats och rekommendation	5
BESKRIVNING AV UPPDRAGET OCH DESS GENOMFÖRANDE	6
Uppdraget.....	6
Bakgrund.....	6
Kartläggning av problembilden	6
Uppdragets genomförande	7
Samverkan med kontrollmyndigheter.....	7
DIALOG MED HAMNAR OCH BRANSCHORGANISATIONER.....	7
JURIDISKA FÖRUTSÄTTNINGAR.....	8
Användning av ”alkobom”	8
Tidigare försökslagstiftning för trafiknykterhetskontrollanter	9
Anskaffning, etablering och drift av anläggningar	9
Befogenheter och kompetens	9
Överenskommelse om etablering	9
ANALYS AV MARKNADEN FÖR UTRUSTNING	10
UTVECKLING AV KONTROLLANLÄGGNINGAR.....	10
Koncept för nykterhetskontroller inkl trafiksäkerhetskontrollanter.....	10
Två typer av kontrollanläggningar.....	11
AVTALSMODELL.....	12
GENOMFÖRDA OCH PÅGÅENDE ETABLERINGAR	13
Göteborgs Energihamn	13
Trelleborgs hamn	13
Kapellskärs hamn	14
Karlskrona hamn	14
Värtahamnen och Stadsgården – Stockholms Hamnar	14
Karlshamns hamn	14
Påverkan av coronapandemin.....	14
INFORMATIONSAKTIVITETER	14
Informationsmaterial	14
Kommunikation av verksamhetens resultat.....	15
EKONOMI	15
SLUTSATS OCH REKOMMENDATION.....	15
REFERENSDOKUMENT	16

Sammanfattning

Trafikverket har genomfört uppdraget enligt givna riktlinjer och arbetet har bedrivits inom följande huvudområden:

- Omvärldsanalys och faktainsamling
- Utredningar av de juridiska förutsättningarna för Trafikverkets etablering av automatiska nykterhetskontroller i hamnar
- Dialog med Sveriges Hamnar, Svensk Sjöfart och aktuella hamnar om etablering av anläggningar för nykterhetskontroller
- Avtalslösningar för etablering och drift av kontrollanläggningar i hamnar
- Utredningar kring förutsättningar för upphandling av kontrollutrustning
- Etablering av kontrollanläggningar
- Framtagande av informationsmaterial att användas på färjor och i hamnar.

Trafikverket har utvecklat tekniklösningar och arbetsmetoder för nykterhetskontroller i hamnar. Detta både vad avser anläggningar för egenkontroll av tillståndsgiven trafik (nedan benämnda typ 1) och myndighetskontroller av färjetrafik (nedan benämnda typ 2). För att verifiera utvecklade lösningar och metoder har två anläggningar etablerats och tagits i drift.

Kontrollanläggningar av typ 1 kan drivas av respektive hamn som en ”egenkontroll” av fordonsförarens nykterhet där polis endast tillkallas då anläggningen indikerat att någon är misstänkt för rattfylla. Detta är möjligt då de förare som trafikerar hamnområdet behöver ha hamnens tillstånd och i detta tillstånd kan underkastelse av nykterhetskontroller ingå. En anläggning av denna typ har varit i drift i Göteborgs Energihamn under perioden augusti 2019 till mars 2020 då den togs ur drift på grund av situationen med coronapandemin.

Kontrollanläggningar av typ 2 möter fordonsförare som inte har underkastat sig något avtal om nykterhetskontroller, typ färjetrafik, varför nykterhetskontroller vid dessa anläggningar måste bedrivas av en kontrollmyndighet. En anläggning av den här typen var i drift i Trelleborgs hamn från januari 2020 till mars 2020 då även den togs ur drift på grund av rådande situation med risk för spridning av coronaviruset.

Ett införande av Trafiksäkerhetskontrollanter skulle ge möjligheter till en ny resurs att använda vid kontroller av färjetrafiken i hamnar. Ett införande skulle göra att etableringen av kontrollplatser i hamnar och andra lämpliga trafikmiljöer, skulle kunna intensifieras med stora trafiksäkerhetsvinster som följd. Av det skälet har Trafikverket och Polismyndigheten tillställt en gemensam hemställan till Regeringskansliet i syfte att utreda frågan om Trafiksäkerhetskontrollanter. Frågan utreds nu som en del i utredningen om effektivare kontroller av yrkestrafik på väg, kommittédirektiv, dir.nr 2019:51.

I flera hamnar, bland annat Kapellskärs, Karlskrona, Karlshamns, Värtahamnen och Stadsgårdens hamn är planering, projektering och etablering av kontrollanläggningar påbörjade. På grund av rådande situation med risk för spridning av coronaviruset har Polismyndigheten, beslutat upphöra med sina rutinmässiga alkoholutandningsprover. Detta har fått till följd att de anläggningar som tagits i drift nu är avstängda och de hamnar som har anläggningar klara att ta i drift eller som håller på att planeras, avvaktar Polismyndighetens agerande i frågan.

Resultat av genomförda kontroller i Göteborgs energihamn och Trelleborgs hamn indikerar att förekomsten av rattfulla förare är på samma nivå i dessa hamnar som för det övriga vägnätet i Sverige.

Slutsats och rekommendation

Efter genomfört uppdrag drar Trafikverket slutsatsen att nykterhetskontroller i hamnar är viktiga och prioriterade på samma sätt som i det övriga vägnätet.

Användning av automatiserade kontrollanläggningar, typ alkobommar, är att betrakta som våldsanvändning och kräver närvaro av personal från någon kontrollmyndighet. Ett införande av Trafiksäkerhetskontrollanter skulle ge möjligheter till en ny resurs att använda vid kontroller av färjetrafiken i hamnar och avlasta kontrollmyndigheterna. Ett införande skulle göra att etableringen av kontrollplatser i hamnar och andra lämpliga trafikmiljöer, skulle kunna intensifieras med stora trafiksäkerhetsvinster som följd.

Om kontrollerna genomförs som egenkontroll vid infarten till hamnen och med hamnen som huvudman, kan automatiserad kontroll med exempelvis ”alkobommar” med fördel användas. Detta bidrar till en ökad trafiksäkerhet i vägnätet samtidigt som det kan skapa en förbättrad arbetsmiljö i hamnområdet. Erfarenheterna från Göteborgs energihamn är mycket goda.

Hamnbolagen har ingen juridisk skyldighet att upplåta mark eller att medverka till etableringen av nykterhetskontroller, varför all etablering av kontrollanläggningar måste ske på basis av frivillighet hos hamnarna. Uppdragets genomförande har resulterat i att metoder och teknik för nykterhetskontroller har utvecklats, testats och verifierats inom ramen för gällande lagstiftning. De aktörer som deltagit i arbetet, branschorganisationer, berörda hamnar, rederier och myndigheter har ställt sig positiva till framtagna koncept.

Coronapandemin har på flera sätt kraftigt försvårat arbetet med uppdraget under 2020. I stort sett alla diskussioner med hamnarna om utveckling och planering av anläggningar för nykterhetskontroller har pausats. Ett fåtal anläggningar har varit i drift och på grund av detta har något användarråd ännu inte bildats.

Baserat på ovanstående slutsatser rekommenderar Trafikverket ett fortsatt arbete i form av följande:

- Att införande av trafiksäkerhetskontrollanter möjliggörs.
- Att Trafikverket ges i uppdrag att fortsätta införandet av funktionella kontrollplatser (typ 2) i hamnar med färjetrafik, för nyttjande av kontrollmyndigheterna och trafiksäkerhetskontrollanter.
- Att Trafikverket ges i uppdrag att fortsätta etablerandet av kontrollanläggningar (typ 1) i hamnar med tillståndsgiven trafik.
- Att Trafikverket ges möjlighet att finansiera fortsatt utveckling i form av anskaffning, etablering och underhåll av anläggningen för nykterhetskontroller i hamnar.
- Att Trafikverket ges i uppdrag att införa ett användarråd i syfte att följa upp och utvärdera verksamheten.

Detta förutsätter att verksamheten långsiktigt går att säkra ur ett smittskyddsperspektiv.

Beskrivning av uppdraget och dess genomförande

Uppdraget

Trafikverket har fått i uppdrag att införa anläggningar för nykterhetskontroller i vissa hamnar enligt regeringsbeslut 2017/05711/MRT. Trafikverket ska även föreslå hur mobila lösningar för automatisk nykterhetskontroll kan användas vid övriga hamnar och andra lämpliga platser i trafikmiljön. Uppdraget till Trafikverket omfattar:

- Utveckling, anskaffning och etablering av utrustning till fasta anläggningar och mobila lösningar för automatisk nykterhetskontroll
- Underhåll, drift och teknisk förvaltning av anläggningarna
- Informationsinsatser med anledning av införandet
- Ansvar för att utvärdering av verksamheten genomförs, samt
- Etablering av ett användarråd.

Trafikverket ska ingå nödvändiga överenskommelser med berörda myndigheter, huvudmän, markägare m.fl. I den utsträckning överenskommelser förutsätter utgifter på statens budget ska dessa ingås med förbehåll för att riksdag och regering fattar nödvändiga beslut. Om det bedöms nödvändigt ska Trafikverket lämna förslag till förändringar i befintlig lagstiftning. Polismyndigheten och Tullverket ska beredas möjlighet att inkomma med synpunkter under uppdragets genomförande.

Införandet ska ske stegvis och minst en anläggning ska vara i drift senast den 1 juli 2018. Uppdraget ska slutredovisas senast den 31 december 2020.

Bakgrund

Motorförarnas Helnykterhetsförbund (MHF) genomförde under 2013–2015 försöksprojekt med automatisk nykterhetskontroll i Göteborg och Stockholm för kontroll av fordonsförare i ankommande färjetrafik.

Våren 2015 gav regeringen, i beslut N2015/3208/MRT, Trafikverket i uppdrag att i samråd med Transportstyrelsen, Polismyndigheten, Kustbevakningen, Tullverket, branschföreträdare samt övriga berörda aktörer analysera de juridiska, ekonomiska och praktiska förutsättningarna för ett införande av automatiska nykterhetskontroller i vissa hamnar. Uppdraget redovisades den 2 november 2015 till Regeringskansliet.

Våren 2016 gav regeringen, i beslut N2016/02791/MRT, Trafikverket i uppdrag att förbereda för införande av anläggningar för nykterhetskontroller i vissa hamnar. Uppdraget redovisas till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) i januari 2017.

Det uppdrag Trafikverket nu har genomfört har bland annat använt sig av fakta och erfarenheter från de tidigare genomförde pilotprojekten och regeringsuppdragen.

Kartläggning av problembilden

Ungefär var 500:e förare på vägarna i Sverige beräknas vara påverkad av alkohol. Det motsvarar cirka 0,2 procent av den totala trafiken i Sverige. Cirka 30% av alla dödsolyckor i vägtrafiken har direkt eller indirekt koppling till alkohol och/eller droger.

Trafikverkets bedömning är därför att det finns ett stort behov av nykterhetskontroller på olika platser i vägnätet för att minska antalet omkomna och skadade i alkoholrelaterade trafikolyckor, exempelvis i hamnar.

Trafikverket har tillsammans med VTI konstaterat att det inte finns någon officiell statistik som tyder på att densiteten av rattfylleri är högre i eller runt en hamn, än den är någon annanstans i vägtrafikmiljön. Dock kan konstateras att en hamn ofta har en stor genomströmning av såväl yrkestrafik som privattrafik och av det skälet är lämplig för nykterhetskontroller.

Trafikflödet i en hamn består oftast både av tillståndsgiven yrkestrafik för omlastning mot båt samt en blandning av yrkestrafik och privattrafik som åker färja. Trafikverket har utgått från ovan nämnda kartläggning och betraktat båda dessa trafikströmmar som lika betydelsefulla vid införandet av nykterhetskontroller.

Uppdragets genomförande

Trafikverket har, inom ramen för uppdraget, arbetat med kartläggning av problembilden, omvärldsanalys, juridiska utredningar, utvärdering av tekniska lösningar och övriga aktiviteter som krävs för etablering av anläggningar för nykterhetskontroll.

Uppdraget har bedrivits i mycket nära samarbete med Polismyndigheten. Arbetsgrupper har bildats utifrån olika ämnesområden med representanter från berörda parter. Arbetsgrupper har även bildats för varje enskild etablering av kontrollanläggningar med representanter från hamnledningen regional/lokal polis, regional/lokal representation från Tullverket.

Coronapandemin har på flera sätt kraftigt försvårat arbetet med uppdraget under 2020. I stort sett alla diskussioner med hamnarna om utveckling och planering av anläggningar för nykterhetskontroller har pausats. Ett fåtal anläggningar har varit i drift och på grund av detta har något nationellt användarråd inte bildats. Behovet av samverkan har lösts på regional/lokal nivå mellan inblandade parter och uppföljning av verksamheten har skett av Trafikverket.

Samverkan med kontrollmyndigheter

Polismyndigheten och Tullverket har nationellt och regionalt deltagit i dialogen och lämnat synpunkter kring införandet av nykterhetskontroller. Även Kustbevakningen har initialt deltagit i dialogen. Dialogen har varit positivt och vilja till samverkan har uttryckts även om myndigheterna har olika huvuduppdrag. De regionala och lokala dialoger som förts mellan myndigheterna har resulterat i konkret samverkan vid projektering och drift av anläggningar i bl.a. Göteborg, Trelleborg och den som är planerad att tas i drift i Kapellskär.

Dialog med hamnar och branschorganisationer

Trafikverket har fört en nära dialog med branschorganisationerna Sveriges Hamnar och Svensk Sjöfart. Såväl Sveriges Hamnar som Svensk Sjöfart har ställt sig positiva till införandet av nykterhetskontroller men betonat att ett införande måste ske på ett konkurrensneutralt sätt utan negativ påverkan på hamnar och rederiers logistik.

Som angivits under avsnittet *Juridiska förutsättningar* finns ingen juridisk skyldighet för hamnarna att upplåta mark eller på annat sätt bidra till etableringen av kontrollanläggningar, utan varje etablering måste föregås av ett frivilligt samråd för varje enskild hamn. Trafikverket har därför lagt stort vikt vid att besöka alla berörda hamnbolag/hamnar för att skapa samsyn kring behovet av nykterhetskontroller och former för införandet. De rederier som trafikerar aktuella hamnar har också inkluderats i dialogen. Syftet har varit att skapa delaktighet och minska rederiernas uttryckta farhågor om att ett införande av nykterhetskontroller skulle påverka deras affärsverksamhet på ett negativt sätt.

Trafikverkets målsättning har varit att samtliga aktuella hamnar ska införa någon form av nykterhetskontroll.

Totalt har 14 hamnbolag (som representerar 23 hamnar) samt Öresundsbrokonsortiet kontaktats och en dialog om införande av kontrollanläggningar har inletts med flertalet av dem.

- Öresundsbron
- Copenhagen Malmö Port Norra Hamnen AB
- Ystad Hamn Logistik AB
- Trelleborgs Hamn AB
- Helsingborgs Hamn AB
- Hallands Hamnar AB
- Göteborgs Hamn AB
- Strömstad hamn
- Stockholms Hamn AB
- Södertälje Hamn AB
- Umeå Hamn AB
- Region Gotland.

Juridiska förutsättningar

Trafikverket har tillsammans med Polismyndigheten och Tullverket undersökt de juridiska förutsättningarna för införandet och operativ drift av automatiserade anläggningar för nykterhetskontroller i hamnar.

Användning av ”alkobom”

Trafikverket har tillsammans med Polismyndigheten granskat de rättsanalyser som genomförts i samband med tidigare försök med ”alkobom”-anläggningar och tidigare försökslagstiftning avseende trafiknykterhetskontrollanter. Enligt den analys som Polismyndighetens rättsavdelning genomförde 2011 är användning av ”alkobommar” att betrakta som våldsanvändning. För att ta en sådan anläggning i drift krävs därför att den bemannas av bemyndigad personal från någon kontrollmyndighet. [ref.dok I, Användning av alkolåsterminaler, sk alkobommar].

Vidare har Polismyndighetens rättsavdelning, på begäran av Trafikverket, genomfört en utredning av möjligheten att använda ”alkobommar” som ett sållningsinstrument för

rattfylleri. Utredningen visar att det inte finns stöd i dagens lagstiftning för sådan användning. [ref.dok II, Alkobom som sållningsinstrument].

Tidigare försökslagstiftning för trafiknykterhetskontrollanter

Funktionen trafiknykterhetskontrollant har sin utgångspunkt i ett förfarande i Ystads hamn där väktare i ett auktoriserat bevakningsföretag, på uppdrag av kommunen, genomförde frivilliga nykterhetskontroller av fordonsförare. Dåvarande regering tillsatte då en utredning om väktares möjligheter att genomföra alkoholutandningsprov inom ramen för myndighetsutövning, d.v.s. under färd.

Utredningen resulterade i en lag om försöksverksamhet med trafiknykterhetskontrollanter i hamnar. I stora drag innebar det att trafiknykterhetskontrollanter genom försöksverksamheten fick rätt att i hamnar under polismans ledning, genomföra sållningsprov för alkohol.

Någon verksamhet bedrevs dock inte med denna lagstiftning som stöd och lagen upphörde 2016-07-01.

Anskaffning, etablering och drift av anläggningar

Trafikverket har gjort en analys av förutsättningar och möjligheter för Trafikverket att anskaffa, förvalta och driva anläggningar för automatisk nykterhetskontroll i Sveriges hamnar. Analysen visar att Trafikverket, inom vissa ramar, kan anskaffa anläggningarna och medverka till etableringen av dem men att huvudmannaskapet för de operativa nykterhetskontrollerna måste åvila en kontrollmyndighet vid kontroll av trafikflödet ut från en färja, vilket i ett juridiskt perspektiv är att likställa med trafikflödet på allmän väg. Vid nykterhetskontroller av ett tillståndsgivet trafikflöde in till ett avgränsat hamnområde kontrollerat av hamnbolaget, kan hamnbolaget självt stå som huvudman. Se vidare avsnittet *Teknikutveckling och arbetsmetoder*.

För att Trafikverket skulle kunna vara huvudman för operativa nykterhetskontroller krävs att myndigheten ges ett förändrat uppdrag eller instruktion.

Befogenheter och kompetens

För att möjliggöra operativ drift av nykterhetskontroller av färjetrafik krävs tillgång till dedikerad personal, med rätt befogenheter och kompetens. För att inte kontrollmyndigheterna ska belastas i för stor utsträckning kan införande av trafiksäkerhetskontrollanter vara ett alternativ. Trafiksäkerhetskontrollant är en person (inom eller utom kontrollmyndigheterna) med specifik utbildning och befogenhet att stoppa fordon och genomföra utandningsprov med sållningsinstrument. En sådan verksamhet förutsätter att verksamheten ges stöd i lagen och att lämplig huvudman tilldelas resurser att etablera verksamheten.

I maj 2018 tillställde, Trafikverket och Polismyndigheten en gemensam hemställan, till Regeringskansliet i syfte att utreda frågan om Trafiksäkerhetskontrollanter. Frågan utreds nu som en del i utredningen om effektivare kontroller av yrkestrafik på väg, kommittédirektiv, dir.nr 2019:51.

Överenskommelse om etablering

De flesta hamnar bedriver sin verksamhet som separata aktiebolag inom fysiskt avskilda hamnområden. Detta innebär att Trafikverket inte har någon laglig rätt att etablera kontrollanläggningar på hamnens område eller kräva av hamnbolagen att de ska upplåta mark eller medverka vid etableringen av kontrollanläggningarna. Därför måste alltid en etablering föregås av ett samråd och en överenskommelse om etablering med varje enskild hamn. Trafikverket har utarbetat riktlinjer för dessa överenskommelser.

Analys av marknaden för utrustning

Som en del i utvecklingsarbetet har Trafikverket gjort en analys av tidigare genomförda försök och studier inom området, tekniska lösningar för nykterhetskontroller och frivilliga egenkontroller hos företag/organisation.

Analysen omfattar bland annat möjliga leverantörer av tekniska lösningar för automatiserade nykterhetskontroller av typen fasta och mobila alkobommar. Den visar att det i dagsläget endast finns en leverantör på marknaden som har en utvecklad teknisk lösning för uppgiften. Leverantören har utvecklat den ”alkobom” som användes i tidigare gjorda försök i Göteborg och Stockholm. Analysen visar att det inte finns någon mogen marknad inom området vilket också innebär att det för närvarande inte finns några relevanta standarder att hänvisa till vid en eventuell upphandling av utrustning.

Analysen visar också att de ”Mobila enheter för automatisk nykterhetskontroll”, som ibland nämns i sammanhanget, idag inte existerar på marknaden. Det är inte heller inom det området som utveckling i första hand sker idag, utan den har sin tyngdpunkt i fordonsmonterade alkolås och egenkontroll.

Tillsammans med upphandlingsjurister har möjligheten för en innovationsupphandling analyserats. Analysen visar att den omogna marknaden, den korta uppdragstiden och de utvecklingsinitiativ som för närvarande finns, sammantaget innebär att det i dagsläget inte finns förutsättningar för en framgångsrik innovationsupphandling av anläggningar för automatiserade nykterhetskontroller.

Utveckling av kontrollanläggningar

Koncept för nykterhetskontroller inkl. trafiksäkerhetskontrollanter

Ett koncept har utvecklats som bygger på att förebygga rattfylla i trafiken genom en kombination av nykterhetskontroller innan färd och under färd. Att hindra en påverkad förare innan färd innebär att inget brott har begåtts av föraren och att ingen olycksrisk har uppstått. En rattfull förare som stoppas under färd har gjort sig skyldig till ett allvarligt trafikbrott och skapat en olycksrisk. Därför läggs stor vikt vid åtgärder som hindrar att förare påbörjar en färd i påverkat tillstånd.

Många olika aktörer i samhället möter förare innan en färd påbörjas, t.ex. rederier, hamnar, åkerier, hyrbilsföretag och parkeringsbolag. Om dessa aktörer inför nykterhetskontroller innan färd finns det potential att, utan större statliga investeringar, väsentligt minska antalet påverkade förare på vägarna.

Konceptet innebär vidare att nykterhetskontroller under färd kan genomföras av trafiksäkerhetskontrollanter. En trafiksäkerhetskontrollant är en person med specifik

utbildning och befogenhet att stoppa fordon och genomföra utandningsprov med handhållet sållningsinstrument. Befogenheten regleras i adekvat lagstiftning och polisen leder kontrollinsatsen på distans.

Verksamheten ska ses som ett komplement till de nykterhetskontroller som kontrollmyndigheterna bedriver idag. Konceptet är flexibelt och kan användas i hela vägnätet, inklusive hamnar, och kan anpassas till den detekteringsteknik som för tillfället är aktuell och tillgänglig.

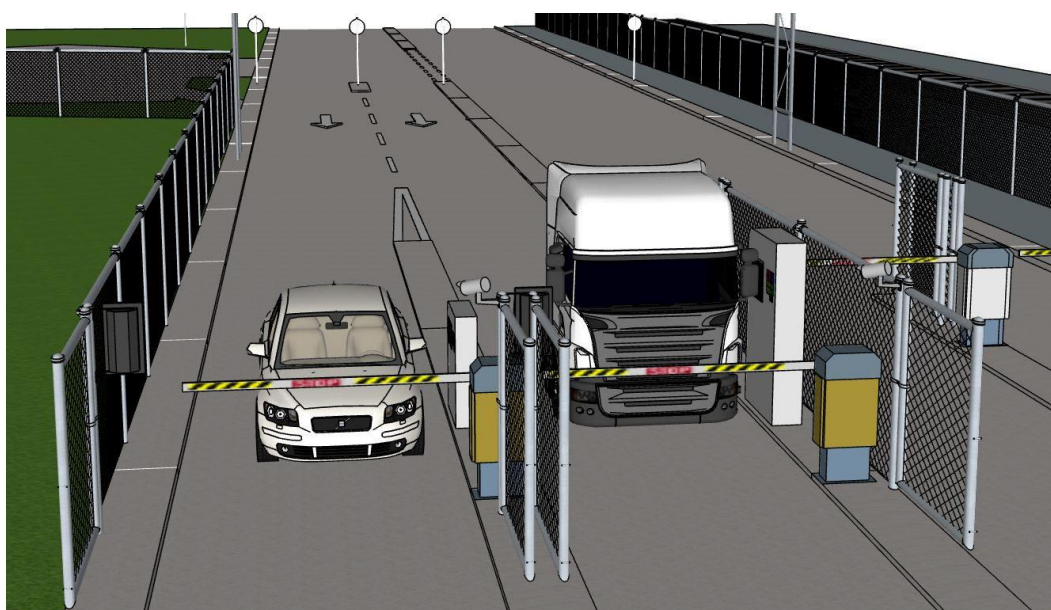
Ett införande av Trafiksäkerhetskontrollanter skulle ge möjligheter till en ny resurs att använda vid kontroller av färjetrafiken i hamnar. Ett införande skulle göra att etableringen av kontrollplatser i hamnar och andra lämpliga trafikmiljöer, skulle kunna intensifieras med stora trafiksäkerhetsvinster som följd.

Två typer av kontrollanläggningar

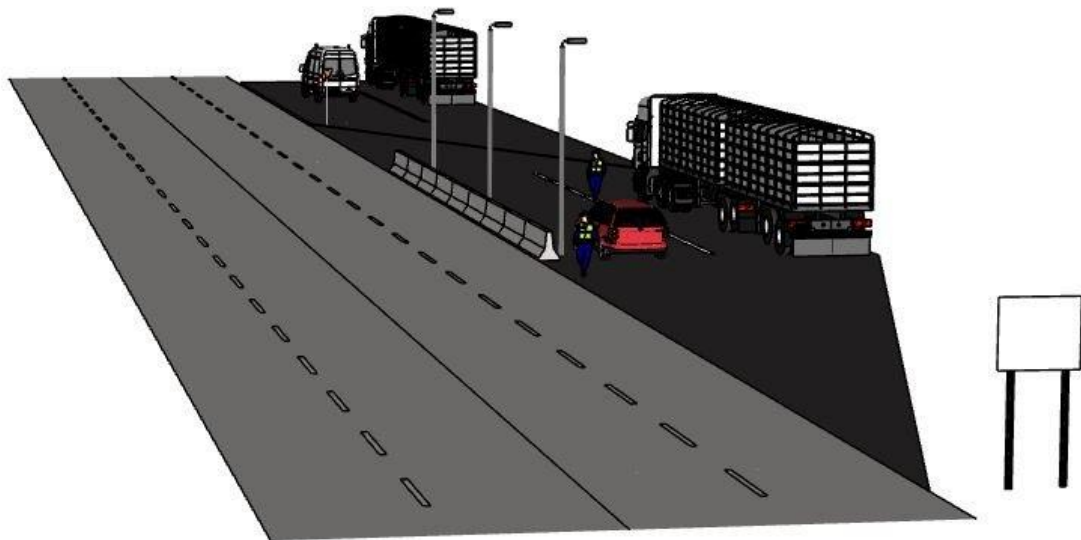
Trafikverket har utvecklat tekniklösningar och arbetsmetoder för nykterhetskontroller i hamnar. Detta både vad avser anläggningar för egenkontroll av tillståndsgiven trafik (nedan benämnda typ 1) och myndighetskontroller av färjetrafik (nedan benämnda typ 2). För att verifiera utvecklade lösningar och metoder har två anläggningar etablerats och tagits i drift.

Kontrollanläggningar av typ 1 kan drivas av respektive hamn som en ”egenkontroll” av fordonsförarens nykterhet där polis endast tillkallas då kontrollerna indikerat att någon är misstänkt för rattfylla. Detta är möjligt då de förare som trafikerar hamnområdet behöver ha hamnens tillstånd och i detta tillstånd kan underkastelse av nykterhetskontroller ingå.

Kontrollanläggningar av typ 2 möter fordonsförare som inte har underkastat sig något avtal om nykterhetskontroller, typ färjetrafik, varför nykterhetskontroller vid dessa anläggningar måste bedrivas av en kontrollmyndighet. Dessa kontroller genomförs som manuella stickprovskontroller med handhållet sållningsinstrument.



Figur 1. Kontrollanläggning typ 1



Figur 2. Kontrollanläggning typ 2

Avtalsmodell

Trafikverket har utarbetat en avtalsmodell att använda vid etablering av såväl kontrollanläggningar typ 1 och typ 2. Avtalet reglerar rätten för Trafikverket att placera utrustning på hamnens mark samt ansvars- och kostnadsfördelning för etablering, drift och underhåll.

Trafikverket eller annan statlig myndighet anskaffar och äger anläggningen. Hamnen anlägger och underhåller anläggningen enligt nedanstående huvudpunkter.

- Trafikverket eller annan statlig myndighet anskaffar kontrollanläggningen.
- Hamnen upplåter mark för kontrollplatsen och kontrollanläggningen.
- Trafikverket eller annan statlig myndighet tillhandhåller riktlinjer för utformning av kontrollplatsen.
- Hamnen projekterar, anlägger plats och etablerar kontrollanläggningen.
- Hamnen säkerställer kontrollplatsens och kontrollanläggningens funktion över tid.
- Staten finansierar anskaffning, etablering och underhåll av anläggningen.
- Hamnen säkerställer att anläggningen underhålls enligt separat avtal på Trafikverkets eller annan statlig myndighets bekostnad.
- Trafikverket eller annan statlig myndighet ansvarar för uppföljning och utvärdering av verksamheten

Genomförda och pågående etableringar

Göteborgs Energihamn

Kontrollanläggningen, av typ 1-Egenkontroll, i Göteborgs Energihamn togs i drift i augusti 2019. Anläggningen fungerar bra och under den period den varit i drift har cirka 10 000 kontroller genomförts. Vid cirka tio kontroller har fordonsförare misstänkts för rattfylleri. Polisen har snabbt varit på plats för att ta hand om dessa fall.



Bild 1. Kontrollstationer vid Göteborgs Energihamn

Trelleborgs hamn

Kontrollanläggning, av typ 2-Myndighetskontroll, i Trelleborg togs i drift i januari 2020. Anläggningen består av en utvecklad kontrollplats med digitala skyltar för information/dirigering av trafikanter som kommer med färjor och ytor för manuella kontroller av polisen i Trelleborg. Kontrollerna utförs av lokal polis med hjälp av handhållet sållningsinstrument. Kontrollerna samordnas med Tullverket. Enligt polisens statistik under perioden februari – mars genomfördes ca 1 000 kontroller varvid två personer misstänktes för rattfylleri.



Kapellskärs hamn

Kontrollanläggningar i Kapellskärs hamn utformas på ett liknande sätt som i Trelleborg för kontroller av kontrollmyndigheter. Nykterhetskontroller planeras att genomföras som stickprovskontroller i parallella körfält på utfartsvägen från hamnen.

Karlskrona hamn

Kontrollanläggningar i Karlskrona hamn utformas på ett liknande sätt som i Trelleborg för kontroller av kontrollmyndigheter. Nykterhetskontroller planeras att genomföras som stickprovskontroller i parallella körfält på utfartsvägen från hamnen.

Värtahamnen och Stadsgården – Stockholms Hamnar

Trafikverket har tillsammans med Stockholms Hamnar enats om att etablera kontrollanläggningar typ 2-Myndighetskontroll, i Värtahamnen och Stadsgården. Arbetet påbörjas så snart Polismyndigheten återupptagit sin verksamhet för nykterhetskontroller med utandningsprov.

Karlshamns hamn

I samband med ombyggnationer i Karlshamns hamn införs kontrollanläggningar av både typ 1 och typ 2. Projektering pågår och anläggningarna beräknas vara på plats vid halvårsskiftet 2021.

Påverkan av coronapandemin

På grund av situation med risk för spridning av coronaviruset, som uppstod under våren 2020, har Polismyndigheten och deras regioner, beslutat upphöra med sina rutinmässiga alkoholutandningsprover. I skrivande stund är det oklart när dessa prover kan komma att återupptas. Med samma motiv har de anläggningar som tagits i drift nu stängts av och de hamnar som har anläggningar klara att ta i drift avvaktar utvecklingen innan några beslut tas om fortsatt driftsättning. Det har även aktualiserat diskussionen, om risken för smittspridning i anläggningar för nykterhetskontroller genom utandningsprov. Detta i kombination med att flera hamnar och rederier har drabbats hårt ekonomiskt under pandemin har kraftigt försvårat arbetet med uppdraget under senare delen av 2020.

I stort sett alla diskussioner med hamnarna om utveckling och planering av anläggningar för nykterhetskontroller har pausats. Det är ett fåtal anläggningar som har tagits i drift och på grund av detta har ett nationellt användarråd inte etablerats.

Informationsaktiviteter

Informationsmaterial

Som en del i konceptet för kontroll av färjetrafik har information, till dem som kan komma att möta nykterhetskontrollerna, bedömts viktigt. Trafikverket har därför

utformat ett informationsmaterial om vikten av nykter trafik och de förstärkta kontrollaktiviteterna i svenska hamnar. Materialet har utarbetats tillsammans med Polismyndigheten, Sveriges Hamnar och Svensk Sjöfart. Materialet är utformat för att användas på båtar och i hamnar i ett förebyggande syfte. På grund av att anläggningarna inte är i drift på grund av rådande pandemi har materialet ännu inte använts.

Kommunikation av verksamhetens resultat

Information, om kontrollverksamhetens resultat, till hamnar, rederier, berörda myndigheter och trafikanter har också bedömts som en viktig del i verksamheten. Detta arbete har inte genomförts i någon större utsträckning då det ännu är få anläggningar som har varit i drift. Den information som kommunicerats så här långt är mer om hur verksamheten kan bedrivas och vilka effekter det kan ge, snarare än resultatet av den.

Tidigare utredning om förekomsten av rattfulla förare i vägtrafiken visar att cirka var 500:e fordon körs av en alkoholpåverkad förare. Genomförda kontroller i Göteborg och Trelleborg indikerar att förekomsten av rattfylleri i och runt en hamn är på snarlik nivå. Detta sagt med stor reservation för att de hittills genomförda kontrollerna i hamnarna är mycket få till antalet.

Ekonomi

Till och med oktober 2020 har totalt 22 370 tkr använts till detta regeringsuppdrag enligt nedanstående fördelning i tkr:

År	Utredning/utveckling	Investering	Drift
2017	2 542		
2018	6 327		
2019	6 131	495	371
2020	3 262	2 562	669

Slutsats och rekommendation

Efter genomfört uppdrag drar Trafikverket slutsatsen att nykterhetskontroller i hamnar är viktiga och prioriterade på samma sätt som i det övriga vägnätet.

Trafikverket har inom ramen för gällande lagstiftningar utvecklat tekniklösningar och arbetsmetoder för nykterhetskontroller av såväl färjetrafik som tillståndsgiven trafik i hamnar. Framtagna lösningar och metoder har testats och verifierats i etablerade pilotanläggningar. Därtill har ett flertal hamnar påbörjade eller färdiga etableringar av kontrollplatser och kontrollanläggningar. Dessa har ännu inte tagits i drift på grund av rådande pandemi och på grund av att så få anläggningar är i drift har ett nationellt användarråd ännu inte etablerats. Behovet av samverkan har i dagsläget lösts på regional/lokal nivå mellan inblandade parter och uppföljning av verksamheten har skett av Trafikverket.

Användning av automatiserade kontrollanläggningar, typ alkobommar, är att betrakta som våldsanvändning och kräver närvaro av personal från någon kontrollmyndighet. Ett införande av Trafiksäkerhetskontrollanter skulle ge möjligheter till en ny resurs att använda vid kontroller av färjetrafiken i hamnar och avlasta kontrollmyndigheterna. Ett införande skulle göra att etableringen av kontrollplatser i hamnar och andra lämpliga trafikmiljöer, skulle kunna intensifieras med stora trafiksäkerhetsvinster som följd.

Om kontrollerna genomförs som egenkontroll vid infarten till hamnen och med hamnen som huvudman, kan automatiserad kontroll med exempelvis ”alkobommar” med fördel användas. Detta bidrar till ökad trafiksäkerheten i vägnätet samtidigt som det kan skapa en förbättrad arbetsmiljö i hamnområdet. Erfarenheterna från Göteborgs energihamn är mycket goda.

Hamnbolagen har ingen juridisk skyldighet att upplåta mark eller att medverka till etableringen av nykterhetskontroller, varför all etablering av kontrollanläggningar måste ske på basis av frivillighet hos hamnarna. Uppdragets genomförande har resulterat i att metoder och teknik för nykterhetskontroller har utvecklats, testats och verifierats inom ramen för gällande lagstiftning. De aktörer som deltagit i arbetet, branschorganisationer, berörda hamnar, rederier och myndigheter har ställt sig positiva till framtagna koncept.

Coronapandemin har på flera sätt kraftigt försvårat arbetet med uppdraget under senare delen av 2020. I stort sett alla diskussioner med hamnarna om utveckling och planering av anläggningar för nykterhetskontroller har pausats.

Baserat på ovanstående slutsatser rekommenderar Trafikverket ett fortsatt arbete i form av följande:

- Att införande av trafiksäkerhetskontrollanter möjliggörs.
- Att Trafikverket eller annan statlig myndighet ges i uppdrag att fortsätta införandet av funktionella kontrollplatser (typ 2) i hamnar med färjetrafik, för nyttjande av kontrollmyndigheterna och trafiksäkerhetskontrollanter.
- Att Trafikverket eller annan statlig myndighet ges i uppdrag att fortsätta etablerandet av kontrollanläggningar (typ 1) i hamnar med tillståndsgiven trafik.
- Att staten fortsatt finansierar utveckling i form av anskaffning, etablering och underhåll av anläggningar för nykterhetskontroller i hamnar.
- Att Trafikverket eller annan statlig myndighet ges i uppdrag att etablera ett nationellt användarråd i syfte att följa upp och utvärdera verksamheten. Detta bör lämpligtvis ske när verksamheten utvecklats och fler anläggningar är i drift.

Detta förutsätter att verksamheten långsiktigt går att säkra ur ett smittskyddsperspektiv.

Referensdokument

- I. Användning av alkohol-terminaler, sk alkobommar, Polismyndigheten, PM 2011-04-07
- II. Alkobom som sållningsinstrument, Polismyndigheten, PM 2018-11-13