



Alkohol, droger och trafik

2009-08



Alkohol, droger och trafik

Nästan alla trafikanter i Sverige anser att alkohol, droger och trafik inte hör ihop. Ändå kör flera tusen påverkade förare varje dag på de svenska vägarna och utsätter sig själva och sina medtrafikanter för mycket stora risker.

Den här skriften sammanfattar fakta om kombinationen alkohol, droger och trafik.

INNEHÅLL

- 5 Trafik och trafikskador
- 5 Vad säger lagen?
- 5 Alkoholens påverkan
- 7 Polisens övervakning
- 8 Statistiken visar inte sanningen
- 8 Vilka kör onyktra?
- 11 Vad händer den som upptäcks?
- 12 Alkolås
- 13 Alkoholvanor ändras
- 14 Attityder till alkohol och trafik
- 17 Andra droger än alkohol

Trafik och trafikskador

Den största delen av allt resande i Sverige sker på vägarna, ungefär 90 procent. År 2008 fanns nästan 4,3 miljoner personbilar i trafik. Dessutom fanns drygt 510 000 lastbilar, 13 000 bussar, 300 000 motorcyklar, 325 000 traktorer och drygt 100 000 Eumopeder i trafik.

Fram till början av 1970-talet ökade antalet dödade i vägtrafiken i takt med att fordonen blev fler. Sedan inleddes en nedåtgående trend, med undantag för åren 1983–1989 och 1999–2000.

År 2008 omkom 397 personer i vägtrafiken. Cirka 25 procent av dödsolyckorna beräknas vara alkoholrelaterade.

Resultat från Vägverkets djupstudier 2008 visar att 21 procent av de omkomna personbilsförarna hade alkohol i blodet över gränsen för rattfylleri (0,2 promille). Sedan 2003 har andelen rattfulla minskat. I absoluta tal omkom 37 rattfulla förare under 2008. Det är en tydlig minskning från 2003, då 66 rattfulla personbilsförare omkom, *diagram 1 och 2*.

Vad säger lagen?

Enligt lagen innebär rattfylleri att en person som kör ett motordrivet fordon

- har druckit så mycket alkohol att alkoholkoncentrationen är minst 0,2 promille i blodet eller 0,1 milligram per liter i utandningsluften
- har använt narkotika så att det finns något narkotiskt ämne kvar i blodet (gäller inte om substansen har använts enligt en läkares ordination)
- är så påverkad av alkohol eller något annat medel att han eller hon inte kan köra på ett betryggande sätt.

Som motordrivet fordon räknas inte bara personbil, lastbil och buss utan även moped, motorcykel, snöskoter och andra terrängmotorfordon. Man kan alltså dömas till fängelse och få körkortet återkallat om man har varit berusad när man kört snöskoter. Lagen gäller även i terrängen och i inhägnade områden.

En förare döms för grovt rattfylleri om han/hon

- hade en alkoholkoncentration på minst 1,0 promille i blodet eller 0,5 milligram per liter i utandningsluften
- annars var avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel
- körde på ett sådant sätt att det innebar påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Straffet för rattfylleri är böter eller fängelse i högst sex månader. Dessutom återkallas körkortet under 1–12 månader. Vid grovt rattfylleri kan straffet bli fängelse i högst två år och körkortet kan återkallas under 12–36 månader. Grovt rattfylleri i kombination med grovt vållande till annans död kan ge åtta års fängelse.

Alkoholens påverkan

Alkohol dämpar hämningar och sätter ned omdömet, minskar självkritiken och förmågan att göra realistiska bedömningar. Det kan leda till att en person som är väl medveten om att alkohol och trafik inte hör ihop, bestämmer sig för att köra fast han/hon har druckit. Alkohol har också direkta effekter på prestationsförmågan.

SYNFÖRMÅGAN

När alkoholhalten i blodet ökar, minskar ögonens koordinationsförmåga. Det leder till sämre förmåga att bedöma avstånd. Vid ökad promillehalt ökar risken för dubbelseende. I mörker är effekterna särskilt påtagliga. Redan vid 0,1 promille ökar känsligheten för att bli bländad och det tar längre tid att få tillbaka mörkerseendet.

REAKTIONSFÖRMÅGAN

Även låga promillehalter gör att reaktionstiden förlängs. Det gäller särskilt i situationer som är komplexa och där man snabbt måste välja åtgärd.

KOORDINATION

Det centrala nervsystemet bedövas av alkoholen. Därför blir samspelet mellan muskler och nerver sämre.

Diagram 1

Utvecklingen av trafikdödade samt bilar i trafik vid årets slut

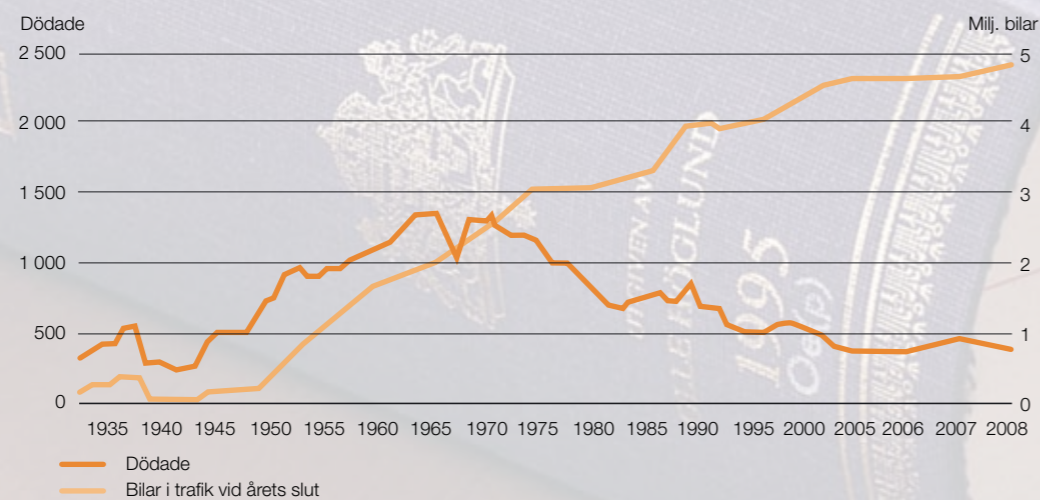


Diagram 2

Andel alkoholpåverkade dödade personbilsförare (alkohol \geq 0,2 promille), 1998–2008

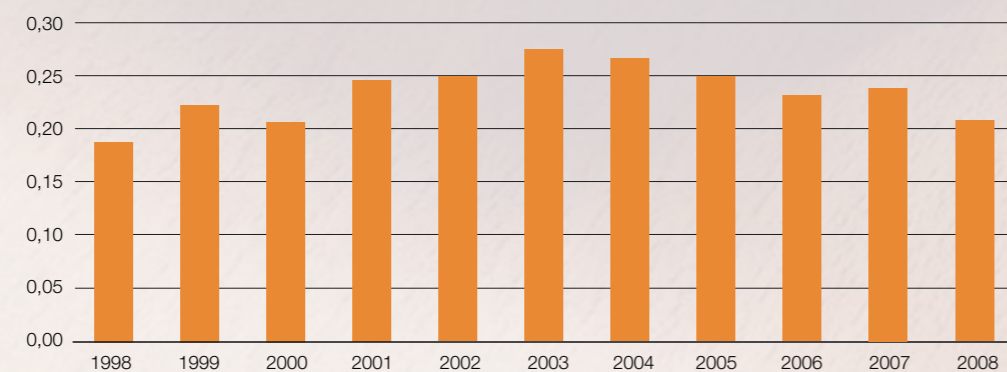


Diagram 3

Promillekurvan är olika för olika personer vid samma konsumtion

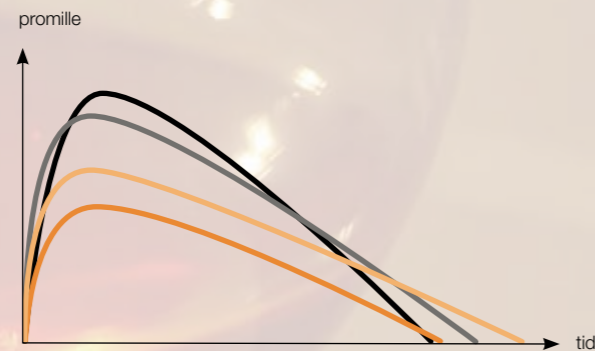
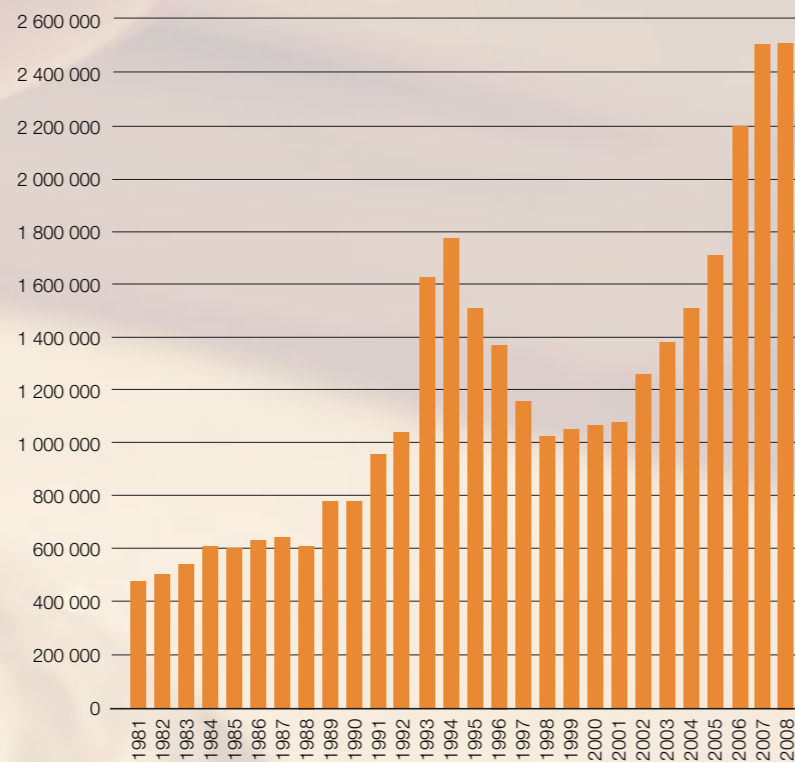


Diagram 4

Antal alkoholutandningsprov åren 1981–2008



Omvandlingstabell

1 flaska (33 cl) lättöl 2,2 %=	2 cl starksprit
1 flaska (33 cl) folköl 3,5 %=	3 cl starksprit
1 burk (50 cl) folköl 3,5 %=	4 cl starksprit
1 flaska (33 cl) starköl 5,5 %=	5 cl starksprit
1 burk (50 cl) starköl 7 %=	9 cl starksprit
1 glas (15 cl) vin 11 %=	4 cl starksprit
1/2 flaska vin 11 %=	10 cl starksprit
1 flaska vin 11 %=	20 cl starksprit
1 box (3 l) vin 14 % =	105 cl starksprit

Tabellen visar vad olika mängder öl respektive vin motsvarar i mängd starksprit (40%).

UPPMÄRKSAMHET

Alkoholen gör att hjärnan inte klarar av att hålla reda på lika mycket information som vanligt. Det innebär bland annat att en påverkad person inte kan ta in information från ett lika stort synfält som när han/hon är nykter. Effekten blir något som kallas tunnelseende. Det betyder att den påverkade riskerar att missa väsentlig information och därmed blir mindre uppmärksam.

TRÖTTHET

Alkoholen har en dämpande effekt på kroppen, även om den som är påverkad kan känna sig stimulerad. Det märks inte att tröttheten smyger sig på.

KRITISKA SITUATIONER

Rattfylleri leder inte alltid till olyckor. Däremot ökar risken för olyckor, eftersom den alkoholpåverkade inte klarar de kritiska situationer som kan uppstå. Det räcker inte att köra extra försiktigt. Kritiska situationer kan alltid uppstå, som att en älg eller ett barn plötsligt dyker upp framför bilen.

Även låga promillenivåer kan medföra att föraren inte klarar situationen och att en olycka inträffar.

Praktiska körförsök visar att en förares förmåga att klara situationer som kräver plötsliga undanmanövrer är klart försämrade redan vid 0,2–0,3 promille.

INDIVIDUELLA SKILLNADER

Skillnaden är stor mellan hur alkohol påverkar olika personer. Graden av påverkan kan till och med variera vid olika tillfällen hos en och samma individ. Kön, kroppsvikt, vad man ätit och hur mycket, vad man druckit och under hur lång tid är faktorer som påverkar promillenivån. Man kan inte ens vara säker på att man får samma värde om man dricker och äter exakt likadant vid två olika tillfällen, *diagram 3*.

Mannens kropp innehåller mer vatten än kvinnans och därför fördelas alkoholen i en större vätskevolym. Detta leder till att män får lägre promillehalt vid samma intag av alkohol, även räknat per kilo kroppsvikt.

Promillehalten påverkas av om man äter i samband med alkoholintaget. Mycket mat, särskilt om den är fet, fördröjer upptaget av alkohol till blodet. Det gör att alkoholkurvan blir lägre och mera utdragen.

Starksprit ger högre promillehalt än motsvarande mängd alkohol i form av vin eller öl.

DAGEN EFTER

Normalt förbränns i genomsnitt 0,15 promille per timme. Det innebär att det tar ungefär sex timmar att bli nykter om man nått upp till 0,9 promille. Förbränningshastigheten varierar dock mellan individer från cirka 0,1 till 0,3 promille per timme.

Det finns inget mirakelmedel som påskyndar förbränningen. Tiden är helt avgörande. Kaffe, motion, bastu eller andra »patentmediciner« kan kanske göra att man känner sig nyktrare, men promillehalten minskar bara i takt med den kemiska nedbrytningen av alkoholen och kan inte påskyndas.

Om man har druckit så mycket att man har varit kraftigt påverkad, kan prestationsförmågan vara påtagligt nedsatt dagen efter trots att promillehalten är noll. Den effekten kan sitta i ganska länge och man bör därför avstå från körning nästa dag. I praktiska försök med bilkörning i kritiska situationer har det visat sig att körförmågan kan vara nedsatt med cirka 20 procent dagen efter.

Polisens övervakning

De svenska poliserna kan övervaka nykterheten i vägtrafiken genom att de har möjligheten att kontrollera alla som kör motorfordon i princip när och var som helst. Det görs med ett sållningsprov. Provet tas med ett instrument som visar om alkoholkoncentrationen ligger över eller under den lagliga gränsen.

Om resultatet tyder på att värdet överstiger gränsen, får föraren genomgå ett bevisprov som visar den exakta koncentrationen. Bevisprovet tas oftast från utandningsluften, men det kan också vara ett blodprov.

När det gäller övervakning så har antalet utandningsprov som polisen genomfört ökat med cirka 200 000 prov per år sedan 2001, från 1,1 miljoner till 2,5 miljoner 2008, *diagram 4*.

Under 2008 rapporterades mer än 31 000 rattfylleribrott. Av dem berodde drygt 11 200 på att föraren hade tagit andra droger än alkohol. Som jämförelse kan nämnas att cirka 180 000 fortkörningar rapporterades samma år. Fortkörning är den vanligaste typen av trafikbrott i Sverige.

Statistiken visar inte sanningen

Av de motorfordonsförare som dog i trafikolyckor år 2008 obducerades de flesta, ungefär 80 procent. Av dem hade cirka 25 procent alkohol i kroppen. Det kan jämföras med den officiella statistiken som uppgav att 7 procent av de dödade förarna var alkoholpåverkade.

Men inte heller cirka 25 procent ger en helt rättvisande bild av verkligheten. Några av förarna levde en tid efter olyckan och under den tiden kan eventuell alkohol ha förbränts. De kan också ha fått blodtransfusioner innan de slutligen avled, vilket kan ha spätt ut eventuell alkohol i blodet. Om det fanns alkohol i blodet vid olyckan, kan den alltså vara borta vid obduktionen. Av de personbilsförare som dödades vid singelolyckor 2008 hade drygt 53 procent alkohol i blodet.

Hur kan det då komma sig att den officiella statistiken skiljer sig så markant från verkligheten, trots att de officiella olycks-siffrorna baseras på polisens olycksrapporter?

Den främsta förklaringen är att polisen inte alltid har haft möjlighet att kontrollera alla inblandade förare. Den andel av rattfylleriet som polisen faktiskt upptäcker är mycket liten.

Sverige har i ett internationellt perspektiv mycket få alkoholpåverkade förare i trafiken. Ändå beräknas att minst 15 000 bilresor per dag görs av alkoholpåverkade förare. Det motsvarar cirka 0,2 procent av trafiken.

Det finns ingen tillförlitlig statistik på hur många som dödas eller skadas i olyckor där alkoholpåverkade förare varit inblandade.

Vilka kör onyktra?

Yngre och medelålders män dominerar bland rattfylleristerna, både bland dem som polisen upptäcker i kontroller och bland dem som är inblandade i olyckor. Ungefär 10 procent av rattfylleristerna är kvinnor, men den andelen ökar.

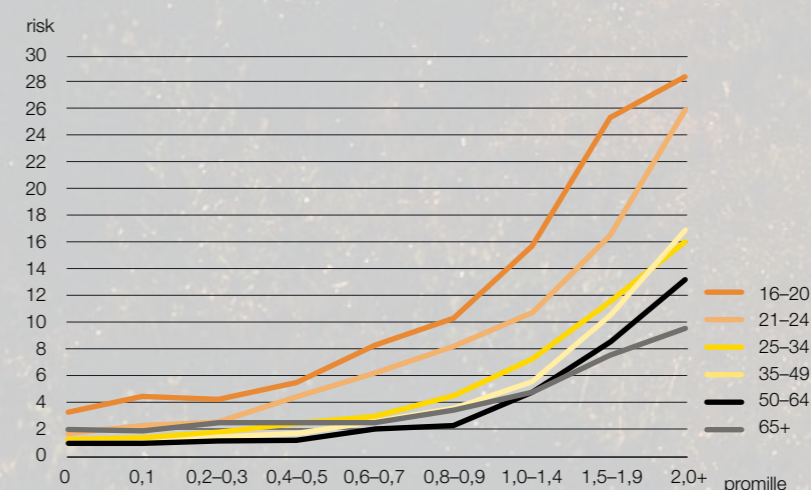
Det finns i huvudsak två kategorier av rattfyllerister, dels de som är alkoholberoende eller alkoholmissbrukare, dels de som någon enstaka gång kör onyktra.

Det finns egentligen bara två åtgärder som kan förhindra personer i den förstnämnda gruppen att köra onyktra – behandling för alkoholproblemet eller alkoholås.

De som någon enstaka gång kör rattonyktra har ofta goda avsikter – de har nämligen ofta tänkt att lösa transportproblemen på annat sätt än att själva köra men de kanske missar sista bussen eller inte har möjlighet att åka taxi. Omdömet har påverkats av den alkohol de druckit och de bestämmer sig för att köra. Dessvärre minskar också benägenheten att använda bilbältet, vilket också ökar risken för att dödas eller skadas.

De som upptäcks av polisen i rutinkontrollerna har i genomsnitt cirka 1 promille i blodet. Bland omkomna onyktra förare är alkoholhalten i medeltal cirka 1,5 promille, vilket tyder på att de flesta av de onyktra dödade förarna kan betraktas som alkoholberoende.

Risken att dödas vid olika promillenivåer för olika åldersgrupper*



* Källa: Preusser et al 2001, USA



Vad händer den som upptäcks?

När någon har ertappats som rattfyllerist startar två olika processer – dels den straffrättsliga, dels den körkortsadministrativa. Den senare är i lagens mening inte ett straff men de flesta upplever den som det egentliga och värsta straffet. Tingsrätten har hand om den straffrättsliga delen och länsstyrelsen*** den körkortsadministrativa.

Straffet för dem som har en promillehalt på mellan 0,2 och 1,0 är oftast dagsböter. Antalet dagsböter beror på hur hög promillehalten har varit. En person som dömts för rattfylleri tidigare får i allmänhet hårdare straff.

För grovt rattfylleri, alltså minst 1,0 promille, är fängelse det vanligaste straffet. Fängelsestraffet avtjänas i stor utsträckning med elektronisk fotboja. Om det är ett förstagångsbrott och föraren inte har orsakat någon olycka brukar straffet bli villkorlig dom eller skyddstillsyn kombinerat med samhällstjänst. Skyddstillsyn kan också innebära att den dömda ska ha läkarvård eller nykterhetsvårdande behandling. Straffet kan också bli kontraktsvård, där den dömda skriver på ett vårdkontrakt med preciserade villkor. Om villkoren inte uppfylls kan skyddstillsynen ersättas av fängelsestraff. Skyddstillsynen ska kombineras med övervakning i åtminstone ett år.

En alkoholpåverkad förare som skadar någon eller orsakar dödsfall kan få upp till åtta års fängelse.

KÖRKORTET

Rattfylleri leder så gott som alltid till att körkortet återkallas. Bara vid halter på 0,2–0,3 promille finns möjlighet till varning i stället för återkallelse.

Om en person har mer än 0,3 promille tar polisen hand om körkortet redan vid upptäckten. Ärendet går sedan till länsstyrelsen*** som återkallar körkortet tills vidare tills återkallelsen slutligen avgörs. Normalt varierar spärrtiden* mellan 2 och 12 månader för rattfylleri. Om rattfylleriet är grovt, alltså minst 1,0 promille, ska spärrtiden vara lägst 12 månader.

NYTT KÖRKORT EFTER ÅTERKALLELSE

Den som dömts för rattfylleri eller grovt rattfylleri måste ansöka om ett nytt körkortstillstånd för att få tillbaka körkortet. En sådan ansökan kan ges in till länsstyrelsen*** tidigast 6 månader före spärrtidens utgång. Ansökan beviljas tidigast 2 månader innan spärrtiden har gått ut.

Om spärrtiden är högst 12 månader behöver den dömda inte göra ett nytt förarprov. Om spärrtiden är längre än 12 månader måste den dömda däremot avlägga nytt förarprov, med kunskapsprov och körprov. Den som gör sig skyldig till rattfylleri eller grovt rattfylleri under provotiden** måste alltid avlägga ett nytt förarprov.

Den som har dömts till grovt rattfylleri ska till ansökan om körkortstillstånd bifoga ett särskilt läkarutlåtande som styrker att han/hon inte är opålitlig i nykterhetskänslighet, så kallad utvidgad lämplighetsprövning. Det innebär att han/hon under minst sex månader ska gå på läkarkontroller och att laboratorieprover ska lämnas under tiden.

Om körkortstillstånd beviljas kommer körkortet att vara förenat med villkor om ytterligare uppföljning efter 6 månader och efter ytterligare 12 månader.

SOCIALA KONSEKVENSER

För många kan rattfylleriet få förödande sociala konsekvenser. Det som ofta uppfattas som den allvarligaste påföljden är förlusten av körkortet. Många måste köra bil för att kunna arbeta – vare sig det handlar om att köra i jobbet eller för att ta sig till och från arbetsplatsen. Det förlorade körkortet kan i värsta fall innebära arbetslöshet och stora ekonomiska förluster.

Meningen med körkortsåterkallelsen är att trygga trafiksäkerheten och inte att skapa sociala konsekvenser. Alkolås är en lösning som kan ta bort eller åtminstone minska de problem som en körkortsåterkallelse medför.

* Spärrtid är en bestämd tid som ett körkort är återkallat efter en förseelse eller som en person får vänta innan han eller hon kan få (ett nytt) körkort.

** Den som har provotid på sitt körkort måste alltid avlägga nytt förarprov för att få tillbaka körkortet efter en återkallelse under provotiden.

*** Transportstyrelsen tar över länsstyrelsens körkortsverksamhet från den 1 januari 2010.

Alkolås

Alkolås är en teknisk anordning som är kopplad till bilens tändningssystem. För att starta fordonet måste föraren först blåsa i alkolåset. Om utandningsluften innehåller alkohol motsvarande 0,2 promille eller mer går motorn inte att starta. Under färden kan nykterheten kontrolleras genom återkommande blåsprov.

ALKOLÅSPROGRAM VID RATTFYLLERI

Den som har ett körkort som ska återkallas på grund av rattfylleri eller grovt rattfylleri har möjlighet att ansöka om deltagande i alkolåsprogram i stället för att vara utan körkort.

En försöksverksamhet med alkolås har pågått sedan 1999. Försöksverksamheten omfattar körkortsbehörigheter för personbil, lätt och tung lastbil samt buss (B, BE, C, CE, D, DE). Den som har körkort med provotid får inte vara med. Endast körning i Sverige är tillåten.

Villkorstiden är två år och deltagarna betalar själva alla kostnader för att delta i försöksverksamheten. Alkolåset kontrolleras varannan månad och deltagarna gör en läkarkontroll inklusive provtagning var tredje månad. När en person klarat villkorstiden och alla villkorskrav är uppfyllda utfärdas ett nytt körkort med samma behörighet som det återkallade körkortet. Om villkorskraven inte uppfylls får man inte längre delta i försöket.

Böter eller fängelsestraff för rattfylleriet eller det grova rattfylleriet utdöms även om man deltar i försöksverksamheten. Deltagandet i försöket påverkar alltså inte straffet.

Regeringen tillsatte i december 2007 en alkolåsutredning som i oktober 2008 lämnade betänkandet Alkolås för rattfyllerister och körkortsprov i privat regi, SOU 2008:84.

"I betänkandet föreslås ett nytt system med alkolås för de vilkas körkort ska återkallas på grund av rattfylleri som begåtts under alkoholpåverkan. Syftet med förslaget är bl.a. att så många som möjligt ska vara med i systemet."

ALKOLÅS SOM KVALITETSSÄKRINGS- VERKTYG

Sverige är ett föregångsland i Europa, men också i världen när det gäller användning av alkolås. Sedan år 2000 har alkolås utvecklats till ett värdefullt redskap för kvalitetssäkring av transporter som ett led i trafiksäkerhetsarbetet hos företag och organisationer. Men alkolås är inte bara en effektiv startspärr, de blir ofta en del i företagets arbetsmiljöarbete. Det är med fördel som användning av alkolås arbetas in i företagets/organisationens ledningssystem. Genom några få systematiska steg skapas trovärdighet där man kan få alla i organisationen att dra åt samma håll. De fyra stegen är:

1. Beslut och förankring.
2. Policy och mål.
3. Handlingsplan och åtgärder.
4. Uppföljning.

Under de senaste åren börjar man se resultat på att arbetet med alkolås i många fall gått från diskussioner om policybeslut till att alltför upphandlare ställer direkta krav på alkolås i fordons-, gods-, eller persontransporter. Fortfarande är det ytterst få privata fordon som har alkolås inmonterade medan majoriteten finns i lastbilar, bussar, taxibilar samt i fordon som används i företag eller offentliga organisationer. Många företag anser idag att alkolås ger fördelar vid upphandlingar och att kunderna har uppmärksammat detta och uppskattar deras användning, det ger en form av goodwill.

Nästan hälften av landets kommuner och landsting uppger att man börjat arbeta med alkolås i fordon. Skolskjuts är den typ av samhällsbetalda resor som kommunerna har prioriterat högst när det gäller alkolåsarbetet. Cirka 44 procent av kommunerna säger sig arbeta med krav på alkolås i skolskjutsar.

Tekniken i dagens alkolås är nästan uteslutande bränslecellsbaserad. Det finns en lång erfarenhet av denna teknik och tekniken har en hög kvalitet och måtnoggrannhet. För den stora användningen i personbilar behöver dock tekniken bli smidigare och mer lätt att använda. Idag pågår det en hel

del forskning och utveckling av nya tekniker beträffande morgondagens alkolås eller andra nykterhetsstödande system. Intresset för att utveckla sådana stödsystem finns numera såväl bland bilindustrin som hos andra innovativa aktörer för trafiksäkerhet.

Under senare år har Sverige vid ett flertal tillfällen tagit upp alkolåsfrågan på EU-nivå och intresset för att använda alkolås i förebyggande syfte har långsamt ökat i länder utanför Sverige. Exempelvis har Frankrike fattat ett beslut om att införa alkolås i bussar för skolskjuts från och med hösten 2009.

Alkoholvanor ändras

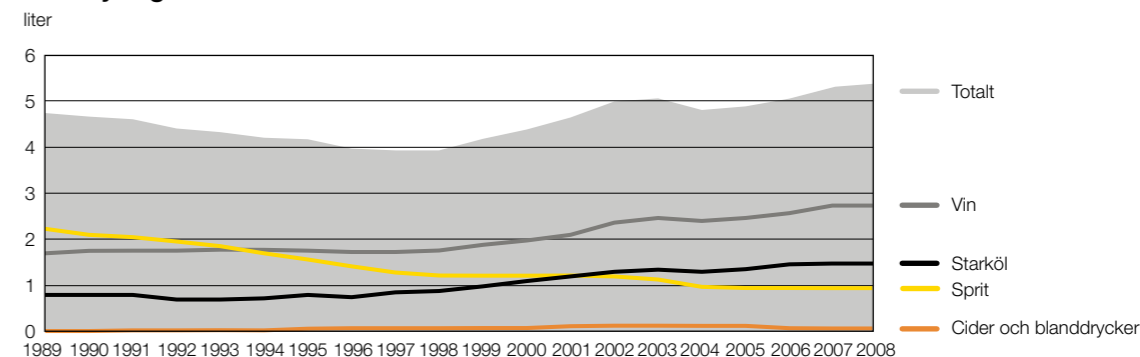
Den totala konsumtionen av alkohol under 2008 beräknades till cirka 9,6 liter ren alkohol per person i åldern 15 år eller äldre. En kraftig ökning har skett i början av 2000-talet. Högsta värdet sedan mitten av 1970-talet, 10,4 liter, nåddes år 2004. Konsumtionen har därefter minskat till knappt 10 liter åren 2006–2007.

Från 1989 till 1998 sjönk den registrerade försäljningen med 0,7 liter. Därefter steg den. Dessutom finns en oregistrerad alkoholkonsumtion som beräknas uppgå till drygt 2 liter per person eller ungefär 25 procent av all alkoholkonsumtion.

Cirka 70 procent av alkoholen konsumeras under veckosluten och i samband med större helger.

Diagram 5

Försäljning av alkohol åren 1989–2008



Omräknat till antal liter ren alkohol per inv. 15 år eller äldre.
Källa: Systembolaget

ALKOHOLKONSUMTIONEN ÖKAR

Undersökningar visar att svenskarna dricker allt mer alkohol och också förändrar alkoholvanorna. Allt fler ungdomar börjar allt tidigare att dricka alkohol. Sveriges anslutning till EU har bland annat lett till att gränserna öppnats för större laglig införsel av alkohol, men också att möjligheterna för tullen att kontrollera har försvårats. Detta har bidragit till att höja totalkonsumtionen.

Sverige har traditionellt drivit en restriktiv alkoholpolitik, eftersom den totala konsumtionen har ett mycket klart samband med skador av olika slag och med olyckor. Det gäller inte bara i trafiken utan också i hemmen och på arbetsplatserna. Därtill kommer ett klart samband mellan alkohol och våldsbrott.

Under trycket från de låga alkoholpriserna i övriga EU kan Sverige tvingas sänka alkoholbeskattningen, vilket sannolikt kommer att leda till ökad konsumtion. Det leder i sin tur till ökad trafikolyckor.

Forskning visar att en ökning av totalkonsumtionen med en liter per person och år kommer att medföra cirka 11 procent fler rattfylleribrott och 8 procent fler dödsolyckor. Om konsumtionen ökar med en enda procent, blir ökningen av rattfylleribrotten cirka 0,6 procent. De senaste åren har dock alkoholkonsumtionen minskat något.

Attityder till alkohol och trafik

Ända sedan 1981 har först Trafiksäkerhetsverket och sedan Vägverket genomfört en årlig enkät för att mäta allmänhetens attityder till olika trafiksäkerhetsfrågor. Enkäten innehåller bland annat frågor om kombinationen bilkörning och alkohol, *diagram 6*.

Män kombinerar alkohol med bilkörning i större utsträckning än kvinnor. Det gäller framför allt unga och medelålders män. Andelen som sagt att de kört bil efter alkoholintag har ökat under perioden 1981–1989. Därefter har andelen minskat något och var år 2008 drygt fem procent.

Andelen som svarat att de under de senaste 12 månaderna åkt med någon som kört bil påverkad av alkohol har varit drygt fem procent under åren 1998–2008. Det är främst yngre män och kvinnor som åkt med alkoholpåverkade förare, *diagram 7*.

Omkring 55 procent av de tillfrågade instämde i påståendet att promillegränsen borde sänkas till noll. Mer än 90 procent anser att straffet för rattfylleri borde vara hårdare.

Diagram 6

»Har det hänt någon gång under de senaste 12 månaderna att du kört bil efter att ha druckit alkohol utöver lättöl?«
Andel som svarat »ja« 2008.

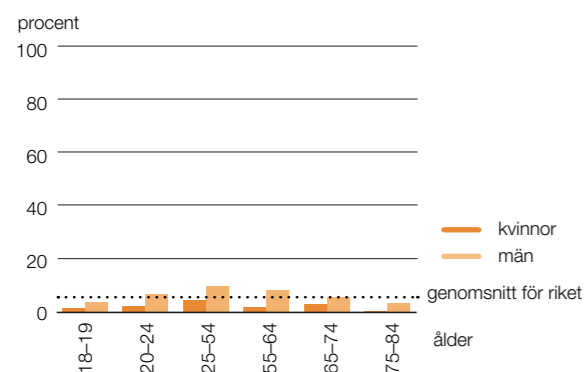
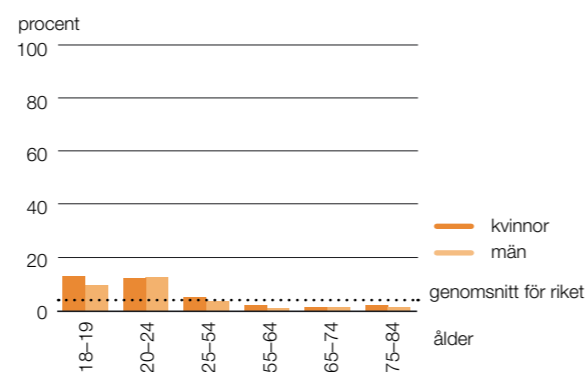


Diagram 7

»Har du under de senaste 12 månaderna åkt med någon förare som varit påverkad av alkohol?«
Andel som svarat »ja« 2008.





Andra droger än alkohol

Det finns många typer av droger. En del är olagliga som exempelvis amfetamin, cannabis, heroin och kokain. Andra är legala läkemedel. Vissa av läkemedlen är narkotikaklassade och kan ge ett beroende.

Alla droger som påverkar nervsystemet och som leder till trötthet, dåsighet, nedsatt uppmärksamhet, sömnlighet eller uppriktighet kan också påverka körförmågan. Ibland används begreppet »psykoaktiva droger« för substanser som kan påverka hjärnan.

Jämfört med alkohol är kunskapen liten om hur övriga droger påverkar körförmågan och därmed trafiksäkerheten. Anledningarna är flera, exempelvis att det finns många olika droger med olika effekter och att det inte är så lätt att forska om illegala substanser. Polisen får heller inte rutinemässigt kontrollera om förare är drogpåverkade.

För att kunna beräkna olika drogers trafiksäkerhetseffekt måste det finnas kunskap om hur stor andel av olycksinblandade förare som varit påverkade och hur stor den andelen är av alla förare.

Tillgången till uppgifter om drogpåverkade förare i trafiken är för närvarande mycket begränsad. Resultat av rättskemiska analyser av trafikdödade visar att det är betydligt vanligare med alkohol än med illegala och legala droger. Om droger förekommer, så är det ofta i kombination med alkohol och läkemedel. Då är det oftast så stora mängder att det med största säkerhet handlar om illegalt missbruk.

Om en drog påverkar trafiksäkerheten negativt eller inte, måste därför bedömas utifrån andra fakta. Sådana fakta kan vara allmänt kända kunskaper om drogen, exempelvis om den är lugnande eller sömngivande och om den är beroendeframkallande eller inte.

INDIVIDUELLA REAKTIONER

Att bestämma gränsvärden för olika typer av droger på samma sätt som för alkohol är svårt. Det beror på att effekterna av drogerna varierar mycket från individ till individ. Bland annat har åldern stor betydelse.

Vanan vid drogen är ofta mycket betydelsefull. Några veckors bruk av en viss drog kan betyda att man hinner utveckla tolerans.

Den som tar mediciner av den här typen ska därför vara mycket aktsam. Att man snabbt blir van vid medicinen innebär att samma dos inte ger lika kraftiga reaktioner som när medicineringen startade.

Det gäller alltså att vara särskilt försiktig i början av medicineringen. Längre fram i medicineringen uppstår ett annat problem, nämligen att påverkan av medicinen har blivit ett normaltillstånd. Då är det svårt att själv avgöra om man är påverkad av medicinen eller inte. Det är då viktigt ta hjälp av någon i den närmaste omgivningen som kan ge akt på eventuella förändringar av olika prestationer, exempelvis bilkörning.

Det är också viktigt att förskrivande läkare och apotekspersonal ger ordentlig information om medicinens påverkan.

VARNINGSTRIANGELN BORTTAGEN

Tidigare hade många läkemedel en märkning med en röd varningstriangel. Tyvärr fanns det ingen garanti att de droger som inte var märkta med varningstriangel var ofarliga och inte påverkade prestationsförmågan. Det fanns en rad läkemedel som påverkade körförmågan men som av olika skäl inte hade någon triangelmärkning. Andra droger hade en mindre tydlig påverkan på körförmågan, men var märkta med triangel på samma sätt som de farligaste. Det fanns ett behov av en mer nyanserad och allsidig information om läkemedlens trafikfarlighet än vad varningstriangeln gav.

BÄTTRE INFORMATION

I LÄKEMEDELSFÖRPACKNINGARNA

Varningstriangeln började tas bort från läkemedelsförpackningarna 2005. I stället finns nu grundligare information om trafikfarlighet hos olika droger och läkemedel på den så kallade bipacksedeln inne i förpackningen. Den som använder läkemedlet har ansvar för att noga förvissa sig om att läkemedlet inte ger nedsatt körförmåga. Läkaren och apotekspersonalen kan hjälpa till med informationen.

NOLLGRÄNS FÖR NARKOTIKAKLASSADE DROGER

Sedan 1 juli 1999 är det enligt lag förbjudet att köra med narkotikaklassat ämne i blodet. Redan tidigare var det förbjudet att köra med narkotika eller något annat trafikfarligt medel i kroppen om man var påverkad av drogen.

Nollgränsen för narkotikaklassade medel innebär att det är förbjudet att köra motorfordon med narkotika i blodet oavsett om man är påverkad eller inte. Det beror på att narkotika i allmänhet påverkar människor på ett sätt som inte passar ihop med att köra motorfordon. Som narkotika räknas både illegal och legal narkotika. Det innebär att det finns en nollgräns för allt som vanligen förknippas med narkotika, exempelvis amfetamin, hasch och kokain.

Men det är många fler substanser som är narkotikaklassade. Det gäller bensodiazepinerna, alltså lugnande medel som Oxascand, Sobril och Stesolid, samt sömmedel som Imovane, Mogadon och Stilnoct. De här medlen verkar i hjärnan på ett liknande sätt som alkohol. Den som har ett beroende av alkohol kan ibland använda bensodiazepiner istället för alkohol. Då behövs ofta mycket höga doser för att få den lugnande effekt som önskas eftersom man kan ha tolerans även för bensodiazepiner.

UNDANTAG FRÅN NOLLGRÄNSEN

Det finns en del förare som använder narkotikaklassade läkemedel i enlighet med läkares ordination. De flesta av dem använder medlet i så låga doser att de inte blir påverkade på något trafikfarligt sätt. Därför görs ett undantag från nollgränsen för de förare som tar sådana läkemedel i den dos som läkaren har bestämt. Undantaget gäller alltså inte för illegal narkotika eller för den som skaffat legal narkotika på olagligt sätt. Det gäller inte heller för den som överdoserar sin egen medicin.

Lagen gör alltså undantag för patienter som inte bedöms bli så påverkade av medicineringen att körförmågan blir nedsatt. Ansvaret ligger dock alltid hos föraren. Om polisen märker att bilföraren är tydligt påverkad och finner ett narko-

tikaklassat preparat i blodet, kan föraren bli dömd för drograttfylleri, trots att en läkare har utfärdat receptet. Det är alltså mycket viktigt att tillsammans med läkaren noga gå igenom vilken påverkan läkemedlet kan ge.

LIVSFARLIG BLANDNING

Droger kan vara farliga. Ännu farligare är det att blanda dem. Alkohol, även i små mängder, kan tillsammans med olika typer av läkemedel eller illegala droger ge kraftiga effekter och påverka körförmågan drastiskt. Effekterna kan bli avsevärt starkare än den påverkan som alkohol och andra droger ger var för sig.



Mer detaljerad information hittar du på webbsidorna:

www.vv.se – Trafik
www.vv.se/ddd
www.druglibrary.org
www.drugsmart.com
www.fass.se
www.health.org
www.icadts.org
www.madd.org
www.mhf.se
www.sirus.no
www.sorad.su.se
www.fhi.se

*Informationsmaterial från Vägverket, 781 87 Borlänge,
e-post: vagverket.webbutiken@vv.se,
fax 0243-755 50, tfn 0243-755 00.*

Alla priser gäller exklusive moms.

Farväl lillebror – två olyckor, två livsöden ...,
DVD, 15 min, best.nr 89284, pris 50 kr.

Ett ödesdigert val, DVD, 16 min, best.nr 88657, pris 50 kr.

Länge leve livet, DVD, 26 min, best.nr 89304, pris 50 kr.

Vi fick låna en ängel, DVD, 12 min, best.nr 89150, pris 50 kr.

Gräsmark var så tyst och stilla, DVD, 15 min, best.nr 89132, 50 kr.

Leva med döden, bok, best.nr 88998, gratis.

Vem kör dig hem från festen? broschyr, best.nr 89183, gratis.

Dialogunderlag för viktiga samtal om alkohol,
droger och trafik, broschyr, best.nr 89130, gratis.

Dialogunderlag för viktiga samtal om risker i samband
med mopedkörning, broschyr, best.nr 89131, gratis.

Vägverket

781 87 Borlänge

www.vv.se. vagverket@vv.se.

Telefon: 0771-119 119. Texttelefon: 0243-750 90. Fax: 0243-758 25.



Vägverket