

Debattartikel i Helsingin Sanomat 25.5.2007 "Vieraskynä" av Sirpa Rajalin

Det krävs en skärpning av övervakningen för att komma åt rattfylleriet

Rattfylleriet har ökat märkbart detta år. Man har gripit över 800 fler misstänkta rattfyllerister jämfört med under samma period föregående år. I samband med den effektiverade övervakningen under några veckor i april, körde nästan var hundra rattnykter av de 40 000 som kontrollerades. Rusmedlens andel utmärker sig gällande allvarigare olyckor. I fjol undersöktes sammanlagt 255 dödsolyckor med motorfordon, i vilka ungefär var tredje förare hade kört berusad. En tredjedel av rattfylleristerna var sådana som åkt fast tidigare för rattfylleri. Förändringarna i bruket av alkohol syns tydligt gällande trafiksäkerheten. Då priserna på alkohol sänktes år 2004, ökade användningen med 15 procent jämfört med året innan. Lika mycket ökade de personskador som rattfylleriet orsakar. Detta tal förblev oförändrat under fjolåret. Rattfylleristen har ofta personliga problem gällande ekonomi, relationer, arbete och fritid. En allt större del av rattfylleristerna, är beroende av rusmedel och fastän de så skulle vilja, klarar de inte av att följa samhällets normer.

EU-direktivet som trädde i kraft för tio år sedan, förpliktar myndigheterna att ingripa gällande rattfylleristernas körtillstånd. Man har tagit i bruk olika samarbetsmodeller för att utreda rattfylleristens rusmedelsberoende och hälsotillstånd.

Föraren hänvisas till husläkare, A-kliniker eller till privata läkarstationer. Efter att den överenskomna uppföljningstiden gått ut, bedömer man huruvida han/hon klarar sig utan rusmedel och på så sätt kan undvika att åter göra sig skyldig till rattfylleri.

Enligt en färsk undersökning har den läkarvetenskapliga uppföljningen ingen inverkan på återfallsrattfylleri. Enligt de sakkunniga läkarna, är det onödigt att använda hälsovårdens resurser på en verksamhet som värderats så här. De föreslår att polisen skulle börja övervaka att de temporära körförbuden hålls och att rättsinstansen skulle dra in körrätten för återfallsrattfyllerister antingen tillsvidare eller helt.

Att köra berusad är ödesdigert i synnerhet för ungdomar och oerfarna förare, för vilka körningen ännu inte har blivit rutin. I dödsolyckorna är ca 40 % av förarna under 24-år. Många ungdomar som flyttar hemifrån upplever sig stå utanför vuxenvärlden och samhällsnormerna verkar inte binda dem. Ungdomarna kan t.o.m. skapa egna normer som exempelvis körning i berusat tillstånd. En tredjedel av ungdomarna har i enkäten uppgivit att de åkt med en berusad förare. Ungefär tio procent av gymnasieeleverna och tjugo procent av yrkesskoleleverna uppger sig ha kört i berusat tillstånd.

Man försöker motverka rattfylleriet med bl.a. alkolås, vilka togs i försöksbruk för några år sedan. De förare som önskar kan få ett alkolås, förutsatt att de inte är alkoholberoende och har fått en villkorlig rattfylleri dom.

Alkolås är effektivt först då det ingår som standardutrustning i alla bilar. I trafiksäkerhetsplanen är målet satt enligt svensk modell, att alkolås skall vara obligatoriskt i nya lastbilar och bussar år 2010 och i alla nya person- och paketbilar år 2012.

Man borde även bekämpa rattfylleriet genom att sänka promillegränsen från nuvarande 0,5 promille till 0,2 promille. Den sänkta gränsen borde direkt gälla dem som har temporära körkort och yrkestrafiken. En sänkning av promillegränsen skulle i synnerhet minska olyckorna med nya förare. Man kan även minska rattfylleriet genom att stadga om ett förbud att förtära alkohol i person- och paketbilar.

En övergång till 0,2 promille för samtliga förare skulle införas då polisen har tillräckligt med övervakningsinstrument. Samtidigt borde straffen graderas enligt promillegränserna. I Sverige och Norge har man konstaterat att sänkningen av promillegränsen till 0,2 promille har minskat rattfylleriet.

Man kan även motivera en lägre promillegräns med att alkoholbruket, användningen av droger och blandmissbruket av läkemedel ökar. Redan en liten mängd alkohol kombinerad med andra droger ökar betydligt sannolikheten för en olycka. Den nuvarande "lagliga" gränsen på 0,5 promille ger människorna en felaktig bild av trafiken. Målet i Vägtrafiklagen är helnykterhet.

Risken att åka fast minskar effektivt rattfylleriet. Övervakningen borde effektiveras genom att beakta vilka tider och var rattfylleristerna rör sig. Blåskontroller borde ordnas även i rusningstrafik så att alla som passerar skulle få en känsla av att övervakningen är heltäckande.

Man är allt räddare att råka ut för rattfyllerister i trafiken och man är allt ivrigare på att anmäla via mobiltelefonen till polisen om man misstänker rattfylleri. Undersökningar som gjorts under senare år visar, att majoriteten av medborgarna understöder en sänkning av promillegränsen och godkänner alkoholås som en efterhand obligatorisk utrustning i alla nya bilar.

Även straffen för rattfylleri borde skärpas för att få till stånd en förebyggande effekt. Straffen för dem som återfallit upprepade gånger borde skärpas och oftare än det görs nu borde fordonets beslagtas.

Trafikskyddet presenterade förgäves åtgärder för det nya regeringsprogrammet gällande bekämpning av rattfylleriet. Den enda framställningen i regeringsprogrammet som har inverkan på rattfylleriet är en liten höjning av alkoholskatten. Förhoppningsvis hör minskningen av rattfylleriproblemet till den trafikpolitiska programförklaringen som regeringen i sinom tid lämnar till riksdagen.

Sirpa Rajalin

översättning Lena King