

Projektredovisning

Projektets diarienummer, namn och omfattning i tid

Diarienummer 2011-033
Alkobomsystem för sållningsprov
2011-10-15 - 2013-15-10

Organisation och organisationsnummer

Motorförarnas Helykterhetsförbund
org. nr. 802002-3399

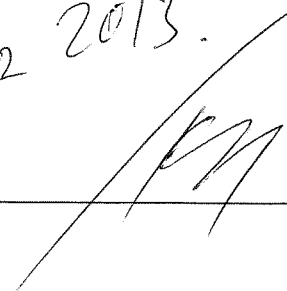
Projektets syfte och mål samt eventuella förändringar i förhållande till projektansökan

Syftet med projektet har varit att reducera det stora rattfylleriproblemet i anslutning till hamnar. Det gör vi genom att ta fram och utvärdera ett nytt alkobomsystem som kan användas som sållningsinstrument enligt gällande definition i Rikspolisstyrelsens författningssamling RPSFS 2004:8. Ett sådant system skulle stärka möjligheten att förverkliga intentionerna bakom lagrådsremissen Trafiknykterhetskontroller i hamnar, som regeringen lämnat till Lagrådet den 11 februari 2010. En viktig utgångspunkt för det förslaget har varit att effektivisera och utöka trafiknykterhetskontrollerna i hamnar.

Målet med projektet har varit att genomföra ett försöks- och demonstrationsprojekt med alkobommar i en hamn (eventuellt två hamnar) för att skapa acceptans för och möjliggöra ett brett införande av nykterhetskontroller i svenska hamnar. Därmed kan projektet öka trafiksäkerheten på vägar i anslutning till hamnar och färjelägen samt bidra till minskad alkoholkonsumtion bland passagerare på de färjor som anlöper svenska hamnar.

Projektet har i allt väsentligt genomförts enligt intentionerna i projektansökan. Tidsplanen har dock fått omarbetas med hänsyn till krav och önskemål från samverkande myndigheter.

Betalt till SSB
Samman på
70.000 kr
den 17/12 2013.



Tänkta aktiviteter (kopiera texten från projektansökan)

Etapp 1: 15 oktober - 31 december 2011: Möte med projektarbetsgrupp och Rikspolisstyrelsen om de rättsliga frågorna och eventuellt behov av att revidera föreskrifter och anvisningar för praktiska operativa rutiner i berörda hamnar. Bygga av två st. prototypalkobommar för försöksprojektet, en för höga fordon och en för låga fordon. Möte med berörda lokala myndigheter i Karlshamn eller Göteborg för samråd om fysiska åtgärder i hamnområdet för att säkerställa en fullgod logistik också med alkobommarna på plats.

Etapp 2: 1 januari-28 februari 2012: Möte med projektarbetsgrupp, MHF Test Lab, representant från Rikspolisstyrelsen, lokala myndigheter samt personal från polisen, tullverket och kustbevakningen som är behöriga att utföra uttagningsprov enligt gällande lag. Utbildning och planering inför försöksverksamheten,

Etapp 3: 1 mars 2012 - 31 augusti 2013: Försöksverksamhet i hamnen. Regelbundna möten med projektarbetsgrupp och myndigheter. Eventuell revidering av Rikspolisstyrelsens föreskrifter. Teknisk utvärdering av alkobommarnas funktionalitet och mätsäkerhet. Utvärdering och anpassning av logistiken i hamnarna för att säkerställa acceptabla flödestider och att förundersökning av misstänkta rattfyllerister kan genomföras på ett korrekt och tillfredsställande sätt.

Etapp 4: 1 augusti - 15 oktober 2013: Utvärdering och rapportskrivning. Ett större möte med alla aktörer i projektet samt tjänstemän från Näringsdepartementet och Justitiedepartementet.

Vilka aktiviteter har genomförts?

En projektarbetsgrupp bestående av Tomas Jonsson och Lars Olov Sjöström från MHF, Liza Jakobsson från Trafikverket, Jonas Larsen från Tullverket och Bengt Svensson från Rikspolisstyrelsen har bildats och fungerat som ledningsgrupp för projektet. Gruppen har träffats regelbundet vid protokollförda fysiska möten och telefonmöten. MHF har träffat berörda myndigheter i Karlshamn och Göteborg för överläggningar om projektets genomförande och de båda hamnbolagen. Rikspolisstyrelsen har fört samtal med Tullverket. Arbetsgruppens första möte hölls den 7 mars 2012 och har sedan hållits varannan månad.

De juridiska aspekterna på alkobommarnas användning i förhållande till gällande lagstiftning och myndighetsföreskrifter har belysts ytterligare av rättssakkunniga på Rikspolisstyrelsen. Den juridiska utredningen, som tog ett helt år, har kommit fram till att alkobommarna i legal mening motsvarar:

- a) polismans stopptecken
- b) polisens sällningsinstrument

Därmed har utrustningen kunnat tas i bruk av behöriga myndigheter med stöd av den gällande lagstiftningen och Rikspolisstyrelsens föreskrifter

Nuvarande trafikvolym och trafikflöden har mätts i hamnarna och respektive hamnområde har mätts upp under våren 2012. Ritningar för bommarnas placering i hamnområdet har tagits fram. Beräkningar har gjorts avseende arbetstidsåtgång och behovet av bemanning. Under projektets gång har behovet av insynsskydd av integritetsskäl aktualiserats. Utifrån önskemål från Rikspolisstyrelsen och Tullverket beslutades att försöksverksamheten i första hand skulle genomföras i Göteborg.

Under arbetets gång har en särskild kommunikationsgrupp bildats för projektet bestående av informationsansvariga hos Trafikverket, Tullverket, Kustbevakningen, Rikspolisstyrelsen, Stena Line samt MHF. Humantester har gjorts på den mätutrustning som används i bomsystemet och verifiering av mätnoggrannhet har genomförts av Statens Kriminaltekniska Laboratorium. Motsvarande verifieringstester kan utföras av MHF Test Lab men vi har sett det som en fördel att ett annat oberoende laboratorium kontrollerar utrustningen. SKL har visat att mätutrustningen, som har utvecklats av det svenska företaget Servotek, uppvisar en mycket god mätsäkerhet och tillförlitlighet. Fältförsök har genomförts i hamnen under hösten 2013.

Förväntat resultat (kopiera texten från projektansökan)

1. Genomförande av ett försöksprojekt i minst en svensk hamn där ett system med minst två alkobommar används som sällningsinstrument, utprovas och utvärderas. Resultaten från försöksverksamheten sammanställs i en rapport för distribution till departement och myndigheter
2. Implementering i större skala av alkobommar som sällningsinstrument för användning av behöriga myndigheter inom fyra år.

Vilka resultat har uppnåtts?

Uppfyllelse av förväntat resultat 1 enligt ovanstående: Vi har genomfört ett försöksprojekt i Tysklandsterminalen i Göteborg där ett system med två alkobommar använts som sällningsinstrument, utprovats och utvärderats. Den benämning som används om utrustningen i juridiska termer är "automatiska nykterhetskontroller". Resultaten från försöksverksamheten håller på att sammanställas i en mera omfattande rapport för distribution till departement och myndigheter. Under 2012 skedde det viktiga förarbetet för projektet i samverkan med Rikspolisstyrelsen, Tullverket, Trafikverket och Kustbevakningen. Arbetet har skett i två parallella och samordnade processer:

1. Administrativa åtgärder, bland annat utarbetande av skriftliga och audiella instruktioner på åtta språk, utformning av webbportal, informationsfoldrar på åtta språk, instruktionsfilm för TV på färjan, föreskrifter och avtal från RPS, tillstånd för kameraövervakning från Länsstyrelsen, teknisk kravspecifikation och validering av utrustning, skriftlig överenskommelser mellan RPS, övriga myndigheter och MHF, arbete i myndighetsgemensam kommunikationsgrupp inkl. kommunikationsstrategi, förankring hos lokala myndigheter samt utbildning av myndighetspersonal, utarbetande av utvärderingsplan med tillhörande dokument. Arbetet har pågått under hela 2012 och 2013.

2. Fysiska åtgärder, byggnation av passersystemet, bland annat:

Utarbetande av ritningar för alkobommar med insynsskydd samt för skyltning och trafikflöden i hamnen före och efter alkobommarna, gjutning av fundament, stomme, väggar, elcentraler med skåp och hållare, utformning av ljudkort, datorprogram, sensorsystem och kamerasystem, utformning och byggnation av ledningscentral i Tibro, utformning av kommunikationsserver och brännarserver, test av utrustningen genom Statens kriminaltekniska laboratorium, upphandling av bredband, framtagning av trafiksignaler och trafikskyltar.

Fältförsöken inleddes den 20 augusti 2013. Sedan har cirka 4 000 fordon, främst lastbilar och bussar kontrollerats. Två lastbilschaufförer har rapporterat av tull och polis för rattfylleri efter att ha upptäckts i de automatiska nykterhetskontrollerna. Det visar dels att systemet fungerar och dels att andelen onyktra förare, som i manuella kontroller under första halvåret 2013 var ungefär en av 93 nu är högst en av 2000. Vi har genomfört trafikflödesmätningar vid avfart från färjorna utan respektive med passage av de automatiska nykterhetskontrollerna. Den samlade slutsatsen är att det är möjligt att kontrollera alla fordon som kör av färjan utan att det uppstår förseningar. De färjarekörer som har genomfört visar att informationen till färjorna har

Vad kunde inte genomföras?

Allt har kunnat genomföras enligt planerna, dock med en tidsmässig förskjutning som innebär att fältförsöken i Göteborgs hamns Tysklandsterminal genomförts först under 2013.

Vilka är de positiva erfarenheterna?

De viktigaste positiva erfarenheterna från projektet är följande:

1. Det har visat sig vara möjligt att använda automatiska nykterhetskontroller som ett sållningsinstrument inom ramen för gällande lagstiftning. De enda förändringar som krävs ligger på föreskriftsnivå och kan införas i Rikspolisstyrelsens föreskrifter.
2. Mätutrustningen från Servotek, som mäter alkohol i utandningsluften, har visat sig ha en mycket hög kvalitet och mät precision enligt de valideringar som har gjorts av Statens kriminaltekniska laboratorium. Utrustningen har också klarat de krävande miljöförhållandena i hamnen med mycket blåst och nederbörd.
3. Resten av passersystemet har fungerat mycket bra under försöksperioden. Endast mindre justeringar har fått göras, i första hand avseende de sensorer som håller kontroll på fordonens längd, form och placering i passersystemet.
4. Trafikledningscentralen i Tibro har fungerat mycket bra, både tekniskt och personellt och samverkande

Vilka är de negativa erfarenheterna?

De enda negativa erfarenheter som finns från projektet handlar om de tillkommande krav på insynsskydd som har kommit från Rikspolisstyrelsens jurister och som har krävt mera arbete och kostnader än planerat. Vi har dock respekterat kravet och utformat passersystemet därefter.

Övrig information

I denna projektredovisning beskrivs översiktligt hela arbetet under 2012-2013. Den ekonomiska redovisningen omfattar dock enbart projektkostnader för år 2012. Under 2012 har ingen finansiering från Trafikverkets skyltfond erhållits inom projektets ram. Denna finansiering har erhållits först under 2013. På motsvarande sätt har stora delar av budgeterade kostnader för material och byggnationer också uppstått först under 2013 vilken förklarar avvikelserna mellan budget och utfall i den ekonomiska redovisningen.

Ekonomisk redovisning (Vänligen specificera)

Kan även skrivas ut och fyllas i för hand

Tidsperiod för vilken redovisningen sker

15 oktober 2011 - 31 december 2012

Inkomster

	Utfall	Budget enl. projektansökan
Ansökt bidrag Stiftelsen Ansvar för Framtiden	350.000kr	350.000kr
Bidrag från andra (förvaltningar/nämnder, myndigheter e t c)	0	312.000kr
Egen ekonomisk insats	11.106,75	50.000kr
Annan finansiering		
Inkomster totalt	361.106,75kr	712.000kr

Utgifter

Direkta projektkostnader		
Aktiviteter	3.900kr	9.400kr
Material	221.605,50kr	600.000kr
Personal	135.601,25kr	102.600kr
Övrigt		

Administration		
Utgifter totalt	361,106,75kr	712.000kr

Resultat + / -	0	0
-----------------------	----------	----------

Redovisningen upprättad

Ort och datum

Stockholm den 28 oktober 2013

Projektansvarig

Namnsteckning

Tomas Jonsson gm. Anneli

Namnförtydligande

Tomas Jonsson

Organisation

Motorffarnas Helykterhetsffbund

Adress

HammarbyFabriksv~~g~~25

Postadress och land

12030 Stockholm, Sverige

Telefon och fax inklusive landskod

08-55576574

E-mail

tomas.jonsson@mhf.se

Firmatecknare

Namnsteckning

Dennis Lind

Namnförtydligande

~~Dennis Lind~~ *Arne Winckel*

Organisation

Motorffarnas Helykterhetsffbund

Adress

HammarbyFabriksv~~g~~25

Postadress och land

12030 Stockholm

Telefon och fax inklusive landskod

08-55576581

E-mail

dennis.lind@mhf.se

Stiftelsen Ansvar för Framtidens anteckningar

--

För Stiftelsen Ansvar för Framtiden

Datum

Namnsteckning

Namnförtydligande

--

--

--

--

--

--

Arne Winckel