TRAFIKVERKET

Minskad andel alkohol och narkotika i trafiken

Gemensam strategi för år 2015–2020, version 1.0

TRAFIKVERKET TRANSPORT STYRELSEN vti Polisen MHF Folkhälsomyndigheten

Titel: Minskad andel alkohol och narkotika i trafiken
Publikationsnummer: 2015:095
ISBN: 978-91-7467-756-0
Utgivningsdatum: 2015-06
Utgivare: Trafikverket
Författare Liza Jakobsson och Sofia Persson, Trafikverket
Produktion: Grafisk form och event, Trafikverket
Distributör: Trafikverket
Tryck: Ineko

FÖRORD

En nykter trafik är en viktig faktor för att uppfylla trafiksäkerhetsarbetets etappmål och Nollvisionen. Det gäller såväl för alkohol som för narkotika.

Av alla omkomna i vägtrafiken har under de senaste tre åren 26 procent omkommit i en alkohol- och/eller narkotikarelaterad vägtrafikolycka. För år 2014 betydde det i reella tal 67 personer.

Som ett led i det gemensamma arbetet med Tillsammans för Nollvisionen har en arbetsgrupp tagit fram denna strategi för att alla aktörer effektivt ska kunna bidra till en minskad andel alkohol och narkotika i trafiken – var och en och tillsammans.

Strategin pekar ut ett antal insatsområden som arbetsgruppen har bedömt ha störst potential att bidra till att målen uppfylls. Strategin är tänkt att vara ett stöd vid verksamhetsplaneringen hos de parter som har direkt påverkan på utfallet.

Strategin utgår ifrån vad vi i dag känner till om alkoholens och narkotikans påverkan på trafiksäkerheten. Den kommer att revideras allt eftersom mer kunskap finns om hur främst narkotika men även alkohol påverkar trafiksäkerheten.

Maj 2015

Arbetsgrupp

Liza Jakobsson, Trafikverket

Sofia Persson, Trafikverket

Anders Hedåberg, Transportstyrelsen

Pär-Ola Skarviken Transportstyrelsen

Bengt Svensson, Rikspolisstyrelsen

Lars-Olov Sjöström, MHF

Pi Högberg, Folkhälsomyndigheten

Åsa Forsman, VTI

INNEHÅLL

1 Tillsammans för Nollvisionen 5

Indikator Nykter trafik 5

ANDT-strategi 5

Gemensam strategi som underlag och stöd för verksamhetsplaner 5

Avgränsning och framtid 5

2 Prioriterade insatsområden 7

Sänkt säkerhetsavdrag vid rattfylleri 7

Högt antal alkoholutandningsprover 7

Utveckla kunskapen om narkotikasubstansers förekomst och risker i trafiken 7

Nykterhetsstödjande teknik 8

Alternativ till körkortsåterkallelse på grund av sjukdom eller av nykterhetshänseende 8

Krav på behandlande och stödjande insatser efter rattfylleri 9

Informationsinsatser 9

Statistik och uppföljning 9

Kartläggning av oskyddade trafikanter 9

Andra diskuterade insatsområden 9

3 Problemområde 10

Anmälda rattfylleribrott 10

Omkomna 10

Alkohol 12

Narkotika 12

Läkemedel 13

4 Slutsatser 15

1. TILLSAMMANS FÖR NOLLVISIONEN

Trafiksäkerhetsarbetet utgår ifrån Nollvisionen, där systemutformarna har det yttersta ansvaret för vägtransportsystemets utformning och funktion, och trafikanterna har ansvaret att följa trafikregler och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken. Systemutformarnas ansvar för en trafikmiljö utan alkohol eller narkotika är särskilt viktig, eftersom rattfylleri utgör ett av de största trafiksäkerhetsproblemen i Sverige.

Riksdagens etappmål säger att antalet dödade i vägtrafiken ska halveras fram till år 2020, jämfört med åren 2006–2008. Det innebär att maximalt 220 personer ska dödas i trafiken år 2020. Antalet allvarligt skadade ska minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020, så att maximalt 4 000 personer skadas allvarligt år 2020.

Till hjälp i etappmålsarbetet finns prioriterade insatsområden – indikatorer – som är utpekade som allra viktigast att arbeta med och som ger störst effekt när det gäller att öka säkerheten i trafiken. För att kunna följa utvecklingen har alla indikatorer tydliga och mätbara mål.

Indikator Nykter trafik

Indikatorn Nykter trafik följer andelen alkoholpåverkade förare i trafiken. Mätserien ska i första hand ses som ett mått på alkoholrattfylleriets utveckling och inte den faktiska nivån. Som underlag för att följa utvecklingen används en mätserie som bygger på data från polisens kontroller av alkoholrattfylleri (Forsman, 2011). *Se diagram 1.*

Målet till år 2020 är 99,9 procent nyktra förare. 2014 års mätning visar att andelen nyktra förare är 99,78 procent. Indikatorn ligger därmed inte i linje med nödvändig utveckling.

För närvarande finns ingen indikator för narkotikaförekomst i vägtrafiken. Under 2015–2016 genomförs en översyn av vilka indikatorer som fortsättningsvis ska användas eller utvecklas.

Utvecklingen när det gäller narkotikarelaterade dödsfall i vägtrafik följs i dag via Trafikverkets djupstudier.

ANDT-strategi

Riksdagen antog 2010 en samlad nationell strategi för alkohol-, narkotika-, dopnings- och tobakspolitiken för perioden 2011–2015[1]. Strategin anger mål och inriktning samt struktur för nationell uppföljning och utvärdering av ANDT-politiken. I ANDT-strategin är ett av de prioriterade målen att antalet döda och skadade i trafiken på grund av alkohol och andra droger ska minska.

Det är angeläget att även den kommande strategiperioden innehåller såväl generella som specifika mål och åtgärder som bidrar till minskad andel alkohol och narkotika i trafiken.

Gemensam strategi som underlag och stöd för verksamhetsplaner

Denna rapport redovisar en strategi för att uppnå en minskad andel alkohol och narkotika i trafiken, genom att peka ut ett antal prioriterade insatsområden. Den behandlar inte i detalj vilka åtgärder som ska genomföras, och inte heller hur åtgärder ska genomföras. I stället förutsätter den att aktörer genomför insatser inom sina egna ansvarsområden och/eller genom samverkan.

Målgruppen för strategin och dess prioriterade insatsområden är alla aktörer som kan påverka utfallet och minska andelen alkohol- och drograttfylleri i vägtrafiken genom insatser inom egna verksamhetsområden och/eller genom samverkan.

Avgränsning och framtid

I strategin beskrivs utifrån dagens kunskap och kännedom de problem som alkohol och narkotika utgör i trafiken.

Strategin behandlar inte den påverkan som alla droger kan ha på trafiksäkerheten, utan den har avgränsats till narkotikaklassade ämnen. Det är också för narkotikaklassade ämnen som rattfylleri kan utdömas.

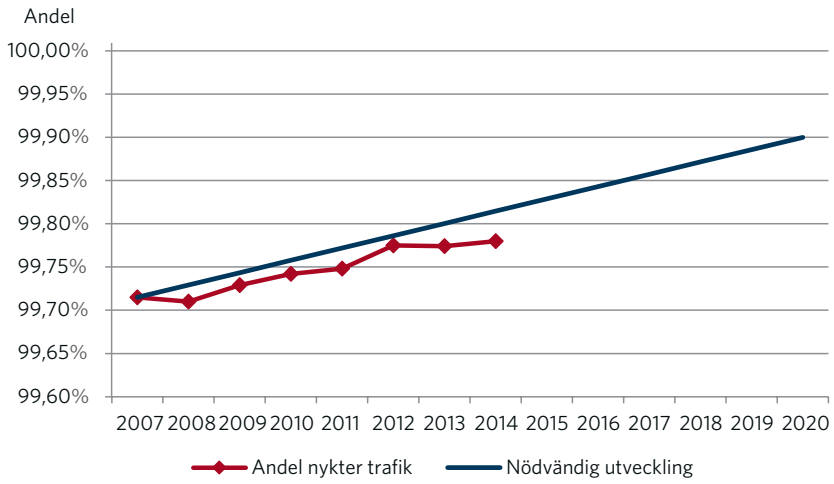
En rattfull förare kan ofta påverka utfallet i andra utpekade trafiksäkerhetsområden genom att till exempel också köra för fort eller inte använda bälte. Strategin gör inte anspråk på att ge en helhetsbild med insatser som samvarierar med övriga områden inom trafiksäkerhetsarbetet.

Allt eftersom ny kunskap som påverkar området nykter trafik blir känd, kommer detta att tas om hand vid kommande uppdateringar av strategidokumentet.

[1] Proposition 2010/11:47

Diagram 1

Andel nykter trafik samt nödvändig utveckling till 2020. Mätserie baserad på data från polisens kontroller. Källa: Polisen, VTI.



2. PRIORITERADE INSATSOMRÅDEN

Mot bakgrund av de utmaningar och fakta som finns föreslår vi att följande insatsområden prioriteras. Den fortsatta utvecklingen som behövs för att göra skillnad är mer konkret inom vissa områden och mindre uttalad i andra. För några av de prioriterade åtgärderna kan organisationerna själva initera arbetet, medan andra åtgärder behöver specifika uppdrag.

Insatsområdena är inte rangordnade, utan ska ses var för sig som fristående prioriteringar.

De aktörer som nämns i de prioriterade insatsområdena är enbart de som varit delaktiga i framtagandet av denna strategi. Vi ser ändå att andra aktörer kommer att behövas i flera områden för att förändringar ska kunna åstadkommas.

Insatsområden är

- sänkt säkerhetsavdrag vid rattfylleri
- högt antal alkoholutandningsprover
- utvecklad kunskap om narkotikasubstansers förekomst och risker i trafiken
- nykterhetsstödjande teknik
- alternativ till körkortsåterkallelse på grund av sjukdom eller av nykterhetshänseende
- krav på behandlande och stödjande insatser efter rattfylleri
- informationsinsatser
- statistik och uppföljning
- kartläggning av oskyddade trafikanter.

Sänkt säkerhetsavdrag vid rattfylleri

I dag används ett relativt högt säkerhetsavdrag vid mätning av alkoholkoncentrationen vid alkoholrattfylleri. Mätnoggrannheten i dagens mätinstrument är så förfinad att avdraget bör kunna sänkas.

En sänkning av avdraget medför att fler av dem som använder alkohol i trafiken blir rapporterade. De kan därmed erbjudas behandlande eller stödjande insatser för att bryta vanemönster eller för att inte återfalla i rattfylleri.

Fortsatt utveckling: Ett uppdrag behöver initieras för att utreda och genomföra en neddragning av säkerhetsavdraget vid mätning av alkoholkoncentrationen vid alkoholrattfylleri.

Aktörer: Polisen

Högt antal alkoholutandningsprover

Polisens närvaro i trafiken bidrar till en säkrare trafik. De senaste åren har antalet alkoholutandningsprov minskat kraftigt, från som mest 2,7 miljoner prov årligen till knappt 1,9 miljoner år 2014. Antalet rattfylleribrott som rapporteras beror till stor del på mängden alkoholutandningsprov. Med färre prov minskar också känslan av risk för att bli upptäckt. Även sidobrottslighet upptäcks genom trafikkontroller. Data från provtagningarna används för att följa indikatorn Nykter trafik.

Fortsatt utveckling: Utforma en strategi hos Polisen för att säkerställa och upprätthålla ett högt antal alkoholutandningsprover per år. För att utforma en strategi kan mer forskning behövas om hur antalet prover påverkar trafiknykterheten och trafiksäkerheten, till exempel vid vilka tider och på vilka platser provtagningar bör genomföras för hög effekt och om det finns ett optimalt antal. Det är angeläget att det finns både volym och kvalitet i utförandet.

Aktörer: Polisen, Trafikverket, VTI

Utveckla kunskapen om narkotikasubstansers förekomst och risker i trafiken

För att utveckla kunskapen behövs studier om narkotiska substansers omfattning i trafikmiljön och hos förare eller oskyddade trafikanter samt om vilka risker substanserna medför i trafiken. Utan en sådan baskunskap eller situationsbild blir det svårt att utveckla kunskapen om narkotika i trafiken.

Fortsatt utveckling: En nationell studie behöver initieras för att ge kunskap om i vilken omfattning narkotiska substanser återfinns hos personer i trafiken, och vilka risker det medför.

Studien bör inledas med en förstudie som tar fram

legala förutsättningar, identifierar befintliga kunskapskällor samt beskriver omfattning och ramar för en fortsatt nationell studie.

Aktörer: Trafikverket, Transportstyrelsen, VTI, MHF

Nykterhetsstödjande teknik

Tekniska lösningar som förhindrar eller stoppar onykter körning är ett effektivt sätt att minska antalet rattfylleriolyckor.

De nya alkoholsensorerna baserade på IR-teknik ger ökade möjligheter för genomslag, såväl för integrering vid nybilstillverkning som för eftermontage i fordon samt i exempelvis alkobommar, nyckelskåp och mobila system.

Fortsatt utveckling: Målet är att sensorteknik införs i alla fordonskategorier vid nytillverkning. För att successivt nå dit behöver sensortekniken verifieras ytterligare genom ett antal fältprov.

För ett brett genomslag hos fordonstillverkare behöver funktionskrav inkluderas i EuroNCap:s färdplan. För att säkerställa kvaliteten i alkoholsensortekniken för fordon kan tekniska kravnivåer behöva upprättas i standarder genom CENELEC[2].

Genom uppdrag till Trafikverket utreds under 2015 förutsättningar för ett införande av alkobommar i svenska hamnar.

Aktörer: Trafikverket, Transportstyrelsen, Polisen, MHF

Alternativ till körkortsåterkallelse på grund av sjukdom eller av nykterhetshänseende

I dag återkallas körkortet för cirka 3 000 personer årligen på grund av missbruk, beroende eller opålitlighet ur nykterhetshänseende. Det finns fördelar med att i stället kunna erbjuda även denna grupp alternativet körkort med villkor om alkolås. Personer med alkohol- och narkotikaproblem bör i ett tidigare skede ges möjlighet att ändra ett invant beteende eller en sjukdomsbild, innan det går så långt att personen begår ett rattfylleribrott.

Ett preventivt program med alkolås innebär visserligen att kostnader skulle tas i ett tidigare skede, men de negativa konsekvenserna i form rättsliga och vårdande insatser skulle troligtvis kunna minska.

Även om dagens teknik inte kan detektera narkotika, bör målet vara att program skapas för såväl alkohol- som narkotikaproblem.

Fortsatt utveckling: Utred och bered legala förutsättningar i syfte att möjliggöra ett alternativt alkolåsprogram för den som får körkortet återkallat på grund av missbruk, beroende eller opålitlighet ur nykterhetshänseende.

Utveckla en modell där läkare kan ordinera ett program där behandlingsformer och teknik kan kombineras för att nå en långsiktigt hållbar förändring på individnivå.

Aktörer: Transportstyrelsen

[2] European committee for electrotechnical standardization

Krav på behandlande och stödjande insatser efter rattfylleri

Tidigare studier har visat att många som rapporteras för rattfylleri har alkohol- eller narkotikaproblem som de kan behöva hjälp med att ta sig ur. Behandlande och stödjande insatser är därför viktiga för att förhindra återfall i rattfylleri.

Av dem som lagförs för rattfylleri är det cirka 22 procent som åter lagförs för samma brott inom 5 år och cirka 29 procent inom 9 år[3]. Man kan också anta ett stort mörkertal, eftersom många troligen återfaller fast det inte upptäcks.

Fortsatt utveckling: En översyn av åtgärder som kan förhindra återfall i rattfylleri gjordes i regeringsuppdraget om Samverkan mot alkohol och droger i trafiken[4]. Där föreslogs att följande områden behöver utredas:

- möjlighet att komplettera nuvarande straffskala/påföljd för rattfylleri med behandlande och stödjande insatser
- möjlighet att komplettera nuvarande alkolåsprogram med obligatoriska behandlande och stödjande insatser
- möjlighet till obligatorisk underrättelse om rattfylleri till kommunernas socialtjänst
- klarläggande om uppdrag om Smadit till nationellt ansvarig myndighet
- möjlighet till obligatorisk underrättelse till Kriminalvården när personer begår nya brott under pågående påföljd.

Aktörer: Trafikverket, Transportstyrelsen, Polisen

Informationsinsatser

Informationsinsatser bör genomföras kontinuerligt för att öka och upprätthålla allmänhetens medvetenhet och kunskap om riskerna med alkohol och narkotika i trafiken, och för att bibehålla en hög acceptans för nykterhetsstödjande teknik och förstärka övervakningsinsatserna.

Fortsatt utveckling: Ge en nationell aktör det nationella samordningsansvaret för insatser som syftar till att öka allmänhetens medvetenheten om rattfylleriets omfattning och riskerna med rattonykterhet. Ett brett och integrerat synsätt är nödvändigt; det kan till exempel vara befogat att se över varningstexten om trafik i reklamannonser för alkohol i tryckta medier.

Genom Don't drink & drive[5] nås främst ungdomar 15–24 år. Även övriga ålderskategorier behöver nås av information. För att kostnadseffektivt föra ut budskap skulle samverkan med andra parter som har "kundmöten" kunna initieras. Dessa insatser behöver ses ur ett långsiktigt perspektiv och återkomma regelbundet. För att få den långsiktigheten skulle det vara fördelaktigt att en myndighet får ett uppdrag att genomföra insatserna.

Aktörer: Trafikverket, Transportstyrelsen, Polisen

Statistik och uppföljning

Den alkoholstatistik som är relaterad till omkomna och som redovisas utifrån Trafikverkets djupstudier stämmer i dag inte överens med den officiella statistiken (Trafikanalys). Ambitionen bör vara att den statistik som Trafikverket och Trafikanalys redovisar bygger på samstämmiga kriterier. Målet bör också vara att även narkotikarelaterade dödsolyckor inkluderas.

Fortsatt utveckling: Ett samarbete behöver inledas där omfattning och kriterier läggs fast.

Aktörer: Trafikverket och Transportstyrelsen

Kartläggning av oskyddade trafikanter

Antalet oskyddade trafikanter som omkommer i alkohol- eller narkotikarelaterade trafikolyckor är relativt högt och trenden behöver brytas.

Fortsatt utveckling: Initera en fördjupad kartläggning av hur alkohol- och narkotikapåverkan bland dessa grupper av trafikanter påverkar deras egen och andras trafiksäkerhet. Som exempel kan man studera om det finns mönster i omkomna, påverkade cyklisters olycksbild och om samma promillenivåer påverkar oskyddade på samma sätt som motorförare.

Aktörer: Trafikverket

Andra diskuterade insatsområden

Arbetsgruppen har i strategiarbetet också diskuterat andra insatser, och de kommer på nytt att diskuteras vid kommande uppdatering av strategin. Gruppen har till exempel diskuterat införande av slumpmässiga drogprover utan skälig misstanke samt utveckling och kvalitetssäkring av drogdetekterande teknik för sållningsprover.

[3] VTI rapport 552, Trafiksäkerhetseffekter av alkolås, 2006
[4] Trafikverket, 2014. Rapport Samverkan mot alkohol och droger i trafiken.
[5] www.trafikverket.se/ddd

3. PROBLEMOMRÅDE

Anmälda rattfylleribrott

År 2014 anmäldes 26 200 rattfylleribrott, varav 12 500 gällde rattfylleri under påverkan av narkotika, så kallat drograttfylleri. Antalet anmälda drograttfylleribrott har ökat kontinuerligt och nu är de nästan lika många som antalet alkoholrattfyllerier. *Se diagram 2.*

Antalet anmälda rattfylleribrott har ett tydligt samband med antalet genomförda utandningsprov. Under 2000-talet ökade polisen antalet utandningsprov kraftigt varje år, till toppnoteringen på 2,7 miljoner prov år 2007. Sedan dess har antalet årliga prov minskat och 2014 var antalet prov 1,9 miljoner. *Se diagram 3.*

Omkomna

Av alla omkomna i vägtrafiken har under de senaste tre åren 26 procent omkommit i en alkohol- och/eller narkotikarelaterad vägtrafikolycka. För år 2014 betydde det i reella tal 67 personer. *Se diagram 4.*

En dödsolycka definieras som alkoholrelaterad om alkohol (0,2 promille eller mer) har påvisats hos en motorfordonsförare, fotgängare eller cyklist. Flera trafikanter kan också ha varit påverkade i en och samma olycka. Med droger avses här narkotikaklassade preparat, där preparat som tillförts som medicinering eller i akutbehandlande syfte exkluderats. I övrigt definieras dessa på motsvarande sätt som alkoholrelaterade olyckor. I dessa olyckor behöver det därmed inte alltid vara den påverkade som omkommer.

FÄRDSÄTT

Det är oftast bilister som omkommer i de alkoholrelaterade dödsolyckorna. I de drogrelaterade olyckorna är det också oftast bilister men även en stor andel motorcyklister som omkommer. *Se diagram 5.*

Hälften av de personer som omkom i alkoholrelaterade trafikolyckor under 2014 tillhörde gruppen oskyddade trafikanter (motorcykel, cykel, moped eller gående). *Se diagram 6.*

Nästan var tredje mc-förare som omkommer och var fjärde mopedförare, är påverkad av alkohol eller narkotikasubstans.

Nästan alla omkomna motorcyklister som saknade hjälm var antingen alkoholpåverkade eller saknade mc-körkort[6].

Cirka 70 procent (2010–2014) av omkomna förare på fyrhjuling var alkoholpåverkade med höga promillenivåer, i medeltal 2,0 promille[7].

Cyklister är den trafikantgrupp som står för flest allvarligt skadade i trafiken. I VTI:s rapport 801 dras slutsatsen att mellan 3 och 13 procent av alla allvarliga singelolyckor på cykel är alkoholrelaterade.

Under 2014 omkom 11 gående personer i alkoholrelaterade olyckor. De flesta av dem var själva berusade.

Av alla alkohol- och narkotikarelaterade olyckor är troligtvis gång- och cykelolyckor de kategorier som är svårast och mest komplexa att påverka. Samtidigt som man kan ha tagit rätt beslut genom att välja bort bilen, är man väldigt utsatt och sårbar som oskyddad trafikant.

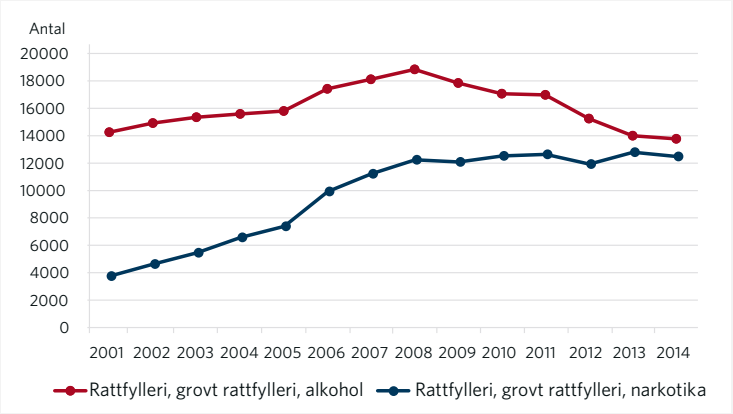


Diagram 2

Antal anmälda rattfylleri- resp. drograttfylleribrott, 2001-2014.
Källa: BRÅ

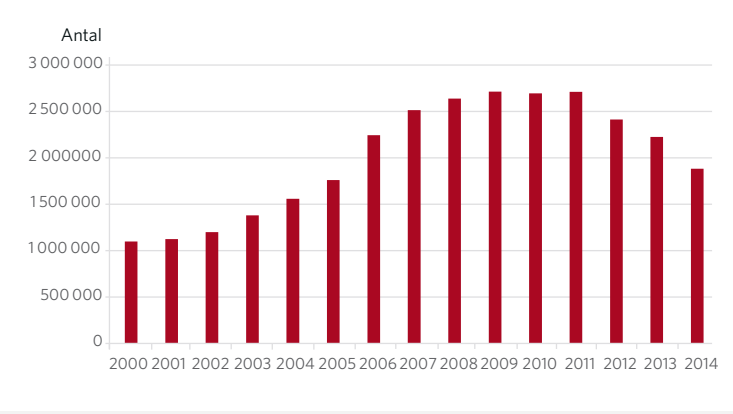


Diagram 3

Antal alkoholutandningsprov 1998-2014.
Källa: Polisen

[6] Ökad säkerhet på motorcykel och moped, version 2.0, Trafikverket.
[7] Ökad säkerhet på fyrhjulingar, version 1.0, Trafikverket.

Diagram 4

Antal och andel omkomna personer i alkohol (> 0,2 promille)- och narkotikarelaterade dödsolyckor efter substans, 2008-2014. Källa: Trafikverkets djupstudier.

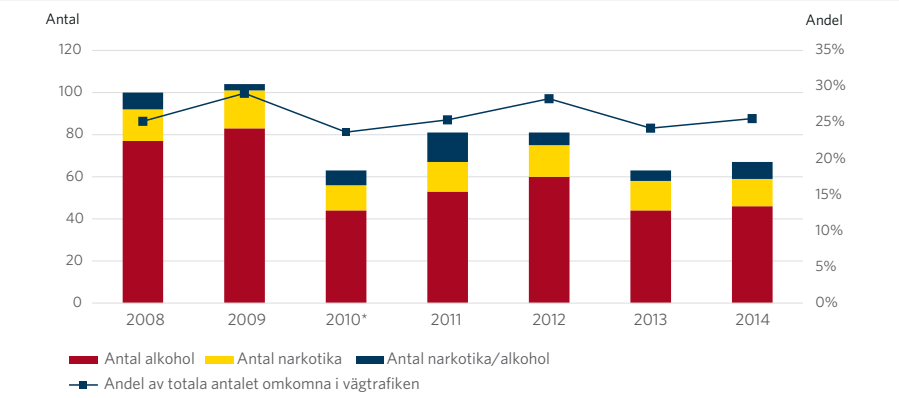


Diagram 5

Antal omkomna personer i alkoholrelaterade (alkohol > 0,2 promille) dödsolyckor efter färdsätt, 2008-2014. Källa: Trafikverkets djupstudier.

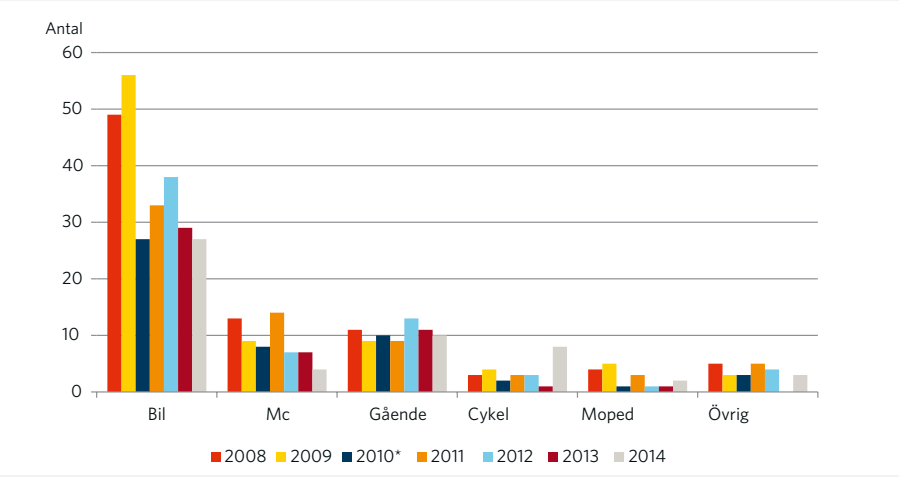


Diagram 6

Antal omkomna personer i narkotikarelaterade dödsolyckor efter färdsätt, 2008–2014. Källa: Trafikverkets djupstudier.

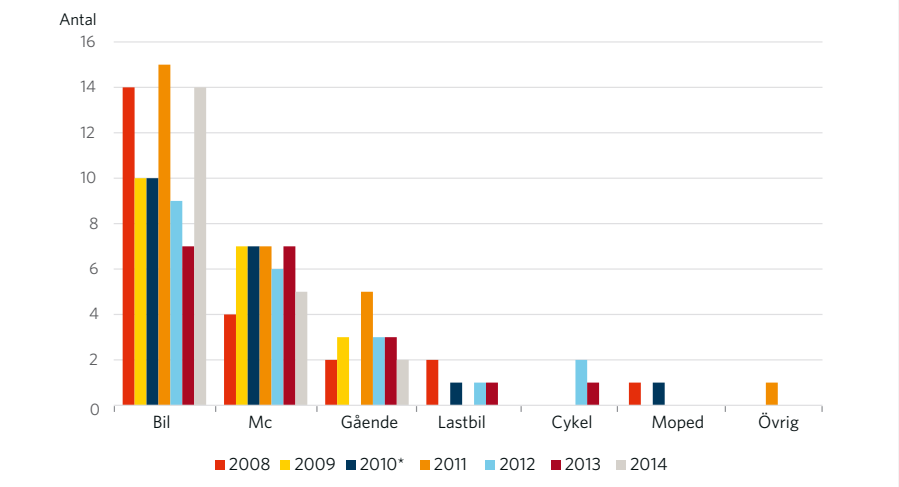
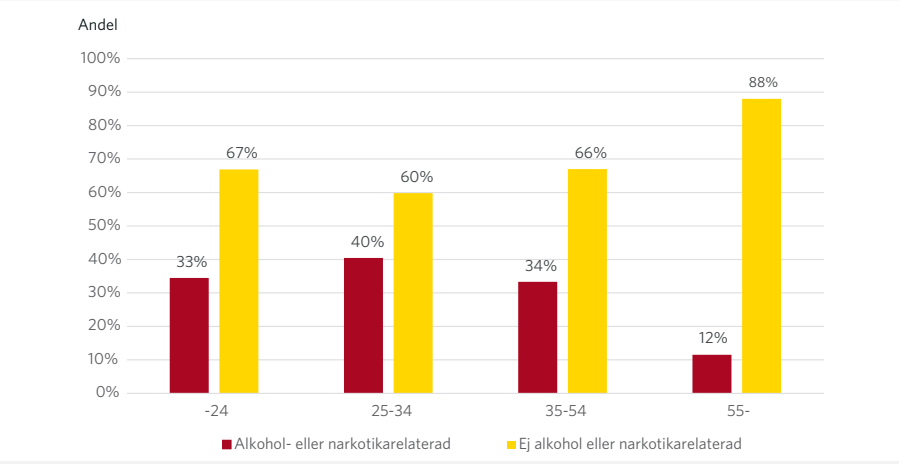


Diagram 7

Andelen omkomna inom olika åldersgrupper fördelat efter alkohol eller narkotika relaterad olycka resp. övriga olyckor, 2012-2014. Källa: Trafikverkets djupstudier



ÅLDERSFÖRDELNING

Andelen omkomna personer i alkohol- eller narkotikarelaterade olyckor under de tre senaste åren ligger mellan 33 och 40 procent i åldersgrupperna upp till 54 år. Högst andel omkomna återfinns i gruppen 25–34 år, medan gruppen 55 år och äldre har lägst andel omkomna. *Se diagram 7*.

Alkohol

KONSUMTION

Den totala alkoholkonsumtionen uppgick under 2014 till ungefär 9,3 liter ren alkohol per invånare 15 år och äldre. Det är en minskning med ungefär 4 procent jämfört med 2013, men en ökning med 3 procent jämfört med 2012. Konsumtionen ligger nu mellan de nivåer som uppmättes för åren 2012 och 2013. Detta talar för att den minskning som skett under perioden 2004 till 2012 nu har planat ut[8].

I den nationella folkhälsoenkäten[9] uppger var femte man och var åttonde kvinna (16–84 år) en alkoholkonsumtion som innebär en förhöjd risk för skador till följd av drickandet.

Andelen som är beroende av eller missbrukar alkohol har nyligen (2014) beräknats till 5,9 procent av den svenska befolkningen.

I TRAFIKEN

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.

Beräkningar visar att 25 procent av alla dödsolyckor i vägtrafiken inom EU är alkoholrelaterade. I Sverige visar statistiken något lägre utfall. Trots att antalet omkomna i Sverige totalt sett har sjunkit kraftigt, är andelen omkomna i alkoholrelaterade olyckor i stort sett oförändrad: i genomsnitt 20 procent de senaste 5 åren. Under 2014 omkom 54 personer i en alkoholrelaterad vägtrafikolycka i Sverige. *Se diagram 8*.

Den genomsnittliga alkoholkoncentrationen bland omkomna alkoholpåverkade (mer än 0,2 promille) motorfordonsförare är 2,05 promille.

Narkotika

ANVÄNDNING

I Missbruksutredningen[10] redovisas olika skattningar av missbruk och tungt missbruk av narkotika. Enligt en uppskattning från 2010 har 600 000 män och 300 000 kvinnor i åldern 15–64 någon gång använt narkotika.

Cannabis är den klart vanligaste drogen sett till alla användare. Bland de tunga missbrukarna är amfetamin och heroin de vanligaste substanserna.

Genom en ny metod[11] för att mäta halter av narkotika i inkommande avloppsvatten till avloppsreningsverk, kan troligtvis kunskapen om tillgänglighet och bruk av narkotiska substanser öka.

I TRAFIKEN

I Sverige gäller enligt lag nollgräns för narkotiska ämnen i trafiken, förutom om en substans använts enligt läkares eller annan behörig receptutfärdares ordination. Men personer kan ändå dömas för rattfylleri om polisen uppmärksammar att bilförare är så påverkade att de inte kan köra på ett betryggande sätt, trots att de följt läkares ordination.

För att bli dömd för drograttfylleri ska ett narkotiskt ämne finnas i blodet. För att bli dömd för narkotikabrott räcker det att det narkotiska ämnet finns i urinen. Substanser kan även verifieras via håranalyser eller saliv.

SKÄLIG MISSTANKE – FÖRE PROVTAGNING

Rutinmässiga provtagningar om narkotikapåverkan är inte tillåtna. För att polisen ska ha rätt att genomföra provtagning måste de först bygga en skälig misstanke avseende narkotika. Misstankegrunden kan till exempel byggas upp genom en metod[12] för att avläsa ögonens utseende och funktion. När misstankegrunden är uppbyggd tas den misstänkte med till polisstation eller sjukvården för provtagning.

De övervakande myndigheterna har över tid fått en ökad kunskap för att bygga upp misstankegrunden som möjliggör provtagning, men övervakningen skulle kunna effektiviseras genom att göra det möjligt att ta slumpmässiga drogprover. Samtidigt skulle kunskapen om andelen narkotikapåverkade i trafiken öka.

OMKOMNA

Under 2014 omkom 21 personer i narkotikarelaterade olyckor, varav 8 i kombination med alkohol. Det kan men behöver inte innebära att en drog och alkohol har intagits vid samma tillfälle, eftersom flera narkotiska ämnen finns kvar längre i kroppen än alkohol, innan alla spår försvinner. *Se diagram 9.*

Bland de omkomna motorfordonsförarna i narkotikarelaterade olyckor är amfetamin den aktuella substansen i nästan hälften av olyckorna.

Drograttfyllerister är ofta involverade även i annan brottslighet och andra sociala problem. Bland omkomna förare med narkotika i kroppen saknar mer än hälften körkort.

Provtagning för identifikation av narkotika ingår idag inte som rutin vid trafikolyckor där personer tas om hand av sjukvården, utan endast om polisen uppgett att det finns misstanke om narkotikapåverkan.

I statistiken över narkotikarelaterade dödsolyckor finns ett bortfall av data. För motorfordonsförare som är

[8] CAN, 2015, Konsumtionen av alkohol 2014 – preliminära uppgifter
[9] Hälsa på lika villkor, 2014 Folkhälsomyndigheten
[10] SOU 2011:35
[11] Östman M., Fick J., Näsström E., Lindberg R. H. A snapshot of illicit drug use in Sweden acquired through sewage water analysis. Sci Total Environ 2014;
[12] Lag (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken

inblandade i en olycka där andra omkommer men föraren överlever, finns nästan aldrig uppgift om förekomst av droger eller läkemedel[13]. De uppgifter som finns avser förare som själva omkommit och vars narkotikapåverkan kunnat påvisas vid obduktion.

Läkemedel

Exempel på läkemedelsgrupper som kan påverka körförmågan är sömnmedel samt lugnande och smärtstillande medel.

Omkomna förare där narkotikaklassade läkemedel återfunnits, har till övervägande del (cirka 65 procent) förolyckats under dagtid på vardagar[14].

Bland de omkomna personbilsförarna mellan åren 2005 och 2013[15] som hade drogsubstanser i kroppen återfanns alkohol som den vanligaste substansen, följt av narkotikaklassade läkemedel som näst vanligaste grupp av substanser.

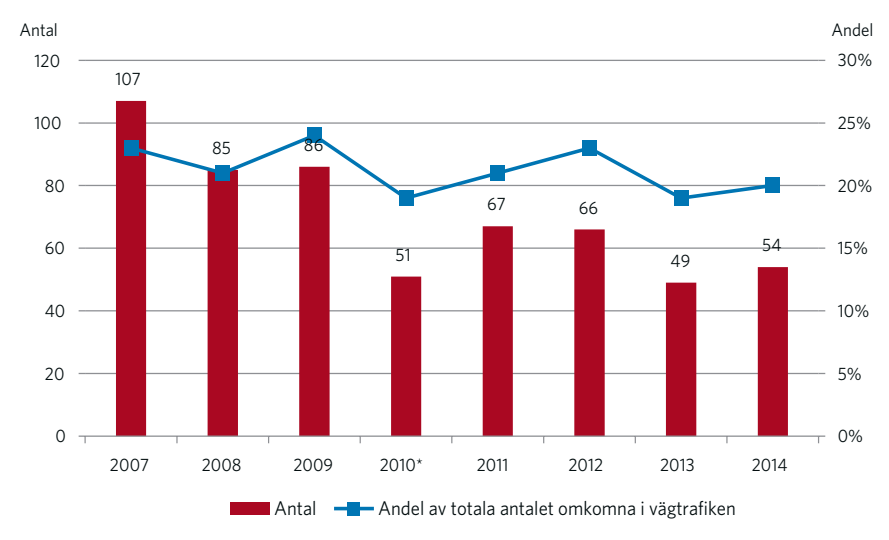


Diagram 8

Antal och andel omkomna personer i alkoholrelaterade (alkohol > 0,2 promille) vägtrafikolyckor, 2007-2014
Källa: Trafikverkets djupstudier

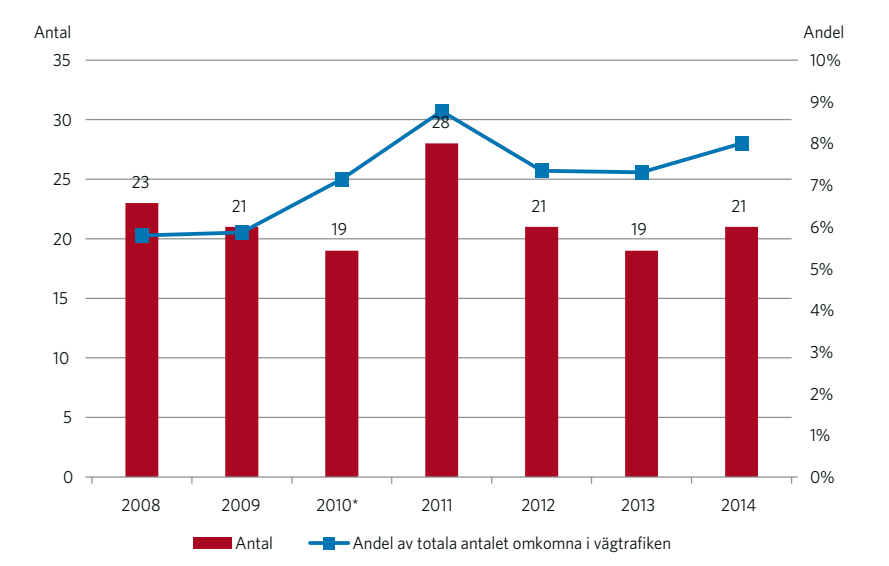


Diagram 9

Antal och andel omkomna personer i narkotikarelaterade vägtrafikolyckor, 2008-2014
Källa: Trafikverkets djupstudier

[13] Forsman, Å. Förekomst av droger och läkemedel hos förare i dödsolyckor: Utvärdering av datakvalitet. PM. Statens väg- och transportforskningsinstitut, Linköping. 2014
[14] VTI, 2015. Alkohol, droger och läkemedel hos omkomna personbilsförare
[15] Ibid.

SLUTSATSER

Andelen nykter trafik är fortsatt förhållandevis hög, men förbättringstakten ligger inte i linje med nödvändig utveckling. Om etappmålet ska kunna nås är det avgörande att olyckor under påverkan av alkohol och narkotika minskar. För att nå dit krävs en bred och systematisk samverkan mellan de aktörer som har möjlighet att påverka utfallet.

Rattfylleri samvarierar med andra trafiksäkerhetsproblem, till exempel höga hastigheter och låg bältesanvändning. Mängden rattfylleri påverkas också av tillgängligheten till alkohol och narkotiska preparat i samhället, liksom av hur stort bruket är. De insatser som görs inom regeringens ANDT-strategi för minskad alkohol- och narkotikaanvändning har därmed en stor betydelse och påverkan även för trafikområdet – särskilt för de oskyddade trafikanterna som sällan påverkas av de mer fordonsinriktade insatserna.

Rattfylleribrotten är så kallade spaningsbrott, vilket innebär att antalet upptäckta och rapporterade brott kan sättas i relation till de resurser som finns hos myndigheter som Polisen, Tullverket och Kustbevakningen för att arbeta med frågan. Under senare år har antalet utandningsprov för alkoholrattfylleri minskat mycket kraftigt, och antalet rapporterade minskar. Antalet alkoholutandningsprov är också underlag för att beräkna utfall för indikatorn Nykter trafik. Att fortsättningsvis återställa ett högt antal genomförda utandningsprov är därför viktigt ur flera aspekter.

Med tekniska system i alla fordon skulle man effektivt kunna förhindra alkoholrelaterade trafikolyckor för motorfordonsförare. Efter år av teknikutveckling kommer tester av alkoholsensorer i fältförsök att vara nästa fas. Först några år senare kan integration vid nybilstillverkning bli realistiskt. Ett införande i Euro NCAP:s färdplan kan vara avgörande för hur snabbt tekniklösningar kommer att integreras.

Under lång tid behöver nuvarande alkolåsteknik i större utsträckning kompletteras med stödjande och behandlande former när den används av personer som dömts för rattfylleri eller som har missbruksproblem.

Inom ramen för den här strategin har arbetsgruppen beskrivit den nuvarande situationen och vad vi känner till när det gäller åtgärder med potential att minska förekomsten av alkohol och narkotika i trafiken. Vi har föreslagit ett antal insatsområden där vi gemensamt tror att det finns störst möjlighet att flytta fram positionerna. Det finns fortfarande kunskapsbrister, särskilt inom narkotikaområdet och även kring alkoholpåverkade gång- och cykeltrafikanter.

Vår bedömning är att en del av de prioriterade insatsområdena går att initiera inom respektive organisationer, medan andra åtgärder behöver specifika uppdrag för att kunna genomföras.

Vår ambition är att regelbundet uppdatera strategin och att processen ska leda till ständiga förbättringar.

TRAFIKVERKET

TRANSPORT STYRELSEN

Polisen

vti

Folkhälsomyndigheten

MHF

TRAFIKVERKET. PUBLIKATIONSNUMMER: 2015:095. JUNI 2015. PRODUKTION: TRAFIKVERKET, GRAFISK FORM OCH EVENT. FOTO: MOSTPHOTOS. TRYCK: INEKO AB

TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon : 0771-921 921. Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket .se