

alkolåsnytt

ETT NYHETSREV OM ALKOLÅS FRÅN MHF



NR 1 – 2010

Alkolås i alla skolbussar 2012

**Politiker vill se
fler alkolås** *sid 4*

**Kommuner
tappar kvalitén** *sid 12*

Tillämpa standarden!

Alkolås som produkt har idag ett brett stöd hos allmänheten. I svenska, och nu senast danska, undersökningar om acceptansen för denna trafiksäkerhetskörande lösning brukar 70-80 procent ställa sig positiva.

En förutsättning för att behålla denna positiva opinion är att alkolåsen håller hög teknisk kvalitet och tillförlitlighet. Den europeiska standard som tagits fram borgar för just detta.

Arbetet med att ta fram denna standard kan sägas vara ett gott exempel på det nya Europa där gränsöverskridande hänsyn tagits för att jämka ihop kulturella, sociala och kommunikativa olikheter. Det gemensamma målet har varit att reducera rattfylleriet i Europa. När representanter för såväl syd- som nord-europeiska alkoholkulturer till sist presterat ett gemensamt resultat, så är det ett gott exempel på att övergripande mål har fått stå över enskilda intressen.

När myndigheter och kommuner upphandlar alkolås ska de enligt lagen om offentlig upphandling hänvisa till gällande europeisk standard. Tyvärr hör vi nu om flera tillfällen när snålheten bedragit visheten – eller handlar det kanske om okunskap? Billigare men också ofta sämre alkolåsprodukter har därmed installerats i transportfordon. Risken för negativa användarerfarenheter är överhängande.

Vi vill inte se en tillbakagång i den positiva opinion som möjliggjort tiotusentals alkolås i svenska transportfordon. Det kan lättast undvikas genom att följa Lagen om offentlig upphandling där det föreskrivs att om europeisk standard finns, så skall den tillämpas.

**TOM
BJERVER**
VD MHF



Alkolåsnytt utges av MHF, Motorföretarnas Helykterhetsförbund, på uppdrag av NTF Konsument.

Adress: MHF
Heliosgatan 11
120 30 Stockholm

Webb: www.mhf.se

Epost: alkolasnytt@mhf.se

Tel: 08-555 765 55

Redaktion: Helena Lindén, Tomas Jonsson,
Lars Olov Sjöström

Skribent: Jonatan Sverker och Helena Lindén

Layout: stanley.se

Omslagsbild: Clyde Steven, UK

Tryck: Prinfo Bergs Grafiska, Sthlm

Projektledare: Tomas Jonsson
Tel: 08-555 765 74
Mobil: 0705-64 37 36
Epost: tomas.jonsson@mhf.se

Alla Sveriges skolskjutsar ska säkras

2012 ska all skolskjutstrafik ha alkoholås. Det föreslås i en utredning som Transportstyrelsen gjort.

Alkoscåp kommer dock inte att godkännas.

På regeringens uppdrag har Transportstyrelsen utrett hur Sverige kan gå vidare med alkoholåslagstiftning utan att bryta mot EU:s regler. Uppdraget har varit att undersöka om det är möjligt att ställa krav på alkoholås vid till exempel sjukresor, farliga transporter och skolskjutsning. I slutändan valde Transportstyrelsen att bara föreslå alkoholås vid transport av skolelever.

– Det här är ett första steg som vi ser det. Målet är på sikt att det ska finnas alkoholås i de flesta fordon oavsett typ. Men det är bättre att ta små steg som blir av, än att försöka ta ett stort steg som inte blir av, säger Hans Kolmodin, handläggare på Transportstyrelsen.

Många företag och fordon berörs ändå av förslaget. Idag färdas nämligen många skolbarn med den regionala linjetrafiken, och även i dessa fordon ska det då finnas alkoholås. I utredningen uppskattas att ungefär 10 000 bussar och 12 500 taxibilar utför transporter av skolbarn. Av dem har redan cirka 3 600 bussar och 6 250 taxibilar alkoholås.

Så kallade alkoscåp, där förarna blåser in sig för att sedan gå till sitt fordon, kommer inte att godkännas.

– Det måste finnas alkoholås i varje fordon för att det ska vara

möjligt att kontrollera att reglerna verkligen följs, säger Hans Kolmodin.

I utredningen föreslås att polisen får möjlighet att stoppa skolskjutsar och kontrollera alkoholåset. Dessutom förelås att styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll, SWEDAC, ska ackreditera verkstäder som monterar och kalibrerar alkoholåsen.

– I dagsläget kan det bli en ganska stor kontrollapparat. Men vi vet att det står ny teknik för dörren, och då kommer antagligen inte heller kalibreringen att behöva komma så tätt, säger Hans Kolmodin.

Enligt Transportstyrelsen ger inte detta förslag någon direkt samhällsekonomisk vinst på kort sikt. Redan idag är det nämligen ovanligt med alkoholrelaterade olyckor inom buss- och taxinäringen. Däremot kan förslaget ge

preventiva effekter då människor med alkoholproblem kan upptäckas vid ett tidigare stadium och ges möjlighet till rehabilitering.



Ja till alkoholås – skilda metoder

Framtiden för alkoholås beror i stor utsträckning på politiska beslut.

I en enkät med riksdagspolitiker vill alla se en större användning av alkoholås. Men man vill gå olika fort fram.

1 Vill du och ditt parti se en ökad användning av alkoholås i Sverige?

2 Vilka åtgärder gällande alkoholås kan vi förvänta oss från er om ni vinner valet?

3 Vilka andra åtgärder är viktiga för att förebygga rattfylleri?



Sven Bergström (c)

1 – Ja. Centerpartiet vill att Sverige ska vara ett föregångsland när det gäller användandet av alkoholås och att all gränsöverskridande yrkestrafik inom EU på sikt ska ha alkoholås.

2 – Vi driver frågan att alla nytillverkade bilar ska vara utrustade med alkoholås från år 2012. Vi vill även skärpa rättstillämpningen vid rattfylleri så att avsikten med lagstiftningen tydligare syns när det gäller de faktiska påföljderna.

3 – Vi ser också positivt på det pricksystem, med tre varningar för trafikförseelser, som

finns i många europeiska länder. Ett system som gör att det inte hjälper att betala fortkörningsböter i det oändliga utan också höjer riskmedvetandet för den enskilde trafikanten att kunna förlora körkortet efter upprepade trafikförseelser. Förbättrat informationsarbete och utbildning gällande alkohol i trafiken är också viktiga åtgärder.



Egon Fridh (v)

1 – Ja, vi vill ha fler alkoholås för att öka trafiksäkerheten och efterlevnaden av nollvisionen så att vi kan få bort alkohol och droger från trafiken.

2 – Krav på alkoholås i alla nya bilar. Vi har velat att Sverige ska gå före och bli första land i EU som ställer krav på detta, senast 2015 ska det vara ett standardkrav i alla nya personbilar att det ska finnas alkoholås. Parallellt med detta driver vi också krav på att det ska finnas alkoholås i alla skolbussar och upphandlad kommunal trafik.

3 – Dels en generellt restriktiv alkoholpolitik och dels en tydlighet från samhällets sida om att man inte accepterar alkohol i trafiken.



Jan-Evert Rådström (m)

1 – Ja, och vi vill nå resultat redan idag. Personer som polisen ertappat som rattfyllerister ska staten kunna ställa som krav på att de har alkohol för att få tillbaka ett körkort.

2 – Vi kommer fortsatt att driva kunskapen om alkoholens farlighet i samband med trafik och i detta ligger naturligtvis att klargöra alkoholens stora möjligheter att förhindra rattfylleriolyckor. Vi måste få en förståelse i EU över alkoholens positiva effekter för att om möjligt få till stånd en gemensam EU-syn på alkoholen.

3 – Regeringen genomför ett omfattande arbete som har bäring på denna fråga. En statlig utredning föreslår att återfall i brott ska leda till strängare straff på ett tydligare sätt än vad som nu är fallet.



Nina Larsson (fp)

1 – Absolut. Det är ett effektivt sätt att komma tillrätta med rattfylleriproblematiken och återfallsförbrytare.

2 – Vi vill fortsätta att arbeta inom EU för alkohol. På sikt bör det bli ett standardkrav i alla fordon, men i första hand är det viktigt att börja med krav på alkohol i yrkesfordon och för rattfylleridömda.

3 – Det handlar om upplysning, att samhället visar att man ser allvarligt på detta. Attitydformande informationsinsatser spelar stor roll.



Karin Svensson Smith (mp)

1 – Ja, och det finns många anledningar till det. Jag tycker inte alkohol ska finnas i kroppen hos dem som kör.

2 – En lagstiftning som gör alkohol obligatoriskt för både lätta och tunga fordon. Mycket talar för att alkohol är ett större problem i persontrafiken än i yrkestrafiken. Därför vill vi ha alkohol i alla nya bilar.

3 – Tyvärr har upplysningsåtgärder liten effekt i relation till de resurser som går åt. Den grupp som behöver upplysning mest är minst mottaglig för den. Så därför finns inget vettigt alternativ till att installera alkohol i varje bil.



Annelie Enochson (kd)

1 – Ja, eftersom det är ett väldigt effektivt sätt för att förhindra att människor kör rattfulla.

2 – Vi vill påverka EU så att det ställs krav på att alkohol ska vara obligatoriskt i alla

länder. Sen har vi inom kd sagt att vi önskar alkohol i alla nya bilar från 2012 i Sverige.

3 – Nummer ett är alkohol, men vi vill också ha strängare straff för rattfylleri. När man kör onykter så utsätter man andra för livsfara, och strängare straff gör faktiskt att människor avstår från att köra.



Lena Hallengren (s)

1 – Ja, vi tror det är ett otroligt effektivt sätt att minska skador och olyckor i trafiken till följd av alkohol.

2 – Sverige bör gå före med alkohol i alla nya bilar inom EU. Sen är vi inte

emot alkohol för rattfylleridömda, men vi tycker inte det är en tillräcklig satsning. Tyvärr ser vi inte någon nedgång i antalet trafikolyckor som beror på alkohol. Där är alkohol ett verktyg vi behöver använda.

3 – Det är en allmänt restriktiv alkoholpolitik som gör att man minskar alkoholmängden i samhället och inte ökar tillgängligheten.



Europeiskt intresse ökar

Intresset för alkoholås blir bara större i Europa.

Det menar Ellen Townsend, som kämpar för större trafiksäkerhet inom EU.

Men fortfarande finns länder där alkoholås är helt okänt.

Alkoholåset har främst uppmärksammats i länder som traditionellt satsat mycket på trafiksäkerhet, som Sverige och Nederländerna. Ellen Townsend vid ETSC, European Transport Safety Council, en oberoende organisation som arbetar för säkrare europeisk trafik, ser dock tecken på att andra länder också börjar få upp ögonen för alkoholåsets fördelar.

– Jag bor i Belgien, ett land som inte brukar ligga i framkant vad det gäller trafiksäkerhet. Men nu har man lagstiftning om ett rehabiliteringsprogram för dömda rattfyllerister. Det är uppmuntrande att man även i Belgien kan vara modiga och göra detta, säger Ellen Townsend.

Hon tycker att intresset för alkoholås växer i

Europa, men det sker i små steg och i avgränsade områden. Det som håller på att ske är att fler och fler länder skapar rehabiliteringsprogram för rattfyllerister där alkoholås ingår. Ett annat område är att det börjar ställas krav på alkoholås vid upphandling av till exempel skolbussar.

– Finland är i framkant i rehabiliteringslagstiftningen och för användning i skolbussar och taxi. Frankrike har också lagstiftning om alkoholås i skolbussar sedan januari i år, och förslag på ett rehabiliteringsprogram. Så ni får ligga på i Sverige så att ni inte kommer efter, säger hon.

Inom ETSC tror man att alkoholås är en viktig del i att få ner antalet trafikolyckor i Europa. Det är också något man försöker få EU:s beslutsfattare att inse.

– Vi lobbar hårt för att EU ska stödja införandet av alkoholås i yrkestrafiken och i rehabiliteringsprogram. Vi vill också se alkoholås i alla nya fordon som säljs, men att nå dit är ett långsiktigt projekt, säger hon.

Finland lagstiftar för skolskjutsar

Det blir obligatoriskt att använda alkoholås vid skol- och dagvårdskörningar som ordnas som beställningstrafik. Lagen ska träda i kraft i augusti 2011.

Förut har alkoholåset endast rekommenderats, men enligt förfrågningar som gjorts till kommunerna är det bara få som använder det. Den nya lagen ska se till att alkoholåset alltid används åtminstone vid skoltransporter. Det blir tillåtet att tillfälligt använda en bil utan alkoholås i högst fem dagar, till exempel då bilen med alkoholås är på service. Trafikidkaren ska då omedelbart underrätta den som beställt körningen om undantagssituationen. De skol- och dagvårdskörningar som ordnas som beställningstrafik är skolskjutsar som körs med taxibilar och bussar.

De modeller av alkoholås som används i Finland ska i fortsättningen uppfylla minst de krav som föreskrivs i den europeiska standarden som är godkänd i Finland (SFS-EN-standard), eller motsvarande nationella krav som föreskrivs i en annan medlemsstat i EU. Fordonet behöver inte genomgå ändringsbesiktning efter det att alkoholåset installerats.

Erfarenheterna visar att den tilläggskostnad som alkoholåset förorsakar dem som beställt körningarna är låg i förhållande till de totala kostnaderna för transporter.

I den nya lagen tecknas också noggranna anvisningar för alkoholås som installeras i fordon frivilligt. För tillfället finns enhetliga anvisningar bara för alkoholås i bilar som ägs av rattfylleridömda personer.

Trafiksäkerhetsverket, som inledde sin verksamhet i år, kommer att övervaka användningen av alkoholåsen.



Valet är ditt

NTF Konsument hjälper dig att välja trafiksäkert!

www.ntf.se/konsument



Dansk kamp för alkoholås

Svend Andresens enda barn kördes ihjäl av en rattfyllerist.

Nu arbetar han för att andra inte ska drabbas av samma sorg.

I Danmark har hans kamp för alkoholås fått stor uppmärksamhet.

För Svend Andresen blir livet aldrig det samma efter den första mars 2009. Den dagen omkom både hans dotter och svärson i en av alla dessa trafikolyckor som egentligen borde kunna undvikas.

Den som körde ihjäl dem var en 19-årig berusad man som kraschade in i deras bil i hög fart. Den unge mannen överlevde, men Svends dotter och svärson dödades omedelbart. Efter sig lämnade de två tvillingdöttrar.

– Vi önskar inte någon människa, inte ens förövaren, att behöva gå igenom det helvete av smärta och sorg som vi genomlever. Därför blev det viktigt för oss att göra något för att stoppa detta vansinne, och det är därför vi satsat på alkoholåsen, säger Svend.

Svend arbetar nu intensivt för att öka intresset för alkoholås i Danmark. Detta har hittills varit en nästan helt okänd produkt, men genom att Svend berättat sin historia har massmedia i Danmark börjat att rapportera om alkoholåset.

– Vi har också installerat alkoholås i en personbil. Detta tillsammans har gjort att det blivit en stor mediabevakning som rapporterat positivt om vår sak, säger han.

Han tycker det borde vara självklart att satsa på alkoholås eftersom det räddar liv.

– Vi har säkerhetsbälte och airbag som en naturlig del i bilarnas säkerhet, och det är det ingen som ifrågasätter. Nu är alkoholåsen här, som kan stoppa dödande och lemlästande av oskyldiga människor. Den dagen det blir

alkolås i alla bilar skulle samhället spara miljarder, säger han.

Hans kamp för alkoholås har redan gett viss effekt. I en webbundersökning har en majoritet av de svarande sagt att de stödjer tanken på att göra alkoholåset obligatoriskt.

– För ett år sedan var det en räkna tragiska olyckor på kort tid. Detta, tillsammans med vår dagliga kamp för alkoholås, har gjort att frågan verkligen kom upp på bordet och det fick politikerna att äntligen reagera. Dessvärre ska det till döda, och helst många döda, för att vi människor får upp ögonen för detta, säger han.

Det verkar som politikerna ändå har lyssnat. Det danska folketinget beslutade nyligen om en skärpning av lagen mot rattfylleri. Dessutom införs alkoholås som en del i behandlingen av de grövsta rattfylleristerna.

– Vi fick inte det vi önskade, alkoholås i alla rattfylleristers bilar, men denna lag är ändå ett stort steg på vägen och vi fortsätter vår kamp, säger Svend.

JONATAN SVERKER





Inga lås i Alingsås

Alla alkoholprojekt lyckas inte.

I Alingsås ville kommunen ha alkohol i alla sina bilar.

Men hela satsningen gick i stå när kostnaden blev för hög.

I Alingsås röstade kommunfullmäktige för att införa alkohol i alla kommunens bilar 2010. Satsningen var ambitiös, tre grupper tillsattes för att granska alkohol ur bland annat ekonomiskt och tekniskt perspektiv.

– Vi hade en jättegrej på gång, säger trafikinformator Kjell-Eve Jäderström.

Men hösten 2008 skrotades planerna. Enligt Kjell-Eve Jäderström berodde det på att finanskrisen gjorde politikerna oroliga för ekonomin.

Kommunstyrelseledamoten Thorsten Larsson (m) menar dock att orsaken var en annan. Han var en av de pådrivande för införande av alkohol.

– Det är bara att inse fakta att det tyvärr behövs alkohol. Och jag tycker att kommunen ska föregå med gott exempel, säger Thorsten Larsson.

Enligt Thorsten Larsson berodde stoppet för alkoholet på att man inte kunde bestämma sig för vad som skulle hända om någon blåste rött. De föreslagna lösningarna ansågs för dyra.

– Men jag tycker att man borde kunnat lösa den uppgiften, säger han.

Idag ligger alkoholarbetet på is och ingen vet när kommunen satsar igen.

Kunde man inte satsat lite i taget på alkohol istället för en så stor satsning direkt?

– Jag tycker det var bra att ta allt på en gång. Allt eller inget. Det är ju ändå inga stora pengar med tanke på vilka risker folk utsätts för, säger Thorsten Larsson.

Alkohol för villkorlig körkortsåterkallelse

Ska uppfylla Transportstyrelsens föreskrifter om utvidgad försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse VVFS 2005:44 samt europeiska standarden EN50436-1.

Alkohol för kvalitetssäkring av transporter med upphandlingskrav

Enligt lagen om offentlig upphandling ska alkohol uppfylla europeiska standarden EN50436-2.

Alkohol för användning i privatfordon och i företag utan upphandlingskrav

Alkoholet ska vara CE- eller E-märkt. Det ska mäta korrekt och ge utslag om den som blåser har över 0,2 promille. Det ska ha en bra manipuleringsteknik som känner av att det är en människa som blåser i utrustningen.

Alkolåsen på marknaden

På vår hemsida hittar du våra omdömen av alla alkolås på svensk marknad. Uppdelade efter användningsområde får du snabbt en överblick över vilka alkolås du kan välja bland. Bedömningarna görs enligt en av MHF:s konsumentråd fastställd policy. Det omdöme som ges om varje produkt sammanfattas i ett av fyra olika råd: Vi rekommenderar, Vi avråder, Vi varnar eller Vänta. Läs mer på www.mhf.se.

Alcotector Carlock X1

Innova alcolock X2

Innova AB
Tel 08-792 63 40

ACS Alcolock V3

Alkolås i Skandinavien AB
Tel 08-776 78 00



ACS Interlock WR2

Alkolås i Skandinavien
Tel 08-776 78 00



Lion DS-10

Introduceras under 2010



ADS The Determinator

WestCoast Auto AB
Tel. 070-424 41 21



Dräger Interlock XT

KG Knutsson AB
Tel. 08-92 30 00





Foxguard Alkolås T1

Meko Fleetsystem AB
040-627 13 40



Foxguard Alkolås A2



Foxguard Alkolås A3



Volvo AlcoGuard

Volvo Car Corporation
Kontakta din lokala volvohandlare

Smart Start SSI 2000

Malux Sweden AB
0660-29 29 00



AlcoBlock

Sepab Fordonsprodukter
Tel. 08-627 95 00



LifeSafer FC 100C

LifeSafer FC 200

LifeSafer
Tel 031-47 04 02 eller 070-576 04 02



Monitech VeriSafe

Protego
Tel 046-70 00 70

Kommuner offrar kvalitén

Många kommuner struntar i den europeiska standarden för att spara pengar.

Men det kan rasera förtroendet för alkoholåsen.

Nu kräver MHF att kommunerna tar sitt ansvar.

– Lagen om offentlig upphandling (LOU kap 6 §2) kräver att man hänvisar till en europeisk standard om det finns. Sedan några år finns en sådan standard för alkoholås. Tyvärr glömmar många kommuner bort detta i sina upphandlingar eller begär inte in dokumentationen, vilket är mycket tråkigt, säger Lars Olov Sjöström, trafiksäkerhetschef och konsumentansvarig MHF.

Alkoholåslieferantörerna vill också uppmärksamma problemet:

– Det här är ofta dåliga alkoholås som går att lura. Vad händer om någon åker dit för rattfylla som har ett sådant alkoholås monterat? Jo, det sprids i media och blir en katastrof för hela branschen, säger Bengt Allo på Alkoholås i Skandinavien.

David Nilsson på Dräger uppskattar att bara en tredjedel av kommunerna ställer helt ige-

nom korrekta krav på alkoholåsen och dessutom kontrollerar att de verkligen får rätt produkt.

– En risk är att kommunerna blir missnöjda när de köper dåliga alkoholås, att bilar inte startar, att det är dålig support. Det kan leda till att alkoholåsen kommer i dålig dager och det är klart att det då dröjer innan kommunen köper in alkoholås igen, säger David Nilsson.

Både etablerade leverantörer och MHF har försökt att göra organisationen Sveriges kommuner och landsting (SKL) uppmärksamma på problemet. SKL kan nämligen skicka ut rekommendationer till kommunerna kring upphandlingar.

När Alkoholåsnytt är i kontakt med Johan Lindberg på SKL lovar han att undersöka saken.

– Det är klart att om det finns en gemensam standard så låter det rimligt att följa den, säger han.

Frågan kan tas upp med Miljöstylningsrådet, som tar fram kriterier för upphandlingar.

– Det vi också kan göra är att skicka ut ett rekommendationsbrev till kommunerna och påminna om att standarden finns. Det har vi anledning att titta på, säger Johan Lindberg.

INTERNATIONAL ROAD SAFETY



Test Lab

EVALUATION • DEVELOPMENT • TEST



MHF Test Lab erbjuder följande tester på alkoholmätningssystem:

Utvecklingstester – Prototypstester – Alkoholmätartester

Tester enligt CENELEC och CEN-standarder för alkoholås och alkoholmätare. Vi utför även beställda konsumenttester.

Läs mer på www.mhf.se/testlab.aspx

**WWW.MHF.SE /
TESTLAB.ASPX**



Tufft test i kyla

Snö, storm och 25 minusgrader.

När Kustbevakningen i Luleå fick alkoholås på sina snöskotrar blev det ett hårt test.

Alkolåsen klarade dock alla väderförhållanden.

Alkoholen skördar inte bara offer i vägtrafiken. Fler och fler som kör snöskoter skadas och två av tre förare som omkommer i skoterolyckor är just alkoholpåverkade.

En lösning på den dystra utvecklingen skulle kunna vara alkolås. Med stöd av Skyltfonden har företaget Onice genomfört ett realistiskt test av alkolås på snöskotrar. Bland annat monterades alkolås på de snöskotrar som Kustbevakningen i Luleå använder för att patrullera skärgården om vintern.

– Det är ju välkänt att i många dödsfall på skoter är alkohol inblandat. För att få en förbättring måste företag och myndigheter gå före, och det kändes självklart att vi som kontrollerande myndighet provade alkolås, säger kustbevakningsinspektör Lars Näsman.

I Kustbevakningens snöskotrar monterades alkolås av märket Dräger. Hela alkolåset, även handenheter, fick vara utomhus både i storm och extrem kyla.

– Trots det var det inga problem. Låsen fungerade väldigt bra mekaniskt, säger Lars Näsman.

Vid ett tillfälle gick dock inte en skoter att starta då batteriet var urladdat, vilket kan ha berott på alkolåsets strömförbrukning.

– Snöskotern är känslig för förändringar i elbalansen, den är utnyttjad till max, säger Lars Näsman.

I rapporten pekar Onice på att just frågan om energiförbrukningen måste lösas för att alkolås ska kunna användas på snöskotrar i framtiden. MHF:s Tomas Jonsson tror dock inte att det ska vara ett hinder.

– Det finns redan idag alkolås som inte drar någon ström förutom när fordonet startas, säger han.

Lars Näsman's erfarenhet av alkolås är sammantaget positiv.

– Jag tror det har en framtid, men det tar nog tid innan det kommer att nå ut till den breda allmänheten. Men hos myndigheter och eventföretag kan det nog fungera redan idag, säger han.



Positiv erfarenhet för Nobina

Bussföretaget Nobina har alkoholås i fler än 1 000 av sina fordon. Den stora satsningen har nästan bara skapat positiva reaktioner.

Nobina, som tidigare hette Swebus, är ett företag som kommit långt i införandet av alkoholås. Av 2 200 fordon har drygt 1 000 fordon alkoholås installerade.

– För oss är det en självklarhet att installera alkoholås. Signalvärdet är enormt. Det visar för våra kunder att vi inte tillåter alkohol i tjänsten och det ger en stor trygghet, säger Niklas Thorslund, som är säkerhetschef på Nobina.

Nobina har haft alkoholås i många år, och håller nu på att byta ut äldre alkoholås mot nyare versioner. För företagets förare har alkoholås blivit en del av vardagen.

– Medarbetarna är väldigt positivt inställda. Om det funnits en oro så handlar det om

vad som skulle hända om jag blåser i alkoholåset inför passagerarna och bussen inte startar. Det är en situation som en del förare inte vill utsättas för, säger han.

Nobinas erfarenhet är dock att alkoholåsen är tillförlitliga och att det är mycket sällan som de inte fungerar som tänkt.

Företaget har ett medvetet arbete kring alkohol, och förlitar sig inte enbart på alkoholåsen. Man gör också stickprovskontroller. Alkoholåsen har dock hjälpt till att upptäcka medarbetare som kan visa tecken på alkoholproblem.

– Om vi har alkoholås där föraren blåser flera gånger om dagen så är det klart att man fångar upp signalerna tidigare, säger Niklas Thorslund.

Om det visar sig att en förare har alkohol i blodet är reglerna tydliga. Föraren tas ur tjänst, ytterligare prover tas, och personen i fråga ges i ett senare skede möjlighet till rehabilitering.

Niklas Thorslund uppmanar andra företag att också satsa på alkoholås.

– Se till att satsa på stora och välrenommerade tillverkare och återförsäljare så att man får en väldigt hög tillförlitlighet. Det kanske kostar lite mer, men det lönar sig i slutändan, säger han.

Alla nya fordon utrustas hos Vattenfall

Vattenfall satsar på alkoholås. Idag har företaget alkoholås i drygt 400 fordon.

Bakom utvecklingen står fack och företagsledning tillsammans.

Idag är Vattenfall ett av företagen som ligger i framkanten i satsningen på alkoholås. I alla nya verksamhetsfordon som köps in ska det finnas alkoholås, vilket gör att det om några år kommer att finnas alkoholås i alla de cirka 1 400 verksamhetsfordon som Vattenfall äger.

– När vi summerat satsningen har det varit positivt. Det har inte varit någon negativ diskussion, utan det har uppfattats positivt av medarbetarna, säger Jan Berglund, som arbetar med arbetsmiljö och hälsa inom Vattenfall i Norden.

Det första initiativet till satsningen togs av Lars Carlsson, ordförande för Unionens medlemmar inom Vattenfall.

– Jag tycker det är hemskt att det finns onyktra på vägarna, och jag ville inte behöva vara med om att en Vattenkraftsanställd skulle köra onykter och orsaka en dödsolycka, säger han.

En del av fackförbundets medlemmar har tyckt det varit något omständigt att använda alkoholås, men några egentliga negativa reaktioner har han inte fått.

– Vi har många som kör mycket på vägarna, och ingen vill möta någon som är onykter i trafiken. Men vi kan inte säga att andra ska ha alkoholås om vi inte själva har det, säger Lars Carlsson.

Vattenfall samlar inte in några uppgifter centralt om hur ofta anställda blåst rött i alkoholåset. Gör någon det har företaget rutiner för hur någon med alkoholproblem ska få



möjlighet till rehabilitering.

– Vi ger normalt alla anställda minst en chans att komma tillbaka efter behandling. Jag har inte fått rapporter om att detta skulle varit något problem för den lokala arbetsledningen att hantera, säger Jan Berglund.

Vattenfall har kommit en bit på vägen vad det gäller alkoholås, men Lars Carlsson är inte nöjd med det. Han skulle vilja se krav på alkoholås även vid upphandling av hyrbilar och i förmånsbilar.

– Jag är fortfarande irriterad över att det inte gått tillräckligt snabbt, säger han.

Säkrare camping

Med alkobommar stoppas onyktra förare. Det har visat sig på två av Caravan Clubs campingar.

Nu står flera campingar i kö för att montera alkobommar.

Den ideella organisation Caravan Club ligger långt fram i arbetet med alkobommar. Föreningen, som samlar 28 000 medlemsfamiljer, har monterat alkobommar på campingen i Norrviken utanför Båstad och på den stora vintercampingen i Tandådalen.

Caravan Club gör det för att bidra till Nollvisionen, att ingen på sikt ska dö eller skadas i trafiken.

– Vi tyckte det var en bra idé att testa alkobommar. Egentligen tror vi inte att så många dricker mycket sprit på campingen, men vi vill göra människor medvetna om det olämpliga i att blanda trafik och alkohol, säger ordförande Bill-Arne Andersson.

När styrelsen först lanserade idén om alkobommar mötte man dock starka reaktioner. Några undrade hur campingledningen skulle agera om en förare blåste och inte fick upp bommen. De tyckte helt enkelt inte att alkobommar var en fråga för Caravan Club.

– Nu förbereder vi alkobommar på en camping i Tibro. När vi hade information där kom det fram några negativa attityder men då ställde sig en man upp och sa att detta var det bästa vi kunde göra. Då vände samtalet och blev väldigt positivt, säger Bill-Arne Andersson.

Han är övertygad om att alkobommarna påverkat förare att vänta några timmar innan de gett sig ut i trafiken. Den som är orolig behöver dessutom inte blåsa vid själva bommen, utan kan provblåsa i receptionen så att han eller hon vet om det finns alkohol kvar i kroppen.

– Vi har till och med fått brev från en som gjort en provblåsning och sedan avstått från att köra. Han ville tacka oss, säger han.

Skulle någon blåsa rött vid bommen går det ett larm till den som är campingansvarig.

– Men det har inte inträffat än för de som är osäkra provblåser i receptionen, säger Bill-Arne Andersson.

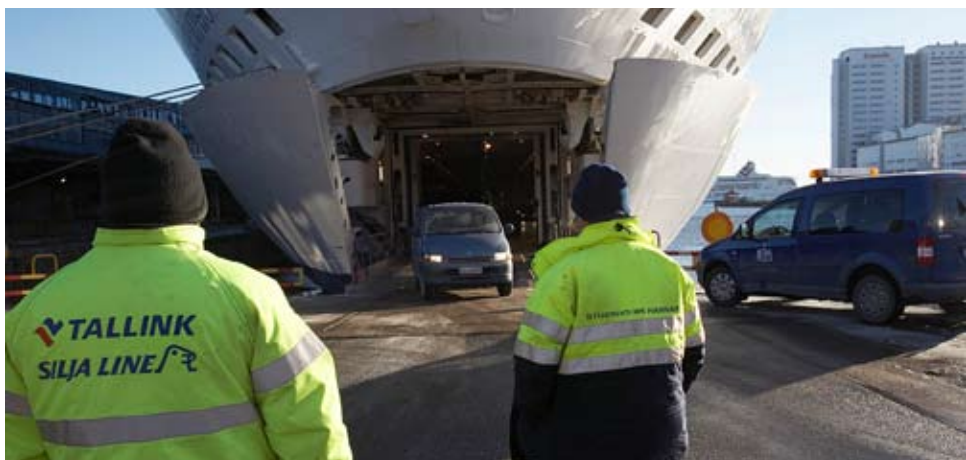
Han är säker på att alkobommen skapar samtal och kan bidra till att förändra attityder.

– Människor tar den debatten i förtälten och ibland sitter väl deras barn med och lyssnar och lär sig.

Inte bara campinggästerna har varit nöjda. I närheten av Tandådalens camping var det vid ett tillfälle en nykterhetskontroll.

– De som kom från campingen var hur villiga som helst att blåsa och berättade om bommen. Polisen åkte upp och tittade och blev väldigt förtjust, han tyckte att varje camping borde ha en sådan.





Hamnväktare får kolla förare

Nu kommer väktare i hamnar att få genomföra nykterhetsprov på förare.

Det har kommit många larm om problemet med onyktra förare som kommer med färjorna från Europa. Den 1 juli 2010 införs en tillfällig lag som ger väktare möjlighet att göra utandningsprov på förare inom hamnområdet.

– Man handleder personer med en viss basutbildning, väktare, hos polisen och de

får ett förordnande som ger vissa befogenheter. De har rätt att stoppa fordon för att utföra sållningsprov, säger Lars Sjöberg på Rikspolisstyrelsen.

För utandningsprovet måste väktaren använda instrument som lånats av polisen. MHF undersöker nu möjligheten om alkbommar kan användas som sållningsinstrument.

– 30 procent av alla rattfyllerister i Stor-Stockholm tas i hamnområdet. Om alla förare skulle kollas skulle det betyda en rejäl minskning av rattfylleriet, säger Lars Olov Sjöström, trafiksäkerhetschef MHF.

Bom i Karlshamn?

Onyktra chaufförer är fortfarande ett problem i många hamnar.

Karlshamn kan nu bli nästa färjeläge som får alkbom.

I Trelleborg har man sedan tidigare en alkbom. I Karlshamn har folkpartisten Rolf Tholén kämpat för alkbom i hamnen i flera års tid.

– Jag sitter i polisstyrelsen och polisen bekräftar att man ständigt tar folk som kör i land påverkade. Polisbevakningen har ökat, men

man har inte alltid tid att vara där, säger Rolf Tholén.

Kommunfullmäktige har röstat för hans förslag om alkbommar, och även polisen och Trafikverket är positiva, men än så länge saknas finansiering.

– Det är dåligt att det inte händer något. I Trelleborg kostade det en halv miljon kronor, och det är inte mycket pengar om det förhindrar olyckor, säger han.

Rolf Tholén tycker att alkbommar borde finnas i samtliga hamnar med utrikestrafik.

JONATAN SVERKER

Snabbare blåsningar

Att testa nykterhet kommer snart att gå sekundsnabbt. Det gör det möjligt att kontrollera till exempel all personal i ett kraftverk. MHF har nu tagit fram en prototyp till en alkalåsgrind.

I tunnelbanan drar man sin biljett och genast glider grinden upp. I framtiden kan det gå lika snabbt och smidigt att få sin nykterhet testad. MHF har arbetat fram en prototyp där man blåser i en munstyckslös alkomätare för att öppna en passergrind.

– Det skulle till exempel kunna användas på kärnkraftverk där man har 900 anställda som går igenom, säger Tomas Jonsson på MHF.

MHF ska testa två system. Dels ett traditionellt bränslecellssystem, dels ett som bygger på att infrarött ljus kontrollerar utandningsluften. Att använda alkalås i en inpasseringskontroll ställer höga krav på utrustningen.

– Ett vanligt alkalås är konstruerat för att sitta i en bil där det är en användare som kanske blåser några gånger per dag. Tar man ett sådant alkalås och sätter i en inpasseringskontroll går det långsamt och man får problem, säger Tomas Jonsson.

Han tror att intresset för snabb och effektiv nykterhetskontroll är stort. Genom åren har flera företag och myndigheter hört av sig till MHF med förfrågningar kring det, men det är först nu som tekniken finns.

– För att klara detta måste man ha ett bra system som fungerar och visar på bra prestanda, säger Tomas Jonsson.



Vindtunnel testar nyaste alkalåsen

Nu blir det lättare att testa hur alkalås klarar svåra förhållanden. På MHF Test Lab i Tibro byggs nu en vindtunnel.

Mycket pekar på att framtidens alkalås kommer att vara munstyckslösa och att de i större utsträckning kommer att användas utomhus, till exempel som inpasseringskontroll vid ett kraftverk. Detta ställer helt andra krav på ett alkalås än när det är monterat inne i den relativt skyddade miljön i ett fordon.

På MHF Test Lab i Tibro rustar man för att ve-

tenskapligt kunna prova även dessa nya typer av alkalås. En vindtunnel byggs nu i glas och plåt för att möjliggöra testning i en blåsig miljö.

– När man jobbar med munstyckslösa enheter är det viktigt att utandningsluften inte påverkas av att det kan blåsa mycket, säger Tomas Jonsson på MHF.

Vindtunneln är tillräckligt stor för att rymma både snöskotrar och motorcyklar, två typer av fordon som MHF hoppas snart ska kunna få alkalås.

– I skoterolyckor är det en väldigt stor överrepresentation av alkohol, säger Tomas Jonsson.

Några utförliga tester har ännu inte gjorts, men de prov som ändå gjorts av munstyckslösa alkalås pekar på att de klarar vind.

– Vi ser att utrustningarna kan skilja på om det är vind eller utandningsluft. Alkalåsen mäter det genom att ta hänsyn till andra referensvärden som också finns i en människokropp. Men nu ska vi utvärdera dem på ett vetenskapligt sätt.

Vindtunneln har bekostats av MHF Öst.

Straffbart blåsa igång någon



En vanlig invändning mot alkoholås är att en nykter person kan blåsa istället för föraren för att få igång fordonet. Förutom det uppenbara svaret, att en nykter person knappast vill utsätta sig för en färd med en nykter, så finns det dock även juridiska aspekter.

Vi frågade Sven-Erik Alhem, tidigare överåklagare: Kan en person som blåser igång en bil med alkoholås åt en nykter förare bli straffad?

– Ja, självklart, om den nyktere är medveten om att han underlättar för en påverkad att köra bil, då är det medhjälp till rattfylleri. Det finns ingen annan anledning för en nykter att blåsa i ett alkoholås åt en annan, så möjligheten är god att visa att den nyktere har möjliggjort den berusade förarens framförande av bilen. Det innebär att den som blåste bedöms efter samma straffskala som den som körde. Och är det grovt rattfylleri leder det ofta till fängelse.

Missbruk av alkoskåp

Alkoskåpet ska inte användas som stämpelklocka. Det menar missnöjda busschaufförer i Umeå.

Nu granskar Datainspektionen ärendet efter en anmälan från MHF.

Att införa alkoskåp på bussföretaget Nobina i Umeå var okontroversiellt. Chaufförerna var positiva och såg hellre ett gemensamt alkoskåp som alla fick blåsa i än enskilda alkoholås i varje buss.

Men nu breder missnöjet ut sig, och det beror inte på alkoskåpet i sig. Istället menar personalen att företagsledningen använder sig av alkoskåpet för att kontrollera arbetstiden.

– För några veckor sedan var det en som hade jobbat in halva rasten och därför blåste ut före. Sen var de på honom och frågade

varför han blåste ut en halvtimme tidigare, säger en anonym busschaufför.

Personalen menar att alkoholåset inte ska användas som stämpelklocka eftersom den strikt ska användas för att kontrollera nykterheten.

– Det här kan vara förödande för framtiden vad gäller alkoholås, säger Anna-Karin Wännman som är lokal facklig företrädare för Kommunal.

Lars-Olov Sjöström på MHF har anmält Nobina till Datainspektionen för företagets sätt att använda alkoskåpet. Han menar att det strider mot personuppgiftslagen att använda personlig information som samlats in för ett visst syfte till något helt annat.

– Det är också problem eftersom där de blåser in sig så finns ingen tydlig klocka utan man kan bara hoppas att den är rätt ställd. Chauffören kan också träffa en arbetsledare efter att han blåst ut, och kanske får frågan om han kan hjälpa till i garaget, säger Lars-Olov Sjöström.

Alltid senaste nytt om alkoholås på **www.mhf.se** eller kontakta oss



Tom Bjerver

vd MHF

E-post: tom.bjerver@mhf.se

Adr: Heliosgatan 11
120 30 Stockholm
Tel: 08-555 765 55



Lars Olov Sjöström

Trafiksäkerhetschef

E-post: lars.olov.sjostrom@mhf.se

Tel: 070-697 00 22



Tomas Jonsson

Projektledare alkoholås

E-post: tomas.jonsson@mhf.se

Tel: 070-564 37 36



MHF har tre viktiga arbetsområden:

- ungdomars attityd till alkohol och bilkörning
 - rättspraxis vid rattfylleri
 - alkoholås i alla bilar
- Det räddar liv. Därför behövs MHF.

Prenumerera gratis!

Prenumerera på Alkoholnsytt genom att skicka ett meddelande till alkolasnytt@mhf.se

I hela landet finns 150 specialutbildade MHF-funktionärer. De kan svara på dina frågor om alkoholås, leda utbildningar med mera. Kontakta närmaste MHF-region:

MHF Region Mälardalen

Kontaktperson: Marie Andersson
E-post: marie.andersson@mhf.se
Tel: 016-14 91 70 / 070-958 28 44

MHF Region XYZ

Kontaktperson: Kent Ivarsson
E-post: kent.ivarsson@mhf.se
Tel: 063-51 87 85 / 070-301 59 02

MHF Region Skåne

Kontaktperson: Jan-Åke Hansson
E-post: janake.hansson@mhf.se
Tel: 070-992 62 29

MHF Region Norr

Kontaktperson: Anders Marklund
E-post: norr@mhf.se
Tel: 0920-24 86 24 / 070-268 68 33

MHF Region Väst

Kontaktperson: Sten Fahlén
E-post: sten.fahlen@mhf.se
Tel: 0500-41 57 90 / 070-627 11 06

MHF Region Öst

Kontaktperson: Christer Folkesson
E-post: christer.folkesson@mhf.se
Tel: 0390-410 30 / 070-521 97 15

MHF Region Bergslagen

Kontaktperson: Karl-Åke Frisén
E-post: karlake.frisen@mhf.se
Tel: 019-57 90 28 / 070-398 47 60