

Åtgärder mot trafikonykterhet

Christer Sandahl

Ingrid Cacciola

Kan man förbättra möjligheterna att upptäcka rattonykterhet och rattfylleri?

Kan man påverka alkohol- och trafikvanor hos trafikonyktra på ett mer effektivt sätt än vårt nuvarande system?

Dessa frågeställningar behandlas i nedanstående artikel av Christer Sandahl, psykolog och doktorand vid institutionen för klinisk alkohol- och narkotikaforskning på Karolinska Institutet, och Ingrid Cacciola, utredare vid avdelningen för skadeförebyggande verksamhet, Folksam.

Utgången är bl a en undersökning av hur man i dag lyckas upptäcka trafikonykterhet samt ett försök att analysera olika kategorier av trafikonyktra.

Trafikonykterhet är ett allvarligt brott med tanke på de risker man utsätter sina medtrafikanter och inte minst sig själv för. Det är svårt att finna någon invändningsfri undersökning som uppskattar det totala antalet alkoholbetingade trafikolycksfall. I litteraturen varierar uppgifterna mellan 5–65 % av olyckorna. I en dansk undersökning har man nyligen kunnat konstatera att alkohol var inblandat i 36 % av 124 trafikolyckor med dödlig utgång (Schnedler, Dalgaard, 1982). När det gäller singelolyckor med dödlig utgång (ofta maskerade suicid) har Valverius och Preger (1979) funnit att 60 % av de manliga förarna var alkoholpåverkade och att 23 % var alkoholmissbrukare. Vid krockar där förarna omkommit fann man att 26 % varit alkoholpåverkade. I USA beräknar man att cirka 25 000 personer omkommer årligen pga berusade förare (U.S. Departement of Transportation News, Juli, 1980). Valverius (1979) har vid genomgång av Rikspolisstyrelsens statistik för 1976–77 funnit 2,8 %

förare med blodalkoholhalter över 0,5 promille av cirka 80 000 kontrollerade förare i samband med trafikolyckor utan personskador. Detta kan jämföras med att man vid, i förväg beordrade kontroller under samma år, funnit att cirka 0,15 % av förarna haft för hög alkoholhalt. Trafiksäkerhetsutredningen fann att skadetalet för alkoholpåverkade förare utgör 16 % av det totala skadetalet för bilförare (Andréasson, 1980).

Alkohol spelar således en stor roll i samband med trafikolyckor och en slutsats man kan dra är, att det måste vara angeläget att upptäcka och stoppa onyktra i trafiken innan det händer någon olycka. Detta gäller såväl förare av motorfordon som andra trafikanter.

Vi utgår i den här artikeln från en studie av personer som fällts för trafikonykterhetsbrott vid en av Stor-Stockholms tingsrätter under 1978 (Cacciola, 1980). Totalt omfattar studien 264 personer, 254 män och 10 kvinnor, vars akter har granskats med avseende på ett antal demografiska och andra förhållanden såsom tidigare kriminalitet, alkoholhalt i blodet, upptäckt, dom etc. Utifrån den undersökningen har vi valt ut tre områden som vi funnit särskilt intressanta att diskutera, nämligen

- a) metoder för upptäckt
- b) promillegränsen för rattfylleri och rattonykterhet
- c) påföljdsfrågan

Endast 19 % av vårt material (personer som fällts för trafiknykterhetsbrott) hade gripits samband med polisens trafikrazzior.

6% hade ådragit sig polisens uppmärksamhet genom att framföra sitt fordon på ett egendomligt sätt, alternativt haft fel och brister på bilen.

Hur upptäcks trafikonykterhet?

Risken för upptäckt har betydelse framför allt ur allmänpreventiv synvinkel. Vi tyckte att det var intressant att konstatera att endast 19% av personerna i vårt material hade gripits i samband med polisens trafikrazzior. Vid en undersökning 1964 fann man ungefär samma andel (20%) (SOU 1970:61). En stor del, (36%) i vår undersökning, hade ådragit sig polisens uppmärksamhet genom att framföra sitt fordon på ett vingligt, osäkert eller egendomligt sätt, alternativt haft fel och brister på bilen, tex punktering på flera däck, släckta lyktor, giltig färg på kontrollmärket o dyl. 23% hade kontrollerats i samband med trafikolyckshändelse av något slag, 9% hade kört med extremt hög hastighet och av den anledningen blivit stoppade av polis, 3% kontrollerades efter anmälan från "allmänheten". Resultaten stämmer väl överens med övrig tillgänglig statistik. Det betyder att den relativt dyrbara apparat som trafikrazzior innebär är mättligt effektiv när det gäller att upptäcka trafikonyktra. Före detta har de sannolikt en brottsförebyggande effekt.

När vi delade upp materialet i personer med 1,5 promille eller över och personer med mindre än 1,5 promille fann vi en signifikant skillnad vad gäller händelsen som utlöste anmälan för trafikonykterhet. Vi fann att de första framför allt åkte fast på en vinglig körning eller annan egendomlighet i körsättet, medan de andra i större utsträckning åkte fast i trafikrazzior. 33% av personer med mindre än 1,5 promille åkte fast i trafikrazzior mot 16% av dem som dömdes för rattfylleri.

Alternativ modell

Vi skulle vilja föreslå att man i någon större stad prövar en försöksverksamhet med en alternativ modell, som rimligen har samma brottsförebyggande effekt som trafikrazzior, men som sannolikt är ef-

ektivare som upptäcktsinstrument. Denna modell bygger på att polisen avsätter särskild personal med huvuduppgift att upptäcka trafikonyktra (alla kategorier, dvs även cyklister, gångtrafikanter etc). En grupp om cirka 10 poliser vidareutbildas i hur man känner igen trafikonyktra på körstil o dyl. Man utrustar ett par polisbilar med de litet större och mer skrymmande sk alkometerapparater som anses ge säkrare resultat. Dessa större apparater är enligt uppgift så tillförlitliga att de kan ersätta blodprov (vilket de gör bla i USA). En sådan grupp poliser med bilar och mc bör arbeta mycket självständigt och tillåtas ta egna initiativ för att förbättra sina metoder att känna igen, stoppa och kontrollera misstänkta förare. Med stigande övervakning under nattimmar och helger kunde man i Oakland, USA, minska antalet alkoholbetingade trafikolyckor med 21% och öka arresteringar av rattfyllerister med 30% (Valverius, 1982).

En av oss har haft förmånen att få följa med en polispatrull av detta slag under ett kvälls- och nattpass i Nashville i USA. Den gruppen arbetade mycket smidigt och man koncentrerade sig på att kontrollera förare som tex körde mot rött ljus, körde med släckta lyktor etc. Man ordnade små hastighetskontroller och lät de som inte var påverkade slippa undan med en muntlig varning. De var snabbt på plats vid trafikolyckor, även smärre, och testade de inblandades eventuella alkoholpåverkan.

Vi tror att en grupp som särskilt får koncentrera sig på dessa uppgifter kan bli mycket effektiv och ju mer allmänheten får kännedom om gruppens existens och dess effektivitet, desto större blir den brottsförebyggande effekten.

Promillegränsen

En sänkning av promillegränsen för såväl rattonykterhet som rattfylleri har diskuterats i olika sammanhang. Det är känt att även små alkoholdoser

Vår modell bygger på att polisen avsätter särskild personal med huvuduppgift att upptäcka trafikonyktra.

35 % av vårt material hade tidigare fällts för nykterhetsbrott.

kan ha effekter på förarprestationer i kritiska situationer. Bl a har Laurell (1975) genom en rad experiment påvisat att även personer med så små alkoholmängder som 0,24–0,40 promille drabbas av prestationsförsämringar. Risken för trafikolycka kan sägas öka redan vid promillenivåer mellan 0,2–0,4 i sådana trafiksituationer som kräver all uppmärksamhet och koncentration av föraren. Detta är ett argument för att sänka promillegränsen för rattonykterhet. Att risken för allvarliga trafikolyckor ökar med blodalkoholhalter över 1,0 promille torde vara uppenbart. Blodalkoholhalter över 1,0 promille är dessutom en indikation på alkoholproblem, vilket i sin tur ökar risken för att trafikonykterheten upprepas (SOU 1970: 61). Vi har analyserat vårt material med avseende på upprepning av trafikonykterhet och bla funnit att gruppen var överrepresenterad i kriminal- och/eller körkortsregistret. 48 % hade redan tidigare varit straffade, 35 % hade tidigare fällts för nykterhetsbrott och 69 % förekom tidigare i kriminal- och/eller körkortsregistret. Detta kan jämföras med att enligt uppgift från Trafiksäkerhetsverket har cirka 23 % av samtliga bilförare i Sverige registreringar i körkortsregistret.

Att 48 % tidigare varit straffade tyder på en hög återfallsfrekvens. Sveri fann (SOU 1970: 61) att cirka 40 % av de bilförare som fällts för trafikonykterhet redan tidigare fanns registrerade för kriminalregisterbrott och cirka 10 % av dem hade fem domar eller mer. Buikhuisen (1969) har i en stor undersökning i Holland omfattande 1872 personer som dömts för rattfylleri under 1955 och 1956 funnit att 20 % återföll inom ett år. Inom tre år hade drygt hälften av dem återfallit.

När vi delade in de personer i vår undersökning som dömts för rattonykterhet i två grupper, en grupp som hade mindre än 0,85 promille och en grupp med 0,85–1,49 promille (frekvensfördelningens utseende gjorde det naturligt att sätta gränsen vid 0,85 promille) fann vi att 41 % av gruppen med högre blodalkoholhalt hade tidigare fylleriförseelser

jämfört med endast 7 % i gruppen med lägre blodalkoholhalt. Vi fann således att personer med tidigare fylleriförseelser var signifikant överrepresenterade i gruppen med högre blodalkoholhalt. Dessa personer var också i genomsnitt något äldre än övriga, vilket talar för att de har längre missbruk bakom sig.

Det här visar att en blodalkoholhalt över 0,85 promille är förknippad med trafikonykterhet. Något som bör betraktas med största allvar.

Vi menar att en sänkning av promillegränsen för rattfylleri till 1,0 promille skulle öka våra möjligheter att bedöma dem med upprepade trafikonykterhet enligt strängare normer. Dessutom är det en markering från lagstiftarnas sida om hur allvarligt man ser på trafikonykterhet. Sedan kan man naturligtvis fråga sig om sådana markeringar verkligen har någon betydelse.

Nelker (1979) menar att den svenska trafiknykterhetslagstiftningen spelar en indirekt roll genom att bibehålla och förstärka normsystemet kring bilkörning och drickande. En utbyggnad av lagen kan därför ha en viss preventiv funktion, men säger Nelker "vill man radikalt minska alkohololyckorna måste åtgärderna riktas mot alkoholvanorna som sådana och trafikvanorna som sådana" (Nelker, 1979), vilket för oss in på vår tredje diskussionspunkt.

Påföljdsfrågan

Inom missbrukarvården pågår för närvarande försök med kontraktsvård och den sk kontraktsvårdsutredningen har också överlämnat ett betänkande till socialministeriet. Här talas framför allt om vård av redan identifierade missbrukare, som skall förbinda sig att avstå från missbruk mot att de får adekvat vård under en ettårsperiod.

Vi vill föreslå en form av kontraktsvård även för trafikonyktra men med en något annorlunda utgångspunkt. En stor del av dem som döms idag har begyggande eller manifesta alkoholproblem. Tyvärr tycks inte de påföljder som ges för trafikonykterhet ha några positiva effekter på personens allmänna livssituation eller hans/hennes dryckesvanor. Klette (1979) har till exempel funnit att körkortsåterkallelse har avsevärda negativa verkningar på arbetsförhållande och ekonomi. Fängelsestraffet anses ju inte

örkortsåterkallelse är det värsta straff som
an drabba en motorfordonsförare.

eller ha någon positiv effekt på den enskilde indivi-
den. Buikhuisen (1969) fann ingen skillnad i åter-
fallsfrekvensen för olika former av bestraffning.

Fängelse hade tex inte någon mer avskräckande
effekt än böter. Nordenstam (1972) menar att kör-
ortsåterkallelse är det värsta straff som kan drabba
en motorfordonsförare.

Klette (1979) påpekar att med nuvarande straff-
system utgörs en tredjedel eller mer av hela vårt
ängelseklientel av rattfyllerister. Det handlar up-
penbarligen om mycket pengar. Det vore önskvärt
att man kunde utnyttja dessa ekonomiska resurser
på ett mer effektivt sätt, så att den trafikonyk-
tres alkohol- och trafikvanor verkligen förändrades,
snarare än som trafiklagstiftningens allmänpreven-
tions effekt bibehålles och förbättras. Att halvera
ängelsemånaden för rattfylleri, vilket har diskute-
rats, skulle knappast ha den effekten.

Den modell vi vill verka för har tidigare beskrivits
i en artikel (Sandahl, 1979) och går i korthet ut på att
den åtalade ställs inför valet att ta ett kännbart straff
med körkortsindragning, böter eller fängelse, alter-
nativt underkastar sig kontraktsvård som gärna kan
vara förenad med vissa ekonomiska skyldigheter
relaterade till betalningsförmåga. Kontraktet går i
sin helhet ut på att den åtalade slipper fängelse eller
böter och får behålla körkortet tills vidare. Som
förutsättning skall den åtalade förbinda sig att skö-
ta sin trafik – låt oss kalla det – utbildning, som syftar till
att förändra alkohol- och trafikvanor.

Utbildningen sköts av personal som är särskilt
utbildad och har erfarenhet av alkoholistbehand-
ling. Personalen lägger upp en utbildningsplan som
anpassas individuellt och efter varje individs spe-
ciella behov. De insatser som kommer att krävas av
varje åtalad kommer att variera. För en person som
fört bil onykter med låg promillehalt och där det
inte framkommer tecken på alkoholproblem kan
man således tänka sig en kortare kurs, där man
redovisat och gör riskerna med alkohol i trafik och

diskuterar alternativa färdssätt när man druckit alko-
hol. För en annan person kan man tänka sig en mer
kvalificerad behandlingskontakt som tex kan bestå
av regelbundna besök vid behandlingsinstitutionen
en till två gånger per vecka under max ett års tid.

Det kan tyckas orättvist att en del skall behöva
göra större utbildningsinsatser än andra, men då
glömmer man att utbildningen i första hand syftar
till att hjälpa och stötta den åtalade att leva ett
mindre destruktivt liv samt att varje individ har
möjlighet att välja det konventionella straffet med
körkortsindragning, böter och kanske fängelse eller
utbildning.

Personalen vid en sådan "skola" har förslagsvis
rapportplikt till domstolen, ej om innehållet i be-
handlingen/utbildningen utan om den åtalade sköter
kontakten genom att närvara på överenskomna
tider. Om den åtalade uteblir från överenskomna
tider, rapporteras detta till domstolen och den åta-
lade inkallas igen och man får då åter ta ställning till
kontraktet. Domstolen kan naturligtvis själv be-
stämna att utmäta straffet om den finner det befo-
gat istället för att erbjuda utbildningsalternativ. Er-
farenheter med denna form av utbildning visar att
antalet personer som har ett andra rattfylleri kan
minska betydligt (Valverius 1982).

Vi har i denna artikel diskuterat en modell som vi
tror skulle kunna påverka alkohol- och trafikva-
norna hos trafikonyktra på ett mer effektivt sätt än
vårt nuvarande system. Detta arbetssätt skulle
dessutom kunna ha funktionen av sekundär pre-
vention, i och med de inbyggda möjligheterna att i
ett tidigt skede upptäcka och påverka personer som
använder alkohol på ett destruktivt sätt.

REFERENSER

- Andréasson, R.: Onykterhet i trafiken, Opuscula Medica,
s 26–30, 50, 1980.
Cacciola, I.: Vem är rattfylleristen/rattonykteristen? En
delstudie av personer som fällts för trafikonykterhetsbrott
under 1978. Stockholms Universitet, Pedagogiska Institu-
tionen, 1980.
Buikhuisen, W.: Criminological and psychological aspects
of drunken drivers, SOU 1971: 81, s 30–51.

Klette, H.: Juridiska aspekter på trafiknykterhetsproblemet, *Alkohol och Narkotika*, 2/3, s 8–12, 1979.

Laurell, H.: Effekter av små alkoholdoser på förarprestationer i kritiska situationer, VTI Rapport nr 68, 1975.

Nelker, G., et al.: Den skandinaviska myten omvärderad. Ny forskning bestyrker trafiknykterhetslagarnas effekt. *Alkohol och Narkotika*, 2/3, s 2–5, 1979.

Norstenstam, G. et al.: Värde, välfärd och jämlikhet. Lund, Studentlitteratur, 1972.

Sandahl, C.: Kontraktsvård för rattonyktra i USA, *Alkohol och Narkotika*, 4, s 13–17, 1979.

Schnedler, H., Dalgaard, J.B.: Alcohol – an underestimated cause of fatal traffic accidents, Institute of Forensic Medicine, Aarhus, 1982 (duplic).

Sveri, K.: Trafiknykterhetsbrottsklientelet m m. *SO* 1970: 61, s 57–72.

US Dept of transportation news, July 3, 1980.

Valverius, M., Preger, S.: Alkoholens roll i trafikolyckor med dödlig utgång, *Alkohol och Narkotika*, 2/3, s 36–40, 1979.

Valverius, M.: Alkoholens roll i trafiken. *Alkohol och Narkotika*, 2/3, s 27–31, 1979.

Valverius, M.: Straff och/eller vård vid trafiknykterhetsbrott? *Alkohol och Narkotika*, s 1–5, 6, 1982.