



# IRIS

International Research Institute of Stavanger

www.iris.no

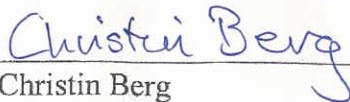
**Brita Gjerstad og Christin Berg**

## **Alkolås i Statens vegvesens tjenestebiler**

Rapport IRIS - 2011/053

Prosjektnummer: 7202041  
Prosjektets tittel: Evaluering av alkolås i Statens vegvesens tjenestebiler  
Oppdragsgiver: Statens vegvesen Vegdirektoratet  
ISBN 978-82-490-0727-1  
Gradering: Åpen

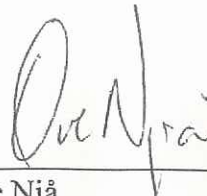
Stavanger, 28.02.2011



Christin Berg  
Prosjektleder

28/2-11

Dato



Ove Njå  
Kvalitetssikrer

28/2-2011

Dato



Gottfried Heinzerling  
Direktør

28/2-2011

Dato

Avd. Samfunns- og næringsutvikling



## **Forord**

*IRIS har evaluert innføringen av alkolås i Statens vegvesens tjenestebiler. Evalueringen er gjennomført på oppdrag for Statens vegvesen Vegdirektoratet.*

*De første alkolåsene ble montert i 2007. Samme år startet datainnsamlingen med spørreskjemaundersøkelse og intervjuer. Resultatene fra disse data er presentert i delrapporten "Introduksjon av alkolås i Statens vegvesens tjenestebiler". Senere har det første datamaterialet blitt utvidet med flere intervjuer og en ny spørreundersøkelse. Vi har også fått tilgang til loggdata som viser resultater fra innblåsninger i alkolåsene. I denne rapporten brukes alle data.*

*Det har vært et mål med evalueringen å dokumentere oppfatninger og erfaringer med alkolås i tjenestebilene, og denne dokumentasjonen utgjør den største delen av rapporten. Det har også vært et mål at erfaringene i Statens vegvesens skal kunne være til nytte for andre virksomheter som vurderer alkolås i sine tjenestebiler. Rapportens siste kapittel består derfor av innspill til hva virksomheter bør være oppmerksomme på og hvilke grep som kan tas.*

*Vi takker oppdragsgiver for et spennende prosjekt. Takk også til alle informanter som har fylt ut spørreskjema og stilt opp til intervju.*

Stavanger 10. mars 2011

Christin Berg, prosjektleder



## **Sammendrag**

I 2007 begynte Statens vegvesen å montere alkolås i sine tjenestebiler. Statens vegvesen har et særlig ansvar for å arbeide for sikker ferdsel, noe som kommer til uttrykk blant annet i etatens vedtatte trafikksikkerhetspolicy i form av krav til etatens tjenestebiler. Ett av kravene er at bilene skal ha alkolås.

IRIS har evaluert innføringen av alkolås i Statens vegvesens tjenestebiler. Evalueringen er basert på data fra spørreskjema og intervju. Det ble gjennomført to spørreskjemaundersøkelser, den første om høsten 2007 da monteringen av alkolåser så vidt var startet, og den andre tidlig vår 2010. Alle ansatte i Statens vegvesen mottok spørreskjemaene. Svarprosenten var 42 i 2007 og 47 i 2010. Det ble gjennomført intervjuer i tre omganger. De første intervjuene ble tatt i 2007, de andre i 2009, og de siste i 2010. Til sammen ble det foretatt 28 intervjuer.

Erfaringer fra startfasen har blitt dokumentert i en egen evaluering basert på den første spørreundersøkelsen og de første intervjuene (Berg and Bjelland 2009). Evalueringen redegjør for bakgrunnen for tiltaket, presenterer utstyret og viser holdninger både til alkolås og andre trafikksikkerhetsteknologier.

### **Startfasen**

Ansatte deltok i planleggingen av alkolås gjennom sine tillitsvalgte. Monteringen av alkolåsene startet i 2007. Senere har den hvert år blitt montert alkolåser, men det var flest monteringer i 2008. Det har blitt foretatt over 90 600 innblåsninger i løpet av evalueringsperioden, og 99,5 av disse har blitt godkjent. De fleste vet nå om alkolåsene, og andelen som gjør det har økt siden 2007. Det er likevel delte meninger om hvor vidt det har blitt tilstrekkelig informert om alkolåsene og hvordan de fungerer. Noen mener at det ble gitt lite opplæring, og at brukerveiledningen som ble tilbudt var for komplisert. Andre påpeker at alkolåsene er så lette å forstå at mangelfull opplæring / informasjon ikke har vært noe problem. Det ble tatt initiativ til forenkling av veiledningen av brukerne selv. Den generelle brukerveiledningen er og blitt forenklet av i løpet av evalueringsperioden.

Flertallet vurderer alkolåsene som pålitelige, men det er også en viss andel som mener de ikke er pålitelige. Det har forekommet at ansatte har blåst i alkolåsene etter å ha drukket for å teste alkolåsene, men kun i begrenset grad.

### **Erfaringer**

Halvparten har opplevd problemer med å starte biler med alkolås. Det fortelles om alkolåser som slås på men aldri blir klare for innblåsning, og om problemer med å blåse riktig. Alkolåsene oppfattes som for ømfintlige. Omtrent en tredjedel synes de er kompliserte å bruke, mens over halvparten sier at det blir en vane å bruke bil med alkolås. Over halvparten synes alkolåsen er en nødvendig prosedyre. Det påpekes også at det føles unødvendig å måtte blåse flere ganger om dagen. Spørreskjemaundersøkelsene viser at det på begge tidspunkt var et flertall som ikke tror alkolåsen vil ta dem som virkelig utgjør en fare i trafikken. Andelen har blitt større i løpet av evalueringsperioden.

## **Oppfatninger om promillekjøring**

I samme periode har andelen som er helt enig i at promillekjøring er en viktig årsak til trafikulykker økt fra 75 til 86 prosent. Det har også blitt færre som mener at erfarne førere kan kjøre sikkert selv om de har promille. Et overveiende flertall på 92 prosent vil aldri sette seg inn i bilen til noen som kjører med promille. Denne andelen har økt siden 2007. Flertallet, og også her flere i 2010 enn i 2007, er enige i at sjansene for å bli tatt i promillekjøring er liten.

## **Oppfatninger om når alkolås er aktuelt**

De som svarte på spørreskjema i 2010 ble bedt om å ta stilling til for hvem / i hvilke biler alkolås bør bli pålagt. Det viser seg at det er størst aksept for alkolås i offentlig transport og for promilledømte, over 60 prosent vil være helt enige i et slikt pålegg. Aksepten er minst for å innføre alkolås i alle nye privatbiler, tilsvarende tall for dette er 26 prosent. De færreste vil ha alkolås i egen bil. I 2007 var det 47 prosent som sa seg helt enige i at de kunne tenke seg å ha alkolås i sin egen bil dersom det var gratis. Denne andelen er blitt mer enn halvert i løpet av evalueringsperioden, og i 2010 er tilsvarende tall 20 prosent. Andelen som mener at alle virksomheter med tjenestebiler i Norge burde ha alkolås har gått ned, og det er nå færre enn halvparten som er helt enige i påstanden. Et stort flertall (87 prosent) synes likevel at alle bedrifter bør delta aktivt i arbeidet for økt trafikksikkerhet.

## **Oppfatninger om alkolås og personvern**

En overvekt av ansatte mener at alkolåsen er positivt for Statens vegvesens omdømme, men andelen er lavere i 2010 enn i 2007. I intervjuer med ansatte fremholder flere at det er bra at etaten med innføring av alkolås i tjenestebilene framstår som en foregangsbedrift. Andre påpeker at målsetningen om å gå foran med et godt eksempel er lite kjent i omgivelsene, og opplever at alkolåsen fører til mistenkeliggjøring både av den enkelte fører og av etaten. Nesten halvparten er helt eller delvis enig i at arbeidsgiver overskrider grensen til deres private sfære med installasjonen av alkolåsene. I utdypende kommentarer kommer det fram at flere opplever alkolåsen som en form for overvåkning og umyndiggjøring.

## **Tiltak**

På bakgrunn av de erfaringer og holdninger som evalueringen viser, har vi følgende forslag til virksomheter som vil innføre alkolås i sine tjenestebiler:

- Bakgrunnen for og målsetninger med tiltaket må gjøres godt kjent i virksomheten.
- Det bør komme tydelig fram hvordan og / eller i hvilken grad tiltaket skal bidra til målsetningen.
- Der må oppnåelse er avhengig av at bestemte betingelser oppfylles, må virksomheten gjøre hva de kan for at så skjer.
- Der omdømmebygging er en del av målsetningen, gjøres tiltaket kjent i organisasjonen og omgivelsene, for eksempel gjennom medieoppslag.
- Det arrangeres opplæring der alle ansatte får trene på å blåse i alkolåsen. De skal ikke bare ha prøvd å blåse, de må blåse mange nok ganger til at blåsing "sitter". Det må også opplyses om hvor de skal henvende seg hvis det oppstår feil.

- Det lages rutiner som sikrer at nyansatte får samme informasjon og opplæring som ble gitt til dem som var på plass da tiltaket først ble iverksatt.
- Virksomheter bør være oppmerksom på at førere opplever at det tar noe tid å starte alkolåsen, og at det kan skape en viss irritasjon.
- Virksomheter må passe på at det alltid er ubrukte munnstykker tilgjengelig i biler med alkolås.
- Virksomheter kan vurdere bruksmønsteret i bilparken, og tilpasse alkolåsen etter det. Der bilene kjøres av samme førere hele dagen, kan en vurdere å øke tiden bilen kan stå i ro før det kreves ny innblåsning. For øvrig bør virksomheten søke å ha mest mulig like prosedyrer for installasjon og bruk av alkolås på tvers av virksomhet enheter og ansvarsområder.
- Virksomheter som ønsker å utvide tiden bilen kan stå i ro før det kreves ny innblåsinger må være oppmerksomme på at dette bygger på en antakelse om at eventuell promille skyldes alkoholinntak på fritiden, og ikke i arbeidstiden, og de må vurdere hvor vidt de ønsker og synes det er rimelig å basere seg på en slik antakelse.
- Uten å vise til konkrete tilfeller i egen virksomhet kan tiltaket legitimeres ved hjelp av dokumentasjon på sammenhenger mellom ulykker og kjøring i alkoholpåvirket tilstand og ved å vise til statistisk sannsynlighet for at promillekjøring forekommer.
- Virksomheter må være klar over at tekniske og praktiske problemer kan oppstå, og la det inngå i vurderinger av alkolåsmodeller.
- Virksomheter kan spille på bedriftens ansvar og verdier heller enn den enkeltes ansvar.
- Hensikten med alkolås er å forhindre start på bilen dersom fører er alkoholpåvirket. Loggdataene bør derfor brukes utelukkende til reparasjoner og vedlikehold, eventuelt også forskning. Rapporteringer til virksomheten bør unngås, også om det skjer anonymisert.





## Innhold

FORORD.....	I
SAMMENDRAG.....	III
TABELLER OG FIGURER.....	IX
1 INNLEDNING.....	1
2 BAKGRUNN.....	3
2.1 Promillekjøring .....	3
2.2 Alkolås.....	4
2.3 Tema i evalueringen .....	5
3 DATAGRUNNLAG OG METODE.....	7
3.1 Datainnsamling .....	7
3.2 Analyse .....	8
3.3 Frafallsanalyse .....	8
4 DELTAKERE I SPØRRESKJEMAUNDERSØKELSENE.....	11
5 ALKOLÅS BLIR INTRODUSERT I STATENS VEGVESEN.....	15
5.1 Bilene.....	15
5.2 Alkolåsen .....	16
5.3 Ansattes medvirkning.....	17
5.4 Informasjon til de ansatte .....	18
5.5 Opplæring .....	21
6 ANSATTES ERFARINGER MED BRUK AV ALKOLÅS .....	23
6.1 Oppfatninger om pålitelighet .....	23
6.2 Tekniske problemer.....	25
6.3 Daglig bruk .....	26
7 ANSATTES HOLDNINGER TIL PROMILLEKJØRING .....	31
8 NÅR ER ALKOLÅS EN RIMELIG LØSNING?.....	35
9 ALKOLÅS OG PERSONVERN.....	39
9.1 Omgivelsenes reaksjoner.....	40
9.2 Forholdet mellom arbeidsgiver og ansatt .....	42

10 ANSATTE HAR BLITT MINDRE POSITIVE TIL ALKOLÅS I LØPET AV EVALUERINGSPERIODEN.....	45
11 RÅD TIL ANDRE VIRKSOMHETER SOM VURDERER Å INNFØRE ALKOLÅS.....	47
REFERANSER.....	53
VEDLEGG.....	55

## Tabeller og figurer

Tabell 1 Kjennetegn ved deltakerne. Prosentvis fordeling på kategorier. ....	11
Tabell 2. Oversikt over resultater av registrerte pusteprøver i evalueringsperioden.....	17
Tabell 3 Antall treff i Atekst på "alkolås" og "alkolås og Statens vegvesen". ....	20
Figur 1 Hvor ofte bruker du bil i arbeidssammenheng? .....	13
Figur 2. Utvikling av installasjon, kalibrering og avinstallering av alkolås i kjøretøy fordelt på år (per august 2010).....	15
Figur 3 Kjenner du til at Statens vegvesen skal ha alkolås installert i alle biler? .....	18
Figur 4 Mener du at måling av promille (alkoholkonsentrasjon) med alkolås vil være pålitelig eller upålitelig? .....	23
Figur 5 Erfaringer med å starte bil med alkolås .....	25
Figur 6 Erfaringer med å bruke bil med alkolås.....	27
Figur 7 Sammenhenger mellom promillekjøring og ulykker / ferdigheter i trafikken .....	31
Figur 8 Oppfatninger om regler om promillekjøring og sjansen for å bli tatt.....	32
Figur 9 Alkolåsen vil ikke hindre de som virkelig utgjør en fare i trafikken.....	32
Figur 10 I hvilken grad er du enig i følgende påstander: I fremtiden bør alkolås bli pålagt sikkerhetsutstyr... ..	35
Figur 11 Alle virksomheter med tjenestebiler i Norge burde ha alkolås .....	36
Figur 12 Jeg kunne tenke meg å ha alkolås i min egen bil dersom det var gratis .....	37
Figur 13 Jeg tror innføring av alkolås i Statens vegvesens tjenestebiler er bra for virksomhetens omdømme.....	40
Figur 14 Ved installasjon av alkolås føler jeg at min arbeidsgiver overskrider grensen til min private sfære.....	42
Figur 15 Jeg synes alkolås umyndiggjør meg som bilist .....	43

# 1 Innledning

På oppdrag fra Statens vegvesen har IRIS evaluert innføringen av alkolås i etatens tjenestebiler. Målet med evalueringen er å dokumentere etatens erfaringer med så vel innføringen som selve bruken av alkolås, og å omsette disse erfaringene til nyttige innspill for andre virksomheter som vil installere alkolås i sine biler. Rapporten gjenspeiler dette på den måten at én del av rapporten er konsentrert om forhold knyttet til innføringen. Denne delen redegjør for hvordan innføringen rent praktisk ble gjennomført. En annen del presenterer de ansattes erfaringer med å bruke biler med alkolås slik de kommer til uttrykk i intervjuer og to spørreundersøkelser. Denne delen omfatter også synspunkter på alkolås, promillekjøring, regelverk, virksomheters ansvar i trafikksikkerhetsarbeidet, forholdet mellom ansatt og arbeidsgiver med mer. Tredje del drøfter noen av funnene. Siste del består av innspill til andre virksomheter som vil begynne å bruke alkolås. Her pekes det blant annet på utfordringer virksomheten må være oppmerksom på. I tillegg foreslås praktiske løsninger.

Aller først utdyper vi evalueringens bakgrunn og tema, og gjør rede for hvordan vi har gått fram for å besvare dem.



## 2 Bakgrunn

Statens vegvesens beslutning om å installere alkolås i tjenestebilene kan ses i sammenheng med den sentrale rolle de har i norsk trafikksikkerhetsarbeid. Dette gir etaten et særlig ansvar, noe som ifølge Instruks for Statens vegvesen skal gjøres tydelig både overfor egne ansatte og omgivelsene (Kongelig resolusjon av 27. mai 2005). Det har blant annet ført til at etaten har iverksatt en egen trafikksikkerhetspolicy der det settes høye krav til etatens tjenestebiler. Ett av kravene er at de skal ha alkolås. Bakgrunnen for kravet er at alkolåsen skal bidra til å bedre transportsikkerheten og arbeidsmiljøet blant de ansatte og redusere risikoen for at trafikanter skades. Den skal også vise Statens Vegvesens vilje til å gå foran som et godt eksempel (Statens vegvesen 2005 pkt 1.1, 1.3 og 3.3). Arbeidet med å installere alkolås i tjenestebilene startet høsten 2007, da alkolås ble montert i biler årsmodell 2006 eller nyere, og i alle nye biler i etaten.

### 2.1 Promillekjøring

”Alle” er mot promillekjøring. Egne undersøkelser viser at de færreste aksepterer at førere kjører etter å ha drukket alkohol, og det er heller ikke mange som sier at de selv gjør det (Berg and Clausen 2004; Berg and Gjerstad 2008). Også EUs holdningsbarometer konkluderer med at flertallet mener at promillekjøring er risikabel atferd (EuropeanCommission 2009). Det er med andre ord en utbredt oppfatning at alkohol og bilkjøring ikke hører sammen. Det er da også dokumentert at alkohol reduserer kjøreferdighetene. En rekke studier viser at alkohol reduserer langsynet og toleranse for blanding, forringer prestasjoner knyttet til kompleks visuell sporing, og går ut over oppmerksomheten (Hingson and Winter 2003). Simuleringer viser videre at en blir dårligere til å parkere, kjører dårligere ved sakte fart og blir mer unøyaktig med styringen (ibid.). Endelig viser observasjoner langs vegkanten at en blir dårligere til å bremse (ibid.).

Til tross for risiko og restriktive holdninger avdekker ulykkesgranskninger stadig at førere kjører med promille. Riktignok er det vanskelig å isolere effekten av alkohol fra andre faktorer, som for eksempel fra fart eller annen rus, men det blir likevel slått fast at ruspåvirkning (alkohol og/eller narkotika) var en medvirkende årsak i 22 prosent av dødsulykkene på norske veier i perioden 2005-2008.<sup>1</sup>

Fordi det ofte er flere forhold som sammen fører til ulykker, snakker en om ”medvirkende årsak”. I Danmark og Finland, hvor en i større grad enn i Norge isolerer

---

1 <http://www.fhi.no/artikler/?id=70810>

alkoholpåvirkning fra andre ulykkesårsaker, viser statistikken at henholdsvis 29 og 24 prosent av dødsulykkene skyldes alkohol (tall for 2004).

## 2.2 Alkolås

Ønsket om å redusere antall ulykker helt eller delvis forårsaket av promillekjøring har dannet et marked for alkolåsen. En alkolås er et apparat (alkometer) som måler brukerens promille og gjør det umulig å starte bilen hvis brukeren har alkohol i blodet. Den har én del som monteres fast, koblet til bilens motor, og et håndsett som består av munnstykke og skjerm, festet til dashbordet. De første alkolåsene som ble brukt av Statens vegvesen var satt opp slik at de ble slått på når føreren vridde om tenningen. Fra alkolåsen slås på til føreren blir bedt om å blåse, går det fra et halvt til ett og et halvt minutt. Det kan ta lenger tid om vinteren når det er kaldt. For å få raskere start på bilen har oppsettet blitt justert slik at alkolåsen slår seg på idet bildøren låses opp. På skjermen kommer det beskjed om å blåse. Føreren blåser i munnstykket, og registreres ulovlig promille får en ikke start på motoren.

Flere bilprodusenter utvikler sine egne modeller. Blant annet tilbyr Volvo alkolås som standardutstyr i større kjøretøy. Det finnes derfor flere typer alkolåser, og de kan stilles inn på flere måter. De kan for eksempel stilles inn slik at bilen låses når promillen er den samme som landets promillegrense, eller når det registreres promille overhodet. Samme mulighet har en til å bestemme hvor ofte låsen skal slå seg på, for eksempel om en må blåse hver gang, én gang for dagen, eller dersom motoren har vært avslått i 30 minutter, som Statens vegvesen har valgt som standard. Enkelte modeller har en bypass-funksjon som gjør det mulig å omgå innblåsning, noe som kan være aktuelt for utrykningskjøretøy. Det varierer også hvor mye og hvor lenge data blir lagret. Hos de nyeste modellene til Volvo, hvor alkolåsen slås på når bilen åpnes, tar det 15 sekunder før den er klar til innblåsning (MHF 2005). I følge Volvo er det omtrent den tiden det tar å sette seg inn i bilen og feste sikkerhetsbeltet.

På 80-tallet viste undersøkelser i USA og Canada at alkolås reduserer promillekjøring (Drevet, Alvarez et al. 2004). Effekten ser imidlertid ikke ut til å være varig; fjernes alkolåsen stiger forekomsten av promillekjøring til det nivået det var på før alkolåsen ble tatt i bruk (Marques, Tippets et al i Drevet, Alvarez et al. 2004). Dette kan tolkes som at alkolåsen ikke endrer holdninger til promillekjøring, men virker helt konkret gjennom å forhindre førere fra å kjøre med promille.

Alkolåsen ble først tatt i bruk i 1986 i California. Både i USA, Canada og Australia har den større utbredelse enn her. Et anslag tilsier at det er om lag 210 000 alkolåser i bruk i USA. I Europa er situasjonen en helt annen, og her er det først i den senere tid alkolåsen har blitt et tema. Sverige er et foregangsland, og var tidlig ute både med forsøk, anbefalinger og lovverk (Drevet, Alvarez et al. 2004). Den første alkolåsen i Sverige ble tatt i bruk i 1999, og samme år startet et forsøk der 300 alkolåser ble installert i

kommersiell passasjer- og godstransport.<sup>2</sup> De har også hatt forsøk med alkolås blant promilledømte (Nordbakke, Assum et al. 2007), et forsøk som stadig pågår. I 2009 var det omtrent 750 førere som var tatt med promille som kjørte med alkolås. I tillegg er omtrent 40 000 alkolåser i bruk i lastebiler, busser og drosjer (SWOV 2009). Tallet er trolig høyere i dag. En undersøkelse blant virksomheter som har tatt i bruk alkolås i sine biler viser at den vanligste utfordringen gjaldt oppstart i kulde (Bjerre and Kostela 2008). Det ble også rapportert om problemer knyttet til innblåsing. Flere virksomheter hadde imidlertid ingen problemer. Holdningen til alkolåsen blant de ansatte ble mer positiv over tid, og en tredjedel av virksomhetene erfarte at alkolåsen gav et konkurransefortrinn (ibid.).

Det har blitt gjennomført forsøk med alkolås i flere andre europeiske land, men ikke i samme omfang som i Sverige. Både i Frankrike, England og Finland ble alkolås tatt i bruk i 2004 og 2005, og det franske og finske forsøket har blitt videreført. Både Finland, Frankrike og Spania har bebudet innføring av frivillig alkolås i skolebusser. Blant andre krever også Motorførernes Avholdsforbund dette innført i Norge.

I Norge har det blitt gjennomført et forsøk blant buss-sjåfører på Lillehammer (Silverans, Alvarez et al. 2006). Evalueringen av forsøket viser relativt stor aksept for alkolås. Førernes frykt for stigmatisering avtok, og intervjuer med passasjerer bekrefter at frykten var grunnløs. Det var ingen tilfeller av innblåsninger med ulovlig promille.

Alkolås er senere blitt innført som krav i anbud på bybusser i Lillehammer. Statens vegvesens innføring av alkolås i virksomhetens tjenestebiler som denne rapporten beskriver resultater fra, er det første tiltaket av slikt omfang i Norge. AS Fartskriver, som er den største leverandøren av alkolås i Norge, anslår at de til sammen har solgt 800-900 alkolåser. Tilsvarende anslag fra KGGK Norge er på 500-600 stykker. De aller fleste blir solgt til virksomheter. Noen få er også solgt til privatpersoner.

## 2.3 Tema i evalueringen

Som allerede nevnt monterer Statens vegvesen alkolås i tjenestebilene for å bedre transportsikkerheten og arbeidsmiljøet blant de ansatte, redusere risikoen for at trafikanter skades, og demonstrere forbilledlig atferd (Statens vegvesen 2005 pkt 1.1, 1.3 og 3.3). Dette er målsetninger på et overordnet mål. Av praktiske hensyn er det vanskelig å vurdere hvor vidt slike mål blir oppnådd, slik en gjør i tradisjonelle målevalueringer. Derfor lar vi heller denne evalueringen ta utgangspunkt i praktiske spørsmål som reiser seg ved innføring og bruk av alkolås i en virksomhet. Spørsmålene omfatter både erfaringer og holdninger. Med dem får vi fram erfaringer og kunnskap som kan være nyttige å kjenne til, både som dokumentasjon for Statens vegvesen og for

---

<sup>2</sup>[http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/specialist/knowledge/esave/esafety\\_measures\\_known\\_safety\\_effects/alclocks.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/esave/esafety_measures_known_safety_effects/alclocks.htm)

andre virksomheter som vurderer å montere alkolås i sine biler. Nettopp for at andre skal kunne dra veksler på Statens vegvesens erfaringer, har vi vært opptatt av å dokumentere utfordringer og presentere forslag til hvordan de kan håndteres.

### ***Praktiske erfaringer med alkolåsen***

Spørsmål om praktiske erfaringer kan rettes både mot virksomheten og den enkelte. Hva virksomheten angår, er det viktig å få fram hvor vidt utstyret er enkelt å installere og drifte. Evalueringen omfatter derfor spørsmål om alkolåsen fungerer som den skal, det vil si hvor enkel eller vanskelig den er å bruke, hvor pålitelig den er, og hva som oppleves som fordeler og ulemper med å bruke den. Vi har også med spørsmål om hvor fornøyde de ansatte er med den informasjonen de har fått om alkolås, det vil si om informasjonen er tilstrekkelig.

### ***Holdninger***

Å montere alkolås er et tiltak som direkte berører ansatte som bruker tjenestebiler. Indirekte, som en del av etatens trafikksikkerhetstiltak, angår det også de øvrige ansatte. Det er derfor viktig å undersøke hva ansatte mener om alkolås. Det er videre interessant å se dette i sammenheng med oppfatninger om promillekjøring og trafikksikkerhetstiltak generelt. All den tid alkolåsen lagrer data og innblåsningen er en prosedyre som må foretas når andre er tilstede, er det også relevant å spørre om alkolåsen føles som innblanding i den private sfære og / eller som overvåkning.

### ***Endring over tid***

For flere av spørsmålene er det relevant å se om svarene endres underveis. På den måten er det mulig å skille ut forhold som kun gjelder i innføringsfasen, og få fram hvordan holdninger endres over tid. Eventuelt vil vi også kunne se hvordan erfaring påvirker holdninger.



### 3 Datagrunnlag og metode

Evalueringen bygger på flere typer data, noe som er den fordel siden vi på den måten får samme spørsmål belyst på ulike måter. I det følgende gjør vi rede for hvilke data vi har brukt, og hvordan de har blitt analysert.

#### 3.1 Datainnsamling

Det er gjennomført to spørreskjemaundersøkelser. Første undersøkelse ble gjennomført i desember 2007, den andre i mars 2009. Den første spørreundersøkelsen ble gjennomført noen måneder etter at de første alkolåsene var montert. Begge ganger ble et spørreskjema sendt til alle etatens ansatte. Svarprosenten er på henholdsvis 42 og 47. Det er lagt vekt på å holde undersøkelsene mest mulig like. Dette gjør oss i stand til å sammenlikne svar over tid. Det første skjemaet handler naturlig nok noe mer om forventninger, da vi måtte anta at de færreste hadde vært borti biler med alkolås på det tidspunktet. Antagelsen ble for øvrig bekreftet av undersøkelsen, som viste at selv om 85 prosent kjente til at etaten skulle ha alkolås i bilen, hadde bare 14 prosent kjørt eller vært passasjer i bil med alkolås. I det første skjemaet stilles det også flere spørsmål om alkoholvaner, holdninger til andre teknologier som skal bedre trafikksikkerheten og om arbeidsmiljø. En del av disse spørsmålene er tatt ut av det andre skjemaet, som til gjengjeld har flere spørsmål om selve alkolåsen.

Det er gjennomført personlige intervju med oppfølgende telefonintervjuer med et mindre utvalg av informanter i Region Midt og Region Øst. Informantene er kontaktet på tre tidspunkt: i 2008, i 2009 og i 2010. Første gang var intervjuene mer omfattende enn senere, og de senere intervjuene har vært en oppfølging av det første. Langt på vei er det de samme personer som har blitt intervjuet. Der det ikke har latt seg gjøre, har vi funnet informanter med så lik posisjon som mulig, i samme region. Personene er valgt ut fra et ønske om variasjon, og både kjøretøysansvarlige, brukere og ledere har blitt intervjuet. Vi har også snakket med nøkkelinformanter i AS Fartskriver, som leverer og drifter alkolåsen, og med representanter for to verksteder som har bistått monteringen. Til sammen har det blitt gjennomført intervjuer med 19 informanter. Vi er også blitt holdt orientert av ansvarlig for prosjektet i Statens vegvesen om diskusjoner og bruk av alkolås i virksomheten. Dette har mye dreid seg om unntak knyttet til kjøretøy som brukes henholdsvis i forbindelse med arbeid i tunneller og utrykning.

I tillegg til data samlet inn for å fange opp erfaringer og holdninger har vi fått tilgang til loggdata, det vil si de data som er registrert på alkolåsene. Dette omfatter data fra alle alkolåser om kalibreringer, oppstart, antall innblåsninger, godkjente innblåsninger, mislykkede innblåsninger, innblåsninger med promille og promillenivå.

Vi har også brukt Atekst, en database med fulltekstartikler fra 90 norske medier, hovedsakelig aviser. Denne databasen har vi brukt til å se på medieoppslag om alkolås. Fordi vi har vært ute etter omfanget, har vi sett på antall treff. Vi har brukt søkeordene

”alkolås” og ”alkolås OG Statens vegvesen”. Da Atekst ikke omfatter alle aviser, har vi supplert med egne søk i et mindre utvalg aviser som ikke inngår i databasen. Dette utvalget består av største regionale avisene i de regionene hvor vi intervjuet ansatte i Statens vegvesen, til sammen fem aviser.

## 3.2 Analyse

Både spørreskjemaundersøkelsene, intervjuer, loggdata og Atekst analyseres.

Spørreskjemaene brukes til å gjennomføre tabellanalyser. Vi viser svarfordelingene for de fleste spørsmålene. Der det har vært mulig, det vil si der samme spørsmål har vært med i begge spørreskjemaundersøkelsene, har vi sammenliknet svarene fra 2007 og 2010. Sammenlikningen har blitt testet for signifikans, noe som gjør oss i stand til å si hvor stor sannsynlighet det er for at forskjeller er systematiske (og dermed troverdige) og ikke tilfeldige. Dette kommenteres underveis i rapporten.

Den første undersøkelsen er for øvrig dokumentert i rapporten Introduksjon av alkolås i Statens vegvesens tjenestebiler (Berg and Bjelland 2009).

For å forenkle framstillingen viser vi resultatene fra de fleste spørsmålene uten ”vet ikke”-kategorien. Der andelen som har svart ”vet ikke” er høy, har vi kommentert det.

Tabellanalysen presenteres sammen med data fra intervjuene. Det betyr at intervjuene utdyper og nyanserer funnene fra tallmaterialet, og bidrar på den måten til en mer inngående innsikt i de ansattes oppfatninger og erfaringer med alkolås. Intervjuene brukes også til å få fram lederes synspunkter og begrunnelser for valgene som har blitt tatt.

Loggdata brukes til å vise et bilde av forekomsten av bruk av tjenestebilene og forsøk på å kjøre med promille, og på hvor ofte innblåsning har blitt stoppet av tekniske feil.

Atekst har blitt brukt til å se forekomsten av medieoppslag. Da det av praktiske hensyn ikke lar seg gjøre å kontrollere hvor mange treff som faktisk handler om alkolås i Statens vegvesens biler, har vi tatt stikkprøver av treff og ellers brukt disse dataene til å antyde helle enn å slå fast antall relevante oppslag.

## 3.3 Frafallsanalyse

Spørreskjemaundersøkelsen ble sendt ut til alle ansatte i Statens vegvesen. For å få et inntrykk av om det er systematiske forskjeller mellom de som har svart og de som ikke har svart, gjennomførte vi en frafallsundersøkelse i form av korte telefonintervjuer med 10 tilfeldig valgte personer som ikke hadde svart på spørreskjemaet. Det kom fram at i den grad det var bestemte grunner til at de ikke hadde svart, skyldtes det at skjemaet hadde blitt nedprioritert på grunn av tidspress, og/eller at de ikke var i befatning med tjenestebiler med alkolås. Noen brukte egne biler, noen var innleide og hadde ikke tilgang til tjenestebiler eller var pålagt å kjøre arbeidsgivers bil, og én hadde ikke

førerkort. Det var delte meninger om alkohol. Noen hadde ingen spesielle synspunkter, mens andre var positive. En person syntes det var bra at etaten gikk foran som et godt eksempel, og en annen mente det burde være alkohol i alle biler. Men også det motsatt syn ble hevdet; én var i mot med den begrunnelse at eventuelt alkoholmisbruk blant de ansatte burde tas fatt i på en annen måte. To personer påpekte at det ikke var like lett å blåse riktig, noe den ene av dem nedtonte som en tilvenningssak.

Variasjonen vi fant i syn på alkohol kan ses som en indikasjon på at det ikke er bestemte grupper, det vil si grupper med samme oppfatninger, som har latt være å svare på spørreskjemaet. Frafallsanalysen tyder derfor på at spørreskjemaundersøkelsen er representativ og at funnene kan generaliseres til alle ansatte. Det kan legges til at av de som har henvendt seg på e-post eller telefon i forbindelse med undersøkelsen, forteller flere at de ikke ville besvare undersøkelsen fordi de ikke har førerkort for bil eller sjelden/aldri benytter bil i tjeneste. Eventuelle skjevheter i datamaterialet kan derfor dreie seg om at denne gruppen kan være noe underrepresentert i dataene.



## 4 Deltakere i spørreskjemaundersøkelsene

Før vi presenterer resultatene fra undersøkelsen gir vi en kort presentasjon av utvalget i 2007 og 2010. Det gjør vi ved å vise fordelingen på bakgrunnsvariabler som for eksempel kjønn og alder, utdanningsnivå og andelen ledere og ikke-ledere. Ved å sammenlikne disse tallene med informasjon om arbeidsstyrken, blir det dessuten mulig å se om noen grupper er over- eller underrepresenterte i undersøkelsen. Vi skiller mellom undersøkelsen i 2007 og den i 2010.

Tabell 1 Kjennetegn ved deltakerne. Prosentvis fordeling på kategorier.

Variabler	Kategorier	2007 (N = 2266)	2010 (N = 2942)	Ansatte SVV 01.11.2010
Kjønn	Mann	67	68	64
	Kvinne	33	32	36
Alder	Opp til og med 30 år	3	6	9
	31-40 år	12	17	18
	41-50 år	28	28	27
	51-60 år	30	29	30
	61 år og over	27	20	15
Utdanningsnivå	Grunnskole	2	2	-
	Vdg. skole / yrkesskole	30	27	47
	Høgskole / universitet	68	71	53
Leder	Ja	12	15	
	Nei	88	84	
Antall år i SVV	2 år eller kortere	19	22	
	3-5 år	5	15	
	5-10 år	14	8	
	11-20 år	24	21	
	Mer enn 20 år	38	35	

Som vist i tabell 1, er på begge undersøkelsestidspunktene nærmere to tredjedeler av de som har svart menn. I 2010 var 64 prosent av de ansatte menn og 36 prosent kvinner. Det betyr at menn er svakt overrepresentert i undersøkelsen (tre prosentpoeng) og kvinner tilsvarende svakt underrepresentert. Over- og underrepresentasjonen er så liten at undersøkelsen kan sies å i stor grad svare til kjønnsfordelingen i organisasjonen. Svarfordelingen geografisk på region treffer enda bedre. Fire av seks regioner har lik svarfordeling som i fordelingen i organisasjonen. I de to siste regionene avviker svarfordelingen med ett prosentpoeng.

Som det framgår av oversikten er over 60 prosent av de som har svart i aldersgruppen 41-60 år. I 2007 var det flere over 50 enn det er i 2010. Tabellen viser også aldersfordelingen basert på tall fra Statens vegvesen. Sammenlikningen viser forholdsvis godt samsvar mellom aldersfordelingen blant ansatte og de som har svart. Følgelig er spørreskjemaundersøkelsen representativ med tanke på aldersgrupper.

Blant respondentene er det nå flere enn før som har jobbet fem år eller kortere. Mange har likevel lang fartstid; i begge undersøkelsene har i overkant av en tredel vært der i mer enn 20 år.

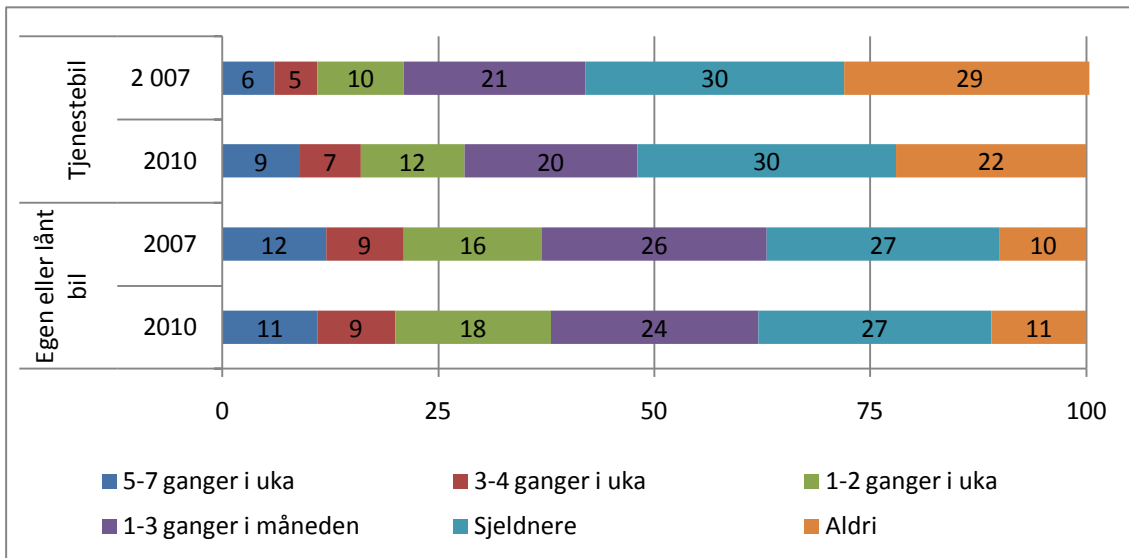
Flertallet har utdanning på høyskole-/universitetsnivå, og andelen har vokst fra 2007 til 2010. I 2010 er det 71 prosent som oppgir dette utdanningsnivået, mens 68 prosent gjorde det samme i 2007. Det er svært få som oppgir grunnskole som utdanningsnivå. Begge år, men flere i 2007 enn i 2010, er det en drøy fjerdedel som svarer at de har utdanning på videregående -/yrkesskolenivå. Tall fra Statens vegvesen gjør det mulig å antyde hvor vidt undersøkelsen er representativ i forhold til utdanningsnivå. "Antyde" fordi Statens vegvesen opererer med andre utdanningskategorier enn de som er brukt i spørreskjemaet. Tallene er med andre ord ikke umiddelbart sammenliknbare. Det kan likevel se ut som om arbeidsstyrken fordeler seg jevnere på utdanningsnivåene enn hva respondentene gjør, noe som i så fall innebærer at de med høyere utdanning er overrepresentert og de med lavere utdanning er underrepresentert i undersøkelsen.

Det har vært en svak økning av ledere som svarer på undersøkelsen, uten at de av den grunn kan sies å utgjøre noen stor gruppe. I 2007 var 12 prosent ledere, i 2010 var tilsvarende tall 15 prosent.

I undersøkelsen som ble gjennomført i 2007 ble det stilt flere bakgrunnsspørsmål som ikke ble tatt med i 2010-undersøkelsen. Ett av dem gjaldt hvilken del av virksomheten de jobbet i. Svarene viste at en relativ jevn fordeling på regionene. Den største andelen befant seg i Region Øst (26 prosent), den minste i Vegdirektoratet (11). For de øvrige regionene varierte andelen mellom 12 og 19 prosent. I forbindelse med forvaltningsreformen som trådte i kraft 1. januar 2010, ble Statens vegvesen omorganisert. Dette gjør det uaktuelt å sammenlikne regiontilhørighet, og spørsmålet ble av den grunn tatt ut av skjemaet i 2010.

Et annet spørsmål som ble stilt i 2007-undersøkelsen gjaldt førerkort. Praktisk talt alle (99 prosent) hadde førerkort for bil. Så mange som 61 prosent hadde også førerkort for lett lastebil / lett buss (klasse C1 / D1). En fjerdedel (26 prosent) hadde førerkort for lastebil / buss (klasse C / D), og nesten halvparten (46,0 prosent) hadde for motorsykkel.

Fra 2007 til 2010 har det blitt noen flere som bruker tjenestebil i arbeidssammenheng.



Figur 1 Hvor ofte bruker du bil i arbeidssammenheng?

Andelen som bruker tjenestebil ukentlig har gått noe opp. Det gjelder både de som bruker den daglig, 3-4 ganger i uka og 1-2 ganger i uka. Slår vi sammen disse kategoriene, ser vi at andelen som bruker tjenestebil ukentlig har gått opp fra 21 til 28 prosent. Det store flertallet utgjøres av personer som sjeldent (det vil si sjeldnere enn en gang i måneden) eller aldri bruker tjenestebil.

Andelen som bruker egen eller lånt bil i arbeidssammenheng er i praksis den samme i 2010 som i 2007, med henholdsvis 38 og 37 prosent som bruker egen / lånt bil ukentlig. Over halvparten gjør det altså sjeldnere.



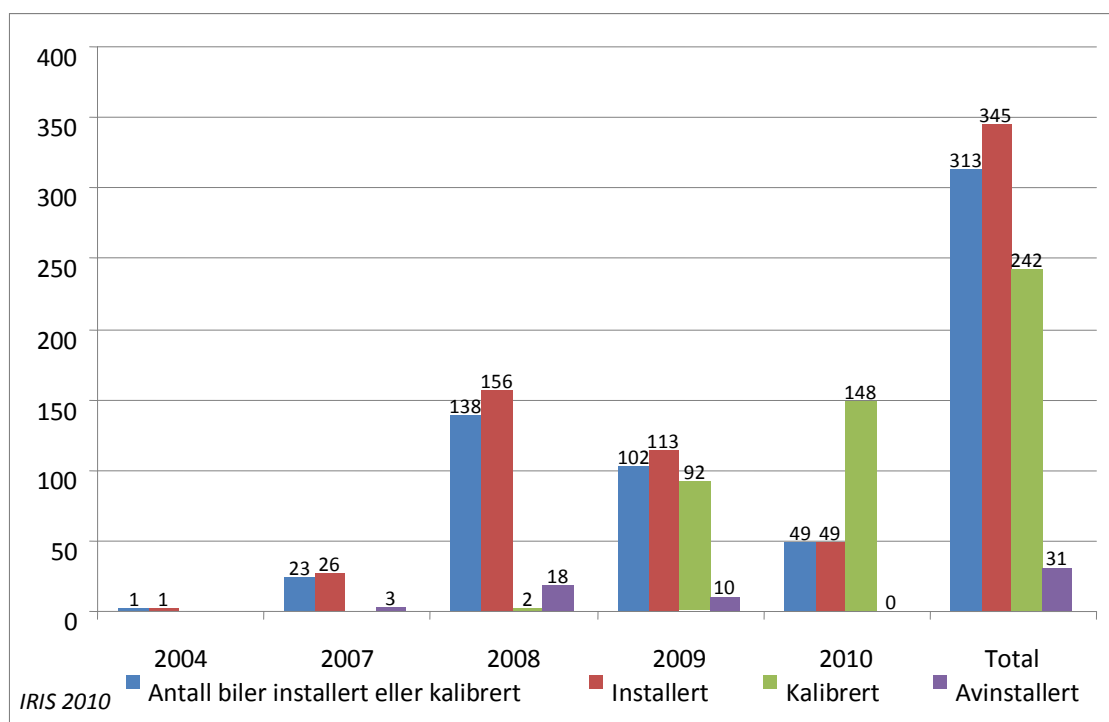


## 5 Alkolås blir introdusert i Statens vegvesen

For de aller fleste er alkolås en ny og fremmed teknologi. Riktignok nevnes det etter hvert stadig oftere i forbindelse med trafikksikkerhet i medieoppslag, men de færreste har selv vært borti alkolås. Slik er situasjonen i dag, og enda mer var det betegnende for 2007, da arbeidet med å montere alkolåser i etatens tjenestebiler startet. Verken ledelse eller ansatte hadde videre erfaring med alkolås. Dette gir grunn å rette et særlig blikk på selve iverksettelsesfasen. Det blir gjort i dette kapitlet, hvor vi først gjør rede for framdriften i monteringen og deretter går inn på i hvilken grad de ansatte medvirket og ble informert.

### 5.1 Bilene

Monteringen av utstyret i bilene har gått gradvis. Som vist i figur 1 har det per august 2010 til sammen vært montert 345 alkolåser. Implementeringen ble lagt opp slik at alle nye biler skulle leveres ut til det aktuelle driftsted med alkolås ferdigmontert. Biler som var fra 2006 eller nyere skulle få alkolås ettermontert. AS Fartskriver har koordinert monteringsarbeidet. På en rekke kjøretøy er monteringen foretatt av AS Fartskriver selv. I implementeringsfasen, knyttet til ettermontering av utstyret i kjøretøy, deltok 28 verksted rundt om i landet.



Figur 2. Utvikling av installasjon, kalibrering og avinstallering av alkolås i kjøretøy fordelt på år (per august 2010).

Det koordinerende verkstedet støtte på utfordringer med å få avtaler med lokale verksted for å påta seg arbeidet med å ettermontere alkolås i biler som allerede var i drift. Dette gjorde at iverksettingen av tiltaket tok lengre tid enn planlagt. Som figuren viser ble flertallet av alkolåsene montert i løpet av 2008 og 2009.

Rutinemessig blir alkolåsen sendt tilbake til koordinerende verkstedet for kalibrering hvert år. Omfanget av rekalkibrerte alkolåser per år vises ved grønn søyle i figuren. I 2009 mottok verkstedet 92 alkolåser for rekalkibrering, mens det per august 2010 var mottatt 148 alkolåser for rekalkibrering i 2010. Det er også etablert en prosedyre for tilfeller der det oppstår tvil om at alkolåsen måler korrekt, det vil si at alkolåsen måler promille uten at fører har drukket alkohol. I slike tilfeller skal håndsettet sendes inn for kontroll og rekalkibrering. I følge verkstedet har det imidlertid ikke forekommet slike tilfeller i Statens vegvesen.

Av de til sammen 31 kjøretøyene der utstyret er avinstallert (gjengitt ved lilla søyle i figuren), viser oversikten fra koordinerende verksted at tretten alkolåser er demontert fra kjøretøyet fordi kjøretøyet solgt og dermed ikke lenger er en del av Statens vegvesens bilpark, og ytterligere seks som følge av tilbakelevering av leasingbil. I tillegg er alkolåser demontert fra til sammen tolv tunnelkjøretøyer.

Tolv alkolåser har blitt rettet opp av ulike grunner. Verkstedsoversikten tyder på fem tilfeller av retting som følge av feil med alkolåsen. I ett tilfelle var det feil på målingen av promille. Andre feil har vært svart display og feil i forhold til strømforbruk. Videre har det vært ett tilfelle av installasjonsfeil, ett tilfelle av ødelagt håndsett, ett tilfelle av stjålet håndsett og fire tilfeller som følge av at alkolåsen er demontert eller håndsett fjernet. Dette gjør feilprosenten lav. Tar en utgangspunkt i at Statens vegvesen har montert 345 alkolåser per august 2010 og at det har vært fem tilfeller av feil med selve alkolåsen, gir dette en feilprosent på 1,4. Rene feil med selve alkolåsen funksjon har forekommet sjeldent, spesielt med tanke på bruksomfanget og at implementeringen samtidig kan sees som en slags pilot i Norge tilpasning og bruk av alkolås i en større virksomhet.

## 5.2 Alkolåsen

Alkolåsen fungerer som et alkometer som blir brukt ved alkoholkontroller. Dersom pustep prøven viser under 0,1 promille (BAC, blood alcohol content) starter bilen. Displayet på alkolåsen viser "kjør forsiktig" og lysdioden viser grønt. Dette registreres som "pass" i alkolåsens logg. Viser alkolåsen mellom 0,1 og 0,2 promille, viser displayet "forsiktig" og lysdioden lyser gult. Føreren kan trykke en knapp og "akseptere risikoen forbundet ved å kjøre" (AS Fartskriver:4) eller vente fem minutter for å så foreta en ny pustep prøve. Dette registreres som "warn" i loggen. Dersom promillen er over 0,2, står det "sperre" i alkolåsens display samtidig som lysdioden viser rødt. I loggen registreres dette som "fail". I tillegg registrerer alkolåsen høy promille over 0,5 promille som "high". Loggen registrerer også nøyaktig promille i pustep prøven.

Loggene brukes kun av verkstedet for å sjekke at utstyret fungerer som det skal, og resultatene av innblåsninger rapporteres ikke til Statens vegvesen. Imidlertid er loggene i forbindelse med denne evaluering stilt til disposisjon for å kunne sammenstille registreringer for analyse på overordnet nivå i evalueringen.

Tabell 2. Oversikt over resultater av registrerte pusteprøver i evalueringsperioden

Resultat		Antall pusteprøver	Andel pusteprøver
Recall	Tilbakekalt håndsett	4	0,0
Fail	0,2 til 0,49 promille	252	0,3
High	Over 0,5 promille	140	0,2
Pass	0,0 til 0,09 promille	89.975	99,2
Warn	0,1 til 0.19 promille	288	0,3
Totalt		90.659	100

Det er foretatt til sammen over 90.600 pusteprøver i løpet av evalueringsperioden. Av disse er 99,5 godkjent og altså under grensen for promille. Pusteprøver der den som foretar prøven blir bedt om å puste hardere eller lettere er ikke tatt med i disse tallene. De registrerte dataene viser at fire tilfeller av feil og hvor håndsettet er blitt tilbakekalt<sup>3</sup>.

Det er videre registrert 392 tilfeller (0,5 prosent) med promille over den lovlige verdien på 0,2. Dataloggen viser at det forekommer registreringer nært i tid. Flertallet av disse kan tolkes å høre til samme tilfelle eller situasjon. Det er ikke justert for dette i analysen. Tilfellene gjengitt registrert med promille vil derfor dreie seg om færre situasjoner enn det tallet på tilfeller viser. Dersom vi ser videre på registreringene viser opp mot 90.000 registreringer 0 eller under 0,1 promille. Dette utgjør 99,2 av registrerte pusteprøver. I tillegg er det 288 registrerte pusteprøver under lovlig promillegrense, men over 0,1 i promille.

Det bør legges til at pusteprøve hvor det har blitt registrert ulovlig promille ikke trenger å være ensbetydende med at den som har blåst har villet kjøre med promille. Fra intervjuene vet vi at det i løpet av evalueringsperioden har forekommet at ansatte har testet alkolåsen med å bevisst blåse med promille. Dessverre lar det seg ikke gjøre å fastslå omfanget av slik utprøving. Loggen viser kun resultater av innblåsninger og ikke motivene bak.

### 5.3 Ansattes medvirkning

Ansattes medvirkning blir gjerne sett som et kriterium for å lykkes med arbeidsmiljøtiltak, og ofte sikrer en medvirkning ved å involvere tillitsvalgte. De tillitsvalgte opptrer på vegne av ansatte, og på den måten er ansatte med på å vurdere og

---

3 De tidligere nevnte fem tilfellene kategorisert som feil er basert på oversikt fra verkstedene i mortsetning til de fire tilfellene som identifisert ut fra alkolåsens logger

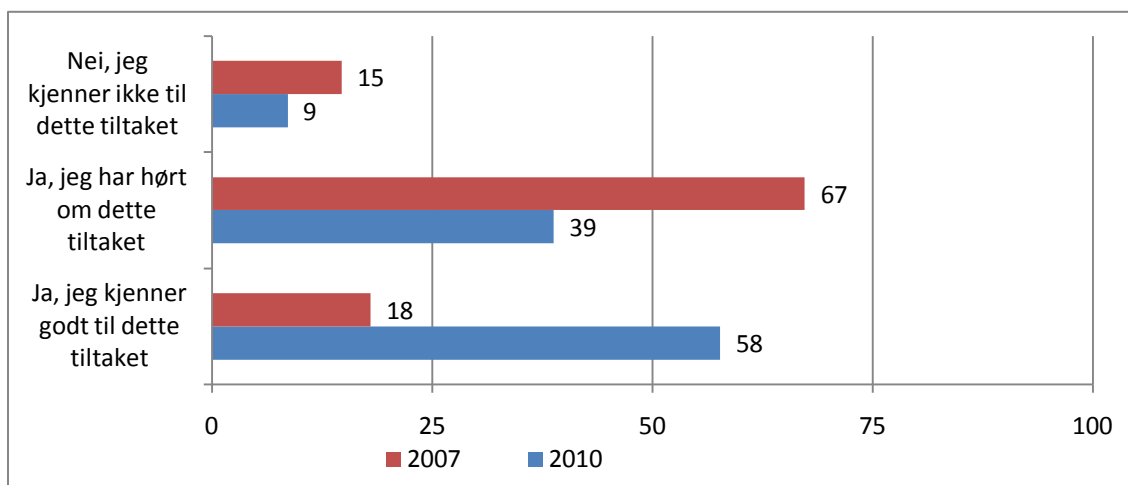
beslutte tiltak. Slik har det også vært i forbindelse med innføringen av alkolås; apparatet av tillitsvalgte har vært mobilisert og beslutningen om å montere alkolåser har blitt tatt i fora hvor de har vært representert.

Intervjumaterialet viser imidlertid at dette ikke automatisk gjør at de ansatte synes de har vært tilstrekkelig involvert. Noen informanter etterlyser mer medvirkning. De mener at særlig burde de det angår mest, det vil si de som bruker tjenestebiler, vært mer involvert. En informant mener at forslaget om å bruke alkolås burde vært til avstemming.

Samtidig tar enkelte brodden av kritikken med å påpeke at det er nokså vanlig at det etterlyses mer informasjon og medvirkning i forbindelse med innføring av tiltak i virksomheter. Det uttrykkes også stor forståelse for at en arbeidsgiver som Statens vegvesen pålegger sine ansatte å kjøre med alkolås.

## 5.4 Informasjon til de ansatte

Når en virksomhet setter i gang et tiltak som berører de ansatte er informasjon viktig. I spørreskjemaundersøkelsen stilte vi derfor spørsmål om kjennskap til innføringen av alkolås i etatens tjenestebiler.



Figur 3 Kjenner du til at Statens vegvesen skal ha alkolås installert i alle biler?

Undersøkelsen viser at det hele tiden har vært noen få som *ikke* har kjent til at Statens vegvesen har installert alkolås i tjenestebilene. Andelen har sunket siden de første alkolåsene ble montert, fra 15 prosent i 2007 til ni prosent i 2010. En kan undres over at det i det hele tatt finnes personer i etaten som ikke kjenner til at det nå er alkolås i bilene. Skiller vi mellom personer som har vært ansatt kortere eller lengre enn to år, ser vi at det er blant nybegynnerne (ansatt i to år eller kortere) vi finner den største andelen av dem som ikke vet om det. I 2007 varierte denne andelen også noe avhengig av region.

Andelen som *har hørt om* tiltaket er mindre nå enn før. Til gjengjeld er det mange flere (58 prosent) som nå sier at de *kjenner godt til* at tjenestebilene er utstyrt med alkolås, mot mindre enn 20 prosent i 2007. Kjennskapen til alkolåsene har med andre ord blitt bedre (over 90 prosent har hørt om eller kjenner godt til tiltaket).

Statens vegvesen informerte om at tjenestebilene skulle få alkolås på flere måter. I intervjuene kom det fram delte meninger om hvor vidt informasjonen var tilfredsstillende. Noen mente det var nok, mens andre mente det var for lite. Blant de siste var det informanter som etterlyste informasjon i flere fora, for eksempel at det ble informert både via e-post, intranett og på møter. I følge informanter ble noen informert på den ene måten og noen på den andre. Det må her tas forbehold om at informantene husker riktig, da opplysningen ble gitt i 2010 om noe som skjedde i 2007. Gjør de det, gir det informasjonsformidlingen et noe vilkårlig preg.

Det ble også etterlyst informasjon som begrunnet tiltaket, og som forsvarte de økonomiske sidene ved det. Å bruke alkolåsene for å være et forbilde for andre virksomheter ble også kommentert: en slik hensikt kan bare nås dersom omgivelsene vet om det. Full måloppnåelse krever med andre ord at informasjonen også går ut eksternt, og ut fra en slik tanke var det naturlig å etterlyse en større innsats for å gjøre tiltaket kjent i befolkningen for øvrig. Nå har det ikke vært noen hemmelighet at Statens vegvesen har innført alkolås, og tiltaket er gjort kjent i flere landsdekkende medier. Vi kan derfor stille spørsmål ved om etaten har lagt for liten vekt på å informere i de nære omgivelsene, altså i lokale og regionale medier.

Det lar seg gjøre å få en viss oversikt over mediedekningen av alkolås ved å se på antall treff i aviser og TV/radio. I denne evalueringen er det mest relevant å se på mediedekningen i løpet av den perioden alkolåsen har vært i bruk, og særlig da i starten, da den ble montert i de første bilene. Det vil si at det er antall treff fra og med 2007 som er interessante, da det er disse tallene som kan fortelle noe om i hvilken grad Statens vegvesens tiltak er omtalt i media. Samtidig er det spennende å se hvor ofte alkolås har blitt omtalt før Statens vegvesen begynte å bruke alkolås.

Tabell 3 Antall treff i Atekst på "alkolås" og "alkolås og Statens vegvesen".

	Antall treff på alkolås i aviser	Antall treff på alkolås og SVV i aviser
2010	41	13
2009	45	10
2008	78	13
2007	45	9
2006	34	8
2005	23	3
2004	24	7
2003	17	4
2002	-	-
2001	3	2
2000	-	-
1999	5	1
1998	2	-
1997	-	-
1996	2	-
1995	2	-

Antall treff i TV / radio er få, og vi konsentrerer oss derfor om oppslag i aviser. Det var ingen treff på "alkolås" før 1995 i Atekst. Tabellen viser at det var først litt utpå 2000-tallet at det var et visst antall treff. I 2003 var det 17 treff, og dette tallet økte raskt de påfølgende år. I 2008 var det spesielt mange treff, 78 stykker, mens det i årene før og etter lå på drøyt 40. Stikkprøver tyder på at disse treffene viser til innslag om bruk av alkolås i Sverige, om diskusjoner / forslag om å få bestemte grupper (for eksempel unge førere og taxiførere) til å kjøre med alkolås, eller mer generelt om den teknologiske utviklingen innen sikkerhetsutstyr og potensialet for å redusere ulykkestallene i trafikken. De fleste treffene har vært i Adresseavisa og Aftenposten, med henholdsvis 54 og 40 treff, og VG, Stavanger Aftenblad og Trønder-Avisa noe bak (henholdsvis 28, 25 og 21 treff). Noen av treffene, 20 stykker, viser til NTB-tekster.

Søk på både alkolås og Statens vegvesen gir naturlig nok atskillig færre treff enn når en søker bare på alkolås. Vi kan ikke ta for gitt at disse omhandler monteringen av alkolås i tjenestebilene. Stikkprøver viser at noen gjør det, mens andre henviser for eksempel til analyser og statistikk utført eller kommentert av Statens vegvesen. De fleste treffene har vært i Aftenposten (11 treff), Adresseavisa (10 treff) og Stavanger Aftenblad (åtte treff). Noen treff, syv stykker, viser til NTB-tekster.

I regionsaviser som ikke inngår i Atekst er det få, om noen, treff. Det gjelder både når vi søker på "alkolås" alene og sammen med "Statens vegvesen". Selv om det er en sjanse for at det kan tilskrives avisenes søkemotorer, skaper dette, sammen med antall treff i Atekst, et inntrykk av at det har vært relativt liten medieoppmerksomhet omkring Statens vegvesens innføring av alkolås i tjenestebilene.

Utviklingen i antall treff viser at det har vært en økende oppmerksomhet omkring alkolås utover 2000-tallet.

## 5.5 Opplæring

Når en snakker om informasjon i forbindelse med at en virksomhet starter opp et tiltak, tenker en gjerne på informasjon om hvilke type tiltak, hvorfor, når det skal starte og så videre. Når tiltaket består av et verktøy som skal brukes, slik alkolåsen er, vil det også kunne være nødvendig med opplæring i bruk. I implementeringsfasen ble det da også gitt demonstrasjoner. Det som kommer fram i intervjuene kan tyde på at det i liten grad gis opplæring i bruk av alkolåsen ut over opplæringen som ble gitt i implementeringsfasen.

Ett av distriktene vi gjorde intervjuer i fikk biler med alkolås tidlig i implementeringsfasen. Her ble det påpekt at brukerveiledningen som fulgte med utstyret var for omfattende. Da de lokalt hadde utarbeidet en egen enklere brukerveiledning, ble behovet for opplæring mindre. Brukerveiledningen fra leverandøren er senere blitt forenklet og er utformet som et klistremerke som kan klistres lett synlig for brukeren. Leverandør har også demonstrasjonskofferter tilgjengelig som lånes ut ved behov. Blant informanter som forteller at de ikke fikk noen opplæring var dette for noen et savn, mens det for andre var uproblematisk. Det påpekes for øvrig at etter hvert som det blir stadig flere som vet hvordan alkolåsen brukes, blir det mindre og mindre viktig å tilby organisert opplæring.



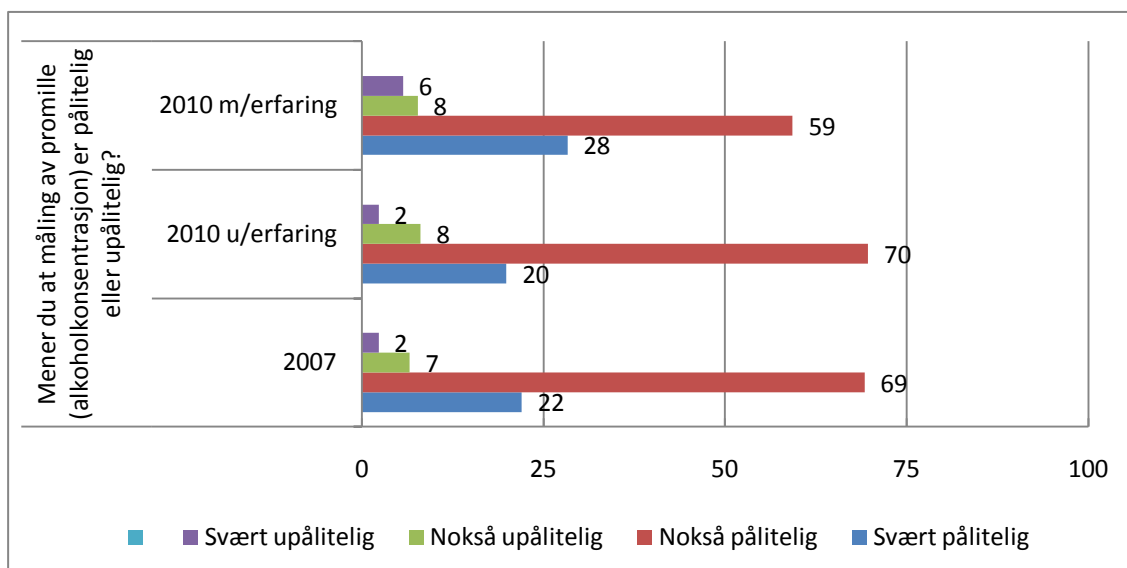


## 6 Ansattes erfaringer med bruk av alkohol

I en evaluering av alkohol i bilene har brukernes erfaringer en selvsagt plass. Vi har derfor stilt spørsmål om alkoholen virker som den skal, og om hvordan det er å bruke bil med alkohol. I tillegg har vi med et spørsmål om hvor vidt alkoholen er et pålitelig måleinstrument.

### 6.1 Oppfatninger om pålitelighet

Spørsmålet om alkohols pålitelighet inngikk i både før- og etterundersøkelsen. Dette gjør at de som har svart har hatt ulike forutsetninger for å vurdere påliteligheten. Likevel kan spørsmålet fortelle noe om hvordan de ansatte forholder seg til bilene med alkohol.



Figur 4 Mener du at måling av promille (alkoholkonsentrasjon) med alkohol vil være pålitelig eller upålitelig?

Undersøkelsen avdekker ulike oppfatninger av hvor vidt alkoholen er et pålitelig måleinstrument. Flertallet anser den for å være *nokså* eller *svært pålitelig*, men det er også en viss andel som er usikre på hvor pålitelig den er. Et mindretall mener den er *svært* eller *nokså upålitelig*. Som det framgår av figuren har vi sammenliknet tall fra 2007 med tall fra 2010, og for de siste har vi skilt mellom de med og uten erfaring med alkohol. Skillet er gjort basert på om de har svart ja eller nei på spørsmålet "Har du selv kjørt eller sittet på i en tjenestebil med alkohol?". Sammenlikningen viser at svarene i 2007 i stor grad sammenfaller med svarene til de som i 2010 var uten erfaring med alkohol. For begge gruppene er det omtrent 70 prosent som mener at alkoholen er *nokså pålitelig*, og 2 prosent som mener den er *svært upålitelig*.

Blant dem som i 2010 har erfaring med alkolås er det færre som mener den er *nokså pålitelig* (59 prosent). Differansen er på om lag 10 prosentpoeng. Til gjengjeld er det tilsvarende flere som har svart at den er *svært pålitelig*, og den andelen har økt fra 20 til 28 prosent. Motsatt er det også en liten økning i andelen som sier at den er *svært upålitelig*. Legger en sammen andelene som har svart *svært* og *nokså upålitelig*, ser vi at det er blant dem som i 2010 har erfaring med alkolås vi finner den største andelen som mener alkolåsen er upålitelig. Forskjellene er signifikante.

Undersøkelsen viser at det i 2010 har blitt flere som mener alkolåsen er *svært pålitelig* og flere som mener den er *svært upålitelig*. Det siste gjelder bare blant dem som har erfaring med alkolås. Dermed gir ikke undersøkelsen grunnlag til entydige konklusjoner om hvor vidt erfaring skaper mer eller mindre tillit til alkolåsen blant de ansatte. Det skal for øvrig påpekes at det for dette spørsmålet var relativt stor andel som svarte ”*vet ikke*” (vises ikke i figuren). Også blant dem som i 2010 hadde vært borti alkolås var det en stor ”*vet ikke*”-andel.

En kan undres over hva dette forteller om oppfatninger om hvor pålitelig alkolåsen er. Det er lett å forestille seg at det kan være vanskelig å vurdere påliteligheten til funksjonen av et apparat som alkolås. Trolig vil mange føle at de ikke er kompetente til å gjøre en slik vurdering, og de vil ha ulikt grunnlag for å uttale seg. Noen vil ha mer teknisk innsikt enn andre eller har satt seg inn i hvordan et alkometer fungerer. En kan imidlertid ikke ta for gitt at de som har svart ”*vet ikke*” har mindre grunnlag til å vurdere påliteligheten enn de andre. Spørsmålet handler gjerne snarere om tillit til alkolåsens målinger enn pålitelighet. At andelen som svarer ”*vet ikke*” er stor også blant dem som kjørt eller sittet på med bil med alkolås, kan tyde på at en ikke automatisk får mer tillitt av å se alkolåsen i funksjon. Selv om brukerne får erfaring gir ikke bruk mer innsikt i alkolåsens alkometer funksjon. Spørsmålet må derfor først og fremst tolkes som et holdningsspørsmål og ikke som en reell vurdering av pålitelighet.

På den andre siden er det mulig å teste påliteligheten med å blåse i alkolåsen etter å ha drukket. Dermed kan spørsmålet også besvares basert på kunnskap og erfaring, og ikke bare på antagelser og holdninger. I denne forbindelse er det interessant å se hvor vidt ansatte har testet alkolåsen. Spørsmålet om testing har blitt stilt både i spørreskjemaet og i intervjuer. Spørreskjemaundersøkelsen viser at de færreste har testet alkolåsen med å blåse mens de har hatt promille. Bare 3 prosent sier at de har gjort det, mens 66 prosent svarer at de *ikke* har gjort det. For resten, 31 prosent, har det vært uaktuelt. I intervjuer har vi møtt både personer som *har* og personer som *ikke har* testet alkolåsen. De som har testet den forteller at de har blåst etter å ha drukket, uten at de har hatt planer om å faktisk kjøre bilen. Én informant fortalte om et svært overraskende resultat etter et forsøk i forbindelse med et sosialt arrangement en kveld: en passasjer i bilen fikk starte bilen selv om han hadde drukket to glass øl, ett glass vin og ett glass gin tonic. At alkolåsen feilaktig godkjente en innblåsning ble et samtaletema på arbeidsplassen, og førte til skepsis.

Spørreskjemaundersøkelsen viser at 10 prosent har opplevd å ikke få blåsningen godkjent én gang og 25 prosent har opplevd dette flere ganger. I faktiske tall blir det 609 personer som sier de ikke har fått blåsningen godkjent. Til sammenlikning viser dataloggene fra alkolåsen at det er 392 registreringer med ulovlig promille, det vil si

registreringer hvor innblåsningen ikke godkjennes. Det er med andre ord et misforhold mellom de ansattes rapportering og dataloggen. De ansatte rapporterer om flere tilfeller av ikke godkjent innblåsning enn hva som er registrert i loggen. En mulig forklaring er at de ansattes rapporteringen omfatter innblåsninger der første innblåsning var for svak og de ble bedt om å blåse en gang til.

Vi finner et liknende misforhold når vi ser på testing av alkolåsen. Det er tre prosent som sier de har testet alkolåsen med å blåse med promille. Av disse er det noen (33 personer) som *ikke* har opplevd at blåsing ikke har blitt godkjent. Med mindre de testet med lovlig promille, skulle det motsatte vært tilfelle, slik at de kunne svare at de *hadde* opplevd at innblåsningen ikke ble godkjent.

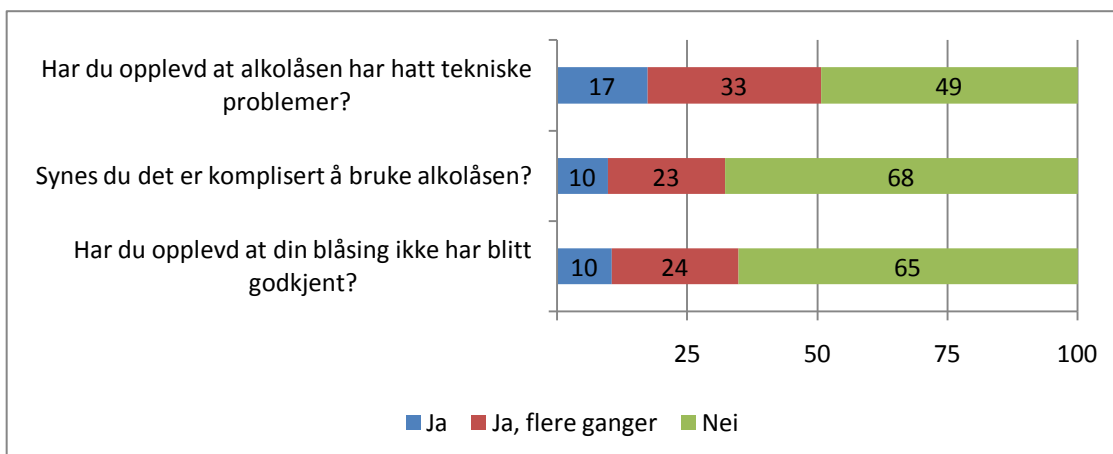
Blant annet på grunn av usikkerhet knyttet til hvordan testingen har foregått, er det ikke opplagt hvordan dette skal tolkes. En mulig forklaring er at alkolåsene er unøyaktige. En annen mulighet er at testingen har skjedd med lovlig promille.

Dette viser at det kan være vanskelig å si noe om pålitelighet på grunnlag av et spørsmål om spørsmål om godkjente innblåsninger. Påliteligheten kan også vurderes på grunnlag av hvor vidt det forekommer tekniske problemer, et spørsmål som gjennomgås i det følgende.

## 6.2 Tekniske problemer

Hvor driftsikker er alkolåsen? For å finne ut av det har vi spurt om hvordan det rent praktisk er å bruke alkolåsen, og om det har oppstått problemer. Bare de som i 2010-undersøkelsen selv har kjørt eller sittet på med en tjenestebil med alkolås har fått disse spørsmålene. Vi har også fått tilgang til loggdata, det vil si registreringer av innblåsninger og resultatene av innblåsningene, for å svare på spørsmål om tekniske problemer.

Betegnelsen ”tekniske problemer” viser til feil med utstyret. For personer som er lite kjent med teknologien kan det imidlertid være vanskelig å vite om et problem skyldes tekniske eller andre forhold. Det må derfor tas i betraktningen at problemer som rapporteres som ”tekniske” kanskje også omfatter problemer som har sitt utspring i mangelfull informasjon og opplæring, menneskelig svikt eller annet.



Figur 5 Erfaringer med å starte bil med alkolås

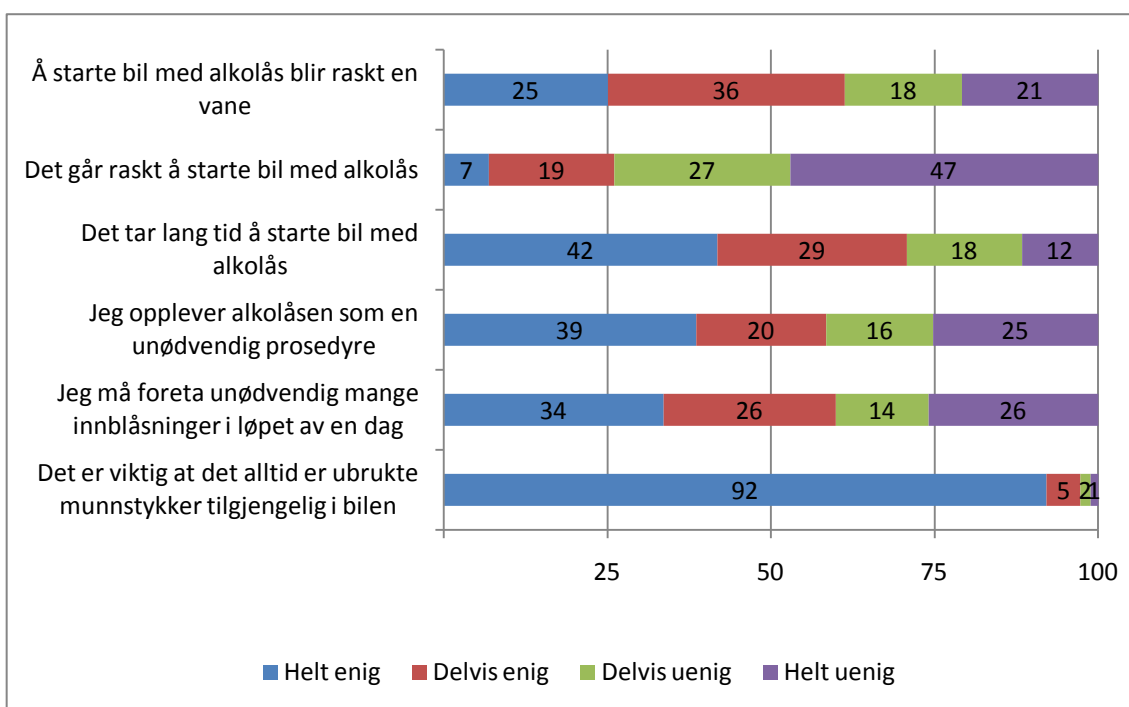
Halvparten har opplevd at alkolåsen har hatt tekniske problemer. For en tredjedel har det skjedd flere ganger. En andel på 17 prosent har opplevd det bare én gang. Omtrent like mange har opplevd at blåsingene ikke har blitt godkjent. En fjerdedel (24 prosent) sier at det har skjedd flere ganger. Omtrent en tredjedel synes det er komplisert å bruke alkolåsen.

Skiller en mellom de som bruker tjenestebil ukentlig, månedlig og sjeldnere / aldri, kommer det fram at det er blant de som bruker den ukentlig og månedlig at andelen som har opplevd problemer er størst. Dette kan tolkes som at problemene ikke utelukkende bør forklares med manglende trening. Det ser ikke ut til at jo oftere en bruker tjenestebil, jo mer fortrolig blir en med alkolåsen. Forskjellene er signifikante.

Spørreskjemaundersøkelsen viser dermed at selv om mange ikke har tekniske problemer med alkolåsen, er det en viss andel som synes den er komplisert å bruke, og/eller som har opplevd at blåsingene ikke har blitt godkjent. I intervjuene utdypes dette. Der forteller brukere om låser som henger seg opp når de skal brukes. Noen ganger skjer det feil under oppstarten, slik at alkolåsene aldri blir klare til å blåses i. En informant omtaler seg selv som ”... *en av de få som ikke har hatt problem. Det har bare vært én gang med teknisk feil*” (IKA). Det blir også fortalt om vansker med å blåse korrekt, det vil si ikke for hardt og ikke for svakt. Personer med astma eller som av andre grunner har nedsatt lungekapasitet klarer ikke å blåse rett trykk lenge nok, det vil si i fem sekunder. På spørsmål om det hender at kolleger blåser for hverandre svarer de fleste nei, men noen få bekrefter at det blir gjort. Det blir begrunnet med at noen strever mer enn andre med å få blåsingene til. Kollegaers behov for hjelp til blåsingene vekker ingen mistanke om promille. Både i slike og andre situasjoner ser det ut til å være bred enighet om at alkolåsene er for ømfintlige, noe som påpekes av flere informanter. En informant påpeker at det lett skjer at ikke munnstykket er ordentlig på plass. Han karakteriserer teknologien som prematur, noe som for han er en grunn til å ta lett på problemer siden det betyr at det vil komme bedre modeller etter hvert. Han mener også det gir Statens vegvesen en desto viktigere rolle som testere av teknologien.

### **6.3 Daglig bruk**

For å få en god forståelse av hvordan det er å bruke den aktuelle teknologien kan det være nyttig å spørre om de vaner som oppstår etter hvert, når den første tilvenningsfasen er over. I spørreskjemaundersøkelsene ble det stilt flere spørsmål om den alminnelige bruken av alkolås. Vi viser bare svarfordelingene blant informanter som i 2010 har svart at de har kjørt eller sittet på med bil i alkolås.



Figur 6 Erfaringer med å bruke bil med alkohol

Figuren viser at over halvparten er *helt* eller *delvis enige* i påstanden ”Å starte en bil med alkohol blir raskt en vane”. Et mindretall på 39 prosent er *helt* eller *delvis uenige*. Spørsmålet er stilt til alle, uavhengig av hvor vidt de bruker etatsens biler eller ikke. Dermed vil noen svare ut fra antagelser, men andre svarer på grunnlag av erfaring. For å få erfaringer klarere fram, sammenlikner vi svarene mellom de som bruker tjenestebil ukentlig, månedlig og sjeldent / aldri. Sammenlikningen viser at de som bruker tjenestebil ukentlig synes i mindre grad enn de som bruker tjenestebil sjeldent / aldri at alkoholen raskt blir en vane: Mens 33 prosent av de som bruker tjenestebil sjeldent / aldri er *helt enige* i påstanden, er tilsvarende tall for de som bruker tjenestebil ukentlig 17 prosent. Forskjellene er signifikante.

At det raskt blir en vane å starte bil med alkohol er ikke det samme som at selve starten går fort. Det er ikke særlig mange som synes at ”*Det går raskt å starte bil med alkohol*”. Bare 7 prosent er *helt enige* i påstanden, mens noen flere, 19 prosent sier seg *delvis enige*. En kan dermed si at omtrent en fjerdedel synes det går raskt å starte en bil med alkohol. Nesten halvparten, 47 prosent er *helt uenige*, og 27 prosent er *delvis uenige*. Igjen er det de som bruker tjenestebilene oftest som er mest negative: 69 prosent av de som er bruker tjenestebil ukentlig er *helt uenige* i at det går raskt. Tilsvarende tall for de som bruker tjenestebil sjeldent / aldri er 29 prosent.

Flertallet mener ”*Det tar for lang tid å starte bil med alkohol*”; 42 prosent er *helt enige* og 29 prosent er *delvis enige* i påstanden. Resten er *helt* eller *delvis uenige* i påstanden. Det er med andre ord forholdsvis godt sammenfall i oppfatningene om de to påstandene, noe som gir grunnlag for å slå fast at alkoholen i det store og hele oppfattes som å ta tid. Det er en større andel som er enige blant de som bruker tjenestebil ukentlig enn blant de

som bruker tjenestebil sjeldent / aldri, andelen som er helt enig er henholdsvis 65 og 23 prosent.

Oppfatninger om alkolåsen og tiden den tar utdypes i intervjuene. Flere uttrykker seg kritisk og sier at alkolåsen tar for lang tid. Det oppleves som heft. Noen sier hvis de kan velge, tar de av den grunn bilene uten alkolås. Informantene har ulik erfaring med hvor lang tid det tar. Èn informant hevder at det kan gå opp til to minutt før en får lov å blåse, mens en annen forteller at det tar et halvt minutt. Både de og andre forklarer at selv om det ikke dreier seg om lang tid målt i minutter, føles det lenge: ”*To minutter er lenge for oss som jobber langs vegen*” (IKA), sier én, mens en annen påpeker at ”*Du kan si det sånn, at det ene minuttet varer veldig lenge*” (IA). Det kan føles enda lenger dersom en er nervøs for at det skal oppstå tekniske feil, en frykt flere informanter nevner. Særlig gjelder det når de bruker bilen på ferjeturer som varer lenge nok til at de må blåse når de skal kjøre i land. Noen forteller at det er et stressmoment, og at de beregner ekstra tid på oppstart. Folk ser for seg at det vil være pinlig å ikke få start på bilen når en skal kjøre av ferjen. Andre situasjoner kan være direkte farlige, for eksempel når ansatte som støter på aggressive trafikanter i forbindelse med kontroller langs vegene. Som en informant påpeker: ”*Det kan bli utrygt og da er 30 sekunder fryktelig lenge å vente*” (IKS). Selv et halvt minutt kan være lang tid dersom en skulle trenge å komme seg raskt bort.

På grunnlag av dette kan en si at å bruke alkolåsen oppleves som å ta for lang tid kanskje ikke så mye på grunn av den faktiske tiden den men fordi den 1) oppfattes generelt som irritasjonsmoment, 2) representerer et stressmoment og 3) representerer en mulig sikkerhetsrisiko.

Det er rimelig å forvente større aksept for et tiltak en ser nødvendigheten av, også om det tar tid, enn for et tiltak som fortoner seg som unødvendig. Imidlertid synes mange at alkolås er en unødvendig prosedyre. Spørreskjemaundersøkelsen viser at over en tredjedel, 39 prosent, sier seg *helt enige* i at ”*Alkolås er en unødvendig prosedyre*”, og 20 prosent er *delvis enige*. En fjerdepart er derimot *helt uenig*, og synes altså ikke at det er unødvendig, mens 16 prosent er *delvis uenige* i påstanden.

I intervjuene kommer det opp flere grunner til at alkolås oppfattes som unødvendig. Alkolåsen ses da gjerne i sammenheng med målsetningen om å redusere forekomsten av promillekjøring. En informant tviler på hvor stor effekt det vil ha, og begrunner tvilen med at ansatte i Statens vegvesen er ”feil” målgruppe ettersom de uansett må kunne antas å være mer enn gjennomsnittlig opptatt av trafikksikkerhet. En annen etterlyser en vurdering av hvor vidt alkolås er et godt trafikksikkerhetstiltak rent generelt, og har som innvending at den bare reagerer på alkohol og ikke hindrer kjøring med andre former for rus. Dette kan ses som en del av andre kritiske kommentarer som stiller spørsmål ved ressursbruken i Statens vegvesen. Noen informanter undres over om gevinstene står i forhold til kostnadene. Andre støtter opp om tiltaket, og mener det er viktig både at Statens vegvesen tar på seg oppgaven med å prøve ut alkolås og at de signaliserer utad at de tar avstand fra promillekjøring.

Mange mener at det blir for mye blåsing. En tredjedel er *helt enige* i påstanden ”*Jeg må foreta unødvendig mange innblåsninger i løpet av en arbeidsdag*”, og 26 prosent er *delvis enige*. Det er også en andel på 14 prosent som er *delvis uenige*, mens 26 prosent

er *helt uenige*. Ikke overraskende er svarfordelingen nokså sammenfallende med svarene for påstanden om at alkolåsene er en unødvendig prosedyre. I et intervju blir det foreslått at det kunne vært nok med én innblåsing om morgenen, for så har en vist at en starter arbeidsdagen uten alkohol i blodet. Forslaget bygger på en oppfatning om at eventuell promille først og fremst skyldes rus dagen derpå, og ikke drikking i arbeidstiden. Forslaget forkastes av samme person som stilte det, ikke fordi grunnlaget var galt, men fordi vedkommende kom på at tjenestebilene kjøres av flere personer og at én innblåsing dermed ikke ville være noen garanti mot promillekjøring. Det må i den forbindelse nevnes at i tilfeller hvor en bil hovedsakelig kjøres av en og samme fører, har alkolåsen blitt justert slik at den krever sjeldnere innblåsninger.

I underkant av halvparten er helt eller delvis enige i at de må foreta unødvendig mange innblåsninger i løpet av en arbeidsdag. Sammenliknet med svarfordelingene for de andre påstandene er det mange som svarer "*vet ikke*". Dette kan henge sammen med at det er en begrenset gruppe som bruker biler på måter som gir mange start og stopp i løpet av dagen, og som dette derfor er en konkret problemstilling for.

Sammenlikninger mellom de som bruker tjenestebiler ukentlig, månedlig eller sjeldnere viser at det er de som bruker bilene ukentlig eller månedlig som har de mest negative vurderingene. Forskjellene er signifikante.



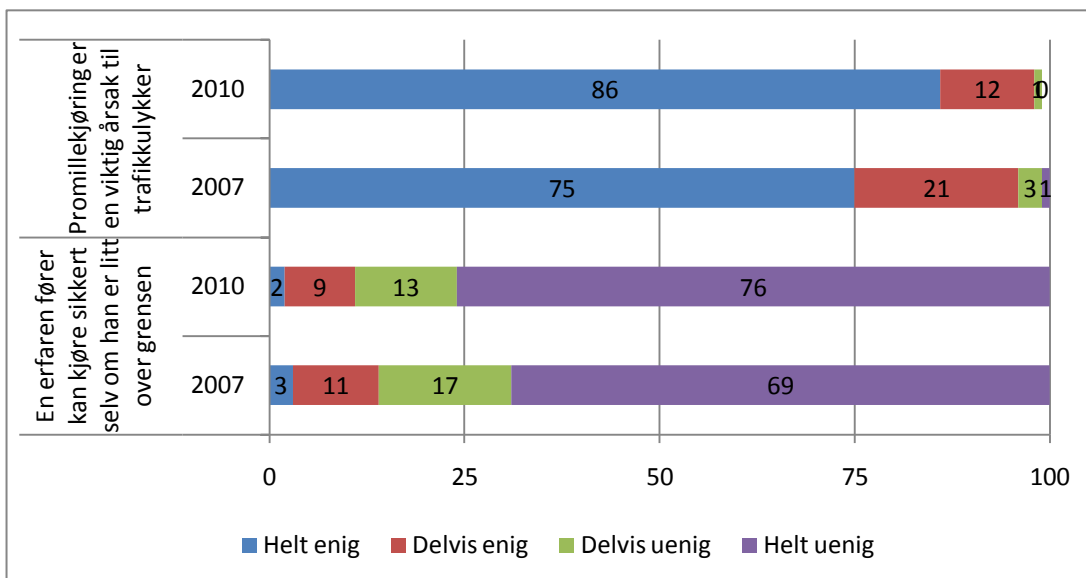


## 7 Ansattes holdninger til promillekjøring

Som påpekt tidligere viser undersøkelser at flertallet er negative til promillekjøring. Det er likevel naturlig å ta med spørsmål om promillekjøring i en evaluering av alkohol. Hvordan holdninger til promillekjøring henger sammen med holdninger til alkohol er ikke opplagt. En restriktiv holdning til promillekjøring kan på den ene siden føre til aksept for alkohol fordi en ønsker å gjøre det umulig å kjøre med alkohol i blodet. På den andre siden kan en slik holdning gjøre at en ser alkoholen som unødvendig, fordi en vet at en ikke vil kjøre med promille.

I dette kapittelet undersøker vi oppfatninger om hvor farlig promillekjøring er, om regelverket og oppfølgingen av det. Vi ser også på hvor vidt alkoholen anses som et egnet verktøy, og hvor hvem det er aktuelt for.

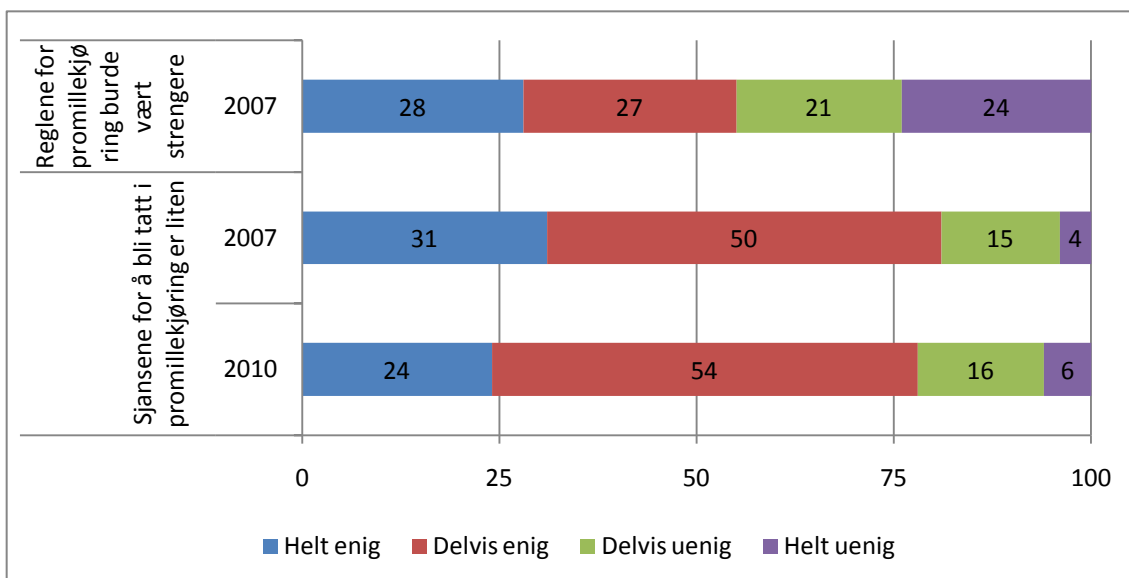
Vi starter med to spørsmål om sammenhenger mellom promillekjøring og ulykker / kjøreferdigheter.



Figur 7 Sammenhenger mellom promillekjøring og ulykker / ferdigheter i trafikken

De aller fleste ser en sammenheng mellom promillekjøring og trafikkulykker. Av tabellen går det fram at det gjelder flere nå enn før. I 2007 var det 75 prosent som var *helt enige* i påstanden om at ”Promillekjøring er en viktig årsak til trafikkulykker”. I 2010 hadde denne andelen økt til 86 prosent. De færreste tror kjøreferdighetene er intakte med alkohol i blodet, og det er færre nå enn før som tror det. Flertallet sier seg *helt uenige* i påstanden ”En erfaren fører kan kjøre sikkert selv om han er litt over grensen” (67 prosent i 2007 og 77 prosent i 2010). Forskjellene er signifikante.

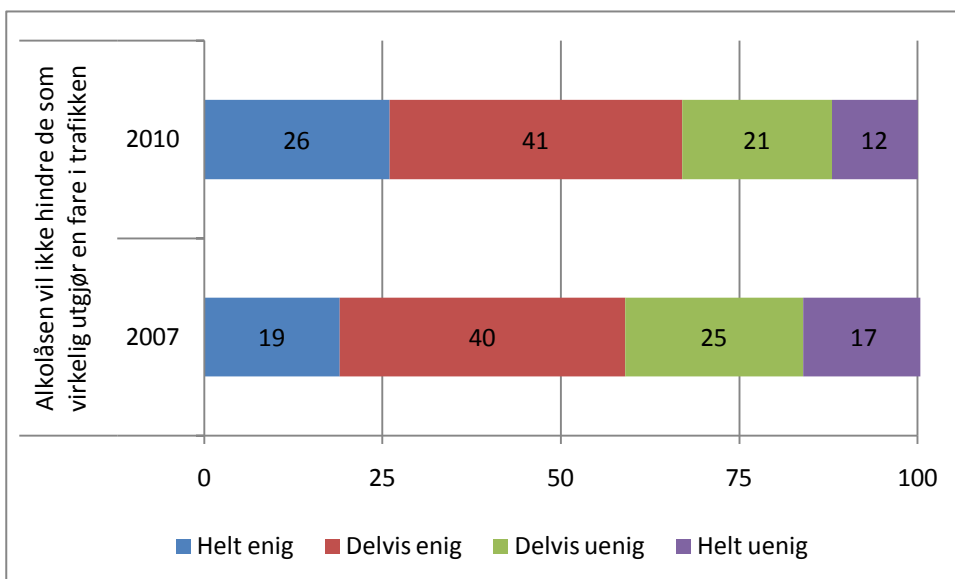
Svarene på spørsmålene kan tyde på en større bevissthet om farene ved promillekjøringen. Dette kunne ha gitt seg utslag i en mer positiv holdning til alkohol, men som det framgår av den videre analysen ser det ikke ut til å ha skjedd.



Figur 8 Oppfatninger om regler om promillekjøring og sjansen for å bli tatt

I 2007 ble de som svarte på undersøkelsen bedt om å ta stilling til påstanden ”Reglene om promillekjøring burde vært strengere”. Figuren viser at svarene fordeler seg temmelig likt på de fire svarkategoriene. Det er like mange (28 prosent) som er helt eller delvis enige. Det betyr at det er en overvekt mener at reglene burde vært strengere enn som mener at de ikke burde vært det.

De fleste er enige i at ”Sjansen for å bli tatt i promillekjøring er liten”, og var det også i 2007. Det har blitt noen færre som er *helt* enige i påstanden (andelen har gått ned fra 31 prosent i 2007 til 24 prosent i 2010), mens både i 2007 og 2010 er omtrent halvparten *delvis* enige i påstanden. Forskjellene er signifikante. De færreste mener at det er store sjanser for å bli tatt som promillekjører.



Figur 9 Alkolåsen vil ikke hindre de som virkelig utgjør en fare i trafikken

Alkolås er et verktøy som skal forhindre promillekjøring, men ikke alle tror den vil virke etter hensikten. Både i 2007 og i 2010 er over halvparten helt eller delvis enige i at ”Alkolås vil ikke hindre de som virkelig utgjør en fare i trafikken”. Andelen som er helt enige i påstanden har økt fra 19 prosent i 2007 til 26 prosent i 2010. Det har med andre ord blitt flere som *ikke* tror at alkolås vil hindre de som virkelig utgjør en fare i trafikken. Forskjellene er signifikante.

Det er noe uklart hva som ligger i den økte andelen som ikke har tro på alkolåsen. Som vi har vært inne på tidligere blir det påpekt i intervjumaterialet at det neppe er blant ansatte i Statens vegvesen at en finner verstingene i trafikken, og at det derfor er lite trolig at alkolås i Statens vegvesens biler vil gi effekter på ulykkesstatistikken. Informanten kan tolkes som å etterlyse en svært direkte og synlig effekt, mens effekter av alkolås snarere vil vises på overordnet nivå, for eksempel i nasjonale statistikker når det er et visst omfang av bruk av alkolås. Resonnementet er bygget på at det er mindre promillekjøring blant ansatte i Statens vegvesen enn i den øvrige befolkningen. Går en derimot ut fra at de har samme alkoholvaner som andre førere, kan en anta at det hver dag er mellom to og syv ansatte som vil kjøre med en alkoholkonsentrasjon på over 0,5 promille (Berg and Bjelland 2009). Regnestykket er basert på en undersøkelse gjennomført i 2005-2006 som viste at på en vilkårlig dag kjørte 0,3 prosent med over 0,2 i promille, og 0,1 prosent hadde en promille på over 0,5 (Gjerde, Normann et al 2008, ref. i Berg and Bjelland 2009).

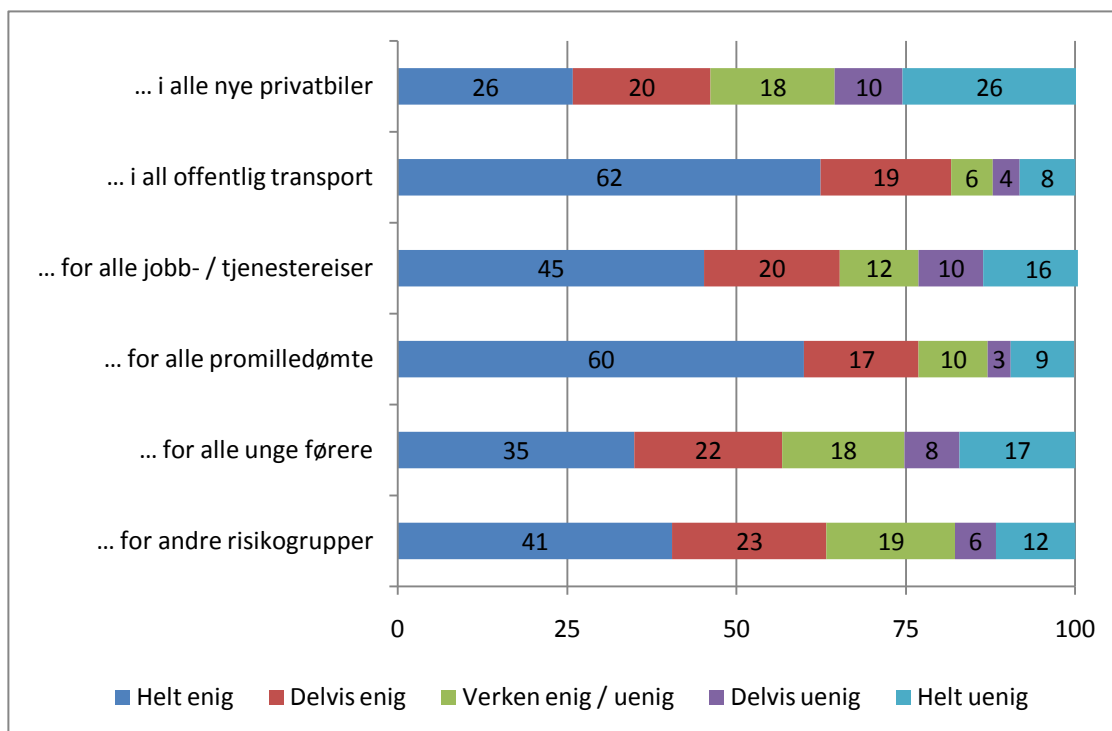
At andelen som ikke tror alkolås vil forhindre de som virkelig utgjør en fare i trafikken kan også tolkes som et uttrykk for at alkolås ikke anses for å være det rette hjelpemiddelet. Igjen er det i intervjuene synspunktene utdypes, og som nevnt tidligere påpekes det der at ruspåvirket kjøring vel så gjerne handler om rus fra narkotiske stoffer som fra alkohol. Vil en ruspåvirket kjøring til livs, må en derfor iverksette tiltak som tar alle / flere typer rus. Fra et slikt perspektiv blir alkolås et verktøy med begrensninger. Her kan det legges til at for Statens vegvesen har det å redusere promillekjøring vært ett av flere mål. Det har vært vel så viktig å vise seg som en foregangsbedrift og framskaffe erfaringer som kan gi grunnlag for råd til andre virksomheter. Implementering i større omfang er et mål på sikt.



## 8 Når er alkohol en rimelig løsning?

Mange har sterke motforestillinger mot promillekjøring. Samtidig er det ingen tvil om at promillekjøring forekommer, og at promille er en medvirkende årsak til mange ulykker. Ruspåvirkning var sannsynligvis en medvirkende faktor i 22 prosent av dødsulykkene i 2008, og dette er en økning fra 2006 (Vegdirektoratet 2009). Det kan derfor tenkes at det vil være større aksept for å bruke alkohol i bestemte sammenhenger. I Sverige kan for eksempel promilledømte slippe fengselsstraff mot å installere alkohol i bilen (Nordbakke, Assum et al. 2007). Sverige har også tatt i bruk alkoholaser i kommersiell passasjer- og godstransport.

Noen grupper førere har mer ansvar fordi de frakter andre trafikanter, mens andre, som ansatte i Statens vegvesen, kan måtte underordne seg arbeidsgivers trafikksikkerhetspolitikk. For å få innblikk i når Statens vegvesens ansatte aksepterer alkohol, har vi stilt spørsmål om i hvilken grad de er enige i at alkohol bør brukes av bestemte grupper.

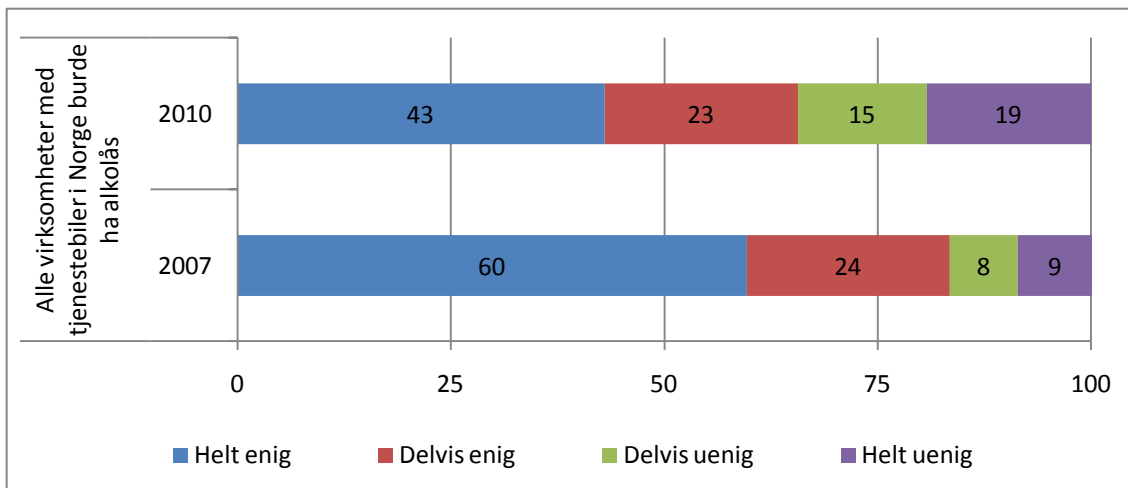


Figur 10 I hvilken grad er du enig i følgende påstander: I fremtiden bør alkohol bli pålagt sikkerhetsutstyr...

Undersøkelsen viser at aksepten for alkohol varierer avhengig av hvem som skal bruke den. Som det framgår av figuren er det størst oppslutning om å bruke alkohol i offentlig transport og minst i privatbiler. Andelen som er *helt enige* i at *alkohol bør bli pålagt sikkerhetsutstyr i all offentlig transport* er på 62 prosent, og ytterligere 19 prosent er *delvis enige*. Det er også et flertall som sier seg enige i at påstanden om at *alkohol bør bli pålagt sikkerhetsutstyr for alle promilledømte*; 60 prosent er *helt* og 17 prosent er

*delvis enige*. Når det gjelder *jobb-/tjenestereiser*, er det 45 prosent som er *helt enige* i at alkoholås bør bli pålagt, og 20 prosent som er *delvis enige*.

Vi har også stilt spørsmål om virksomhetenes ansvar. Resultatet framgår av figuren nedenfor.



Figur 11 Alle virksomheter med tjenestebiler i Norge burde ha alkoholås

Figuren viser at mens det i 2007 var 60 prosent som sa seg *helt enige* i påstanden om at "Alle virksomheter med tjenestebiler i Norge burde ha alkoholås", gikk denne andelen ned til 43 prosent i 2010. Andelen som er uenige i påstanden har økt, fra 8 til 15 prosent for de som sier seg *delvis uenige* og fra 9 til 19 prosent for de som sier seg *helt enige*. Det er med andre ord færre nå enn før som mener at virksomheter med tjenestebiler bør ha alkoholås. Forskjellen er signifikant.

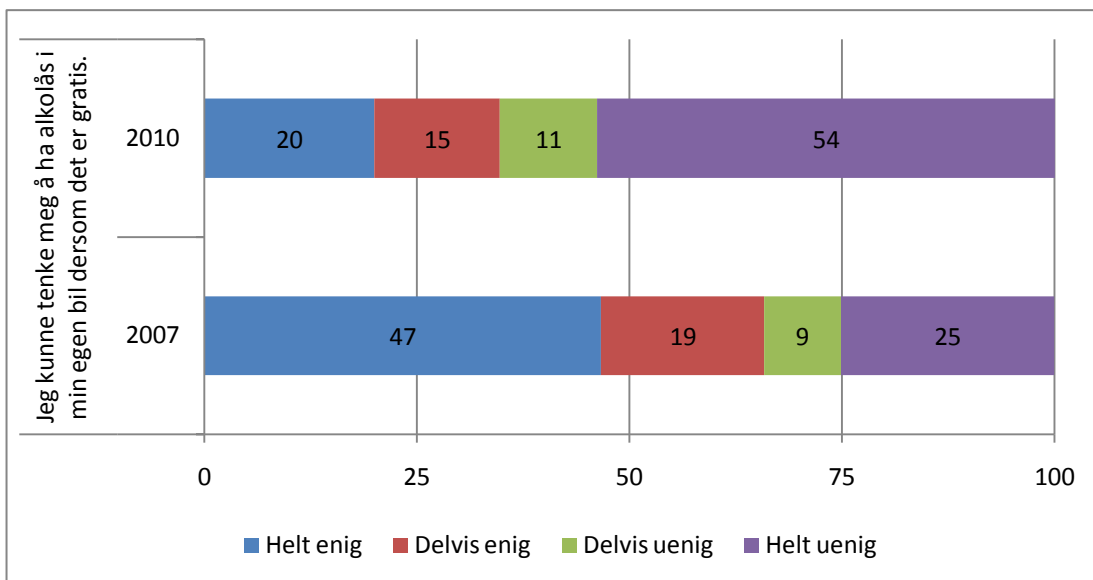
Det må legges til at dette sier lite om hvilken rolle virksomheter forventes å ta. De aller fleste (87 prosent) er helt enige i at "Alle bedrifter bør delta aktivt i arbeidet for økt trafiksikkerhet". Bare tre prosent er *helt* eller *delvis uenige* i påstanden.

Som vi har vært inne på tidligere, påpekes det i intervjuer at alkoholåsen kan være direkte farlig i noen typer tjenester. Ansatte som har vegkontroller forteller blant annet om skremmende situasjoner med ruspåvirkede trafikanter, og viser til at det enkelte ganger kan være bli nødvendig å komme seg raskt unna med bilen. Dette kan ses som et argument mot å montere alkoholås i alle tjenestebiler. Informanter peker i tillegg på at andre typer tjenestebiler, så som utrykningskjøretøyer og biler som brukes til arbeid i tunneller hvor det kan være brannfare, kan trenge å komme seg raskt av gårde av hensyn både til egen og andres sikkerhet. Dette er Statens vegvesen sentralt innforstått med, og har i løpet av evalueringsperioden besluttet å kople ut alkoholåsen i slike kjøretøyer.

Som figur 9 viser, er det færre som mener at alle unge bilførere og andre risikogrupper bør ha alkoholås, men tanken har likevel en viss oppslutning. Mens 35 prosent er helt enige i at *unge førere* bør ha alkoholås, er det 22 prosent som er *delvis enige*. Fordelingen er nokså lik for *andre risikogrupper*, der er 41 prosent *helt* og 23 prosent *delvis enige*. Med andre ord er drøyt halvparten *helt* eller *delvis enige* i at unge førere og andre risikogrupper bør kjøre med alkoholås.

Ikke like mange er enige i at alkohol bør inn i privatbiler. Det er tydelig at det er mindre aksept for å pålegge privatbilister å kjøre med alkohol sammenlignet med andre typer førere eller ferdsel. En viss andel gir likevel sin tilslutning: 26 prosent er *helt* og 20 prosent *delvis enige* i at *alkohol bør være pålagt sikkerhetsutstyr i alle nye privatbiler*. Det er også 26 prosent som er *helt uenige*, noe som viser at det er for denne gruppen vi finner størst motvilje mot å pålegge alkohol. For ingen av de andre gruppene er andelen som svarer "helt uenig" like stor.

Dette gjenspeiles i hvor vidt de kunne tenke seg å bruke alkohol i egen bil.



Figur 12 Jeg kunne tenke meg å ha alkohol i min egen bil dersom det var gratis

Etatens innføring av alkohol i tjenestebilene har ikke ansporet de ansatte til å ville ha alkohol i egne biler. I stedet har andelen som kunne tenke seg å ha alkohol i egen bil gått ned. Mens det i 2007 var 47 prosent som var *helt enige* i påstanden "Jeg kunne tenke meg alkohol i min egen bil dersom det var gratis", var tilsvarende andel i 2010 på bare 20 prosent. Det har vært mer enn en dobling av andelen ansatte som *ikke* vil ha alkohol privat: I 2007 var en fjerdedel helt avvisende til å ha alkohol i egen bil, i 2010 gjaldt det drøyt halvparten. Forskjellen er signifikant. Sammenlikner vi de som kjører tjenestebil ukentlig, månedlig eller sjeldnere / aldri, finner vi også der signifikante forskjeller. De som kjører tjenestebil ukentlig er mindre positive til å ha alkohol selv. Av dem er det 73 prosent som absolutt ikke kunne tenke seg det, altså som sier seg *helt uenig* i påstanden. Tilsvarende tall for de som kjører tjenestebil månedlig og sjeldnere / aldri er henholdsvis 53 og 44 prosent. Av dem som har kjørt / sittet på med bil med alkohol er 60 helt uenige i at de kunne tenke seg å ha alkohol i egen bil, mens det er 42 prosent av de som ikke har vært i befattning med alkohol som sier det samme. Også denne forskjellen er signifikant.

I intervju materialet er det noen få informanter mener at alle, som ansvarlige borgere, burde ha alkohol i bilen. Flere er skeptiske. Motviljen mot å bruke alkohol skyldes ulike forhold. Som det har kommet fram i undersøkelsen kan det henge sammen med oppfatninger om at alkoholen er et feilslått sikkerhetstiltak og / eller at den er upålitelig.

Noen informanter forklarer i intervjuene at de ikke trenger alkohol fordi de uansett ikke kommer til å kjøre med promille. Motviljen kan derimot *ikke* ses som et uttrykk for at det er liten forståelse for farene ved promillekjøring. Et overveiende flertall, 92 prosent, sier seg helt enige i at ”*Jeg vil aldri sette meg inn i bilen til noen som kjører med promille*”. Dette er en økning fra 2007, da tilsvarende tall var 88 prosent.

Det er en alminnelig oppfatning at en skal være edru på jobb. Likevel er det rimelig å anta en viss forekomst av arbeid dagen derpå, det vil si før all alkoholen har gått ut av blodet. I følge en undersøkelse gjennomført på oppdrag fra Sirius og Folkehelseinstituttet har 24 prosent vært ”sløve” på jobb grunnet bakrus (Gjerde, Christophersen et al. 2010). En alkohol vil avdekke eventuell promille, og det er derfor mulig at alkoholen vil påvirke de ansattes alkoholvaner. Det skjer tilsynelatende bare i liten grad. Færre enn 2 prosent svarer at de har blitt mer påpasselige med alkohol dagen før arbeidsdag etter at Statens vegvesen innførte alkoholen. Halvparten svarer nei på spørsmålet, mens 3 prosent svarer at de ikke vet. For mange (45 prosent) er spørsmålet uaktuelt. Trolig gjelder dette de som ikke kjører tjenestebil; 55 prosent sier de sjeldent eller aldri kjører tjenestebil.



## 9 Alkolås og personvern

I diskusjoner om trafikksikkerhetsteknologier kommer gjerne personvern opp som et tema. Juridisk sett handler personvern om personopplysninger, og personvernet sikres med lov om personopplysninger. Denne loven stiller krav til hvordan personopplysninger skal registreres og lagres. Sentrale krav er at registrering og lagring skal skje etter et frivillig og informert samtykke. Den det samles opplysninger om skal med andre ord vite om at det skjer, og for at det skal være frivillig må det finnes mulighet til å *ikke* bli registrert. De opplysninger som registreres, skal kun brukes til det formål de er ment for og de skal lagres på forsvarlig måte. Unntak fra disse kravene må begrunnes med særlige hensyn.

Alkolåsen lagrer resultatet for hver innblåsing. En logg fra en alkolås kan dermed vise at det i den enkelte bil har vært så og så mange innblåsninger, og av dem så og så mange med promille. Den registrerer ikke *hvem* som blåser inn. Der det er få ansatte som bruker samme bil, kan imidlertid alkolåsen knyttes til personer. Dermed blir spørsmålet om personvern aktuelt.

Statens vegvesen har vært bevisst problemstillingen knyttet til personvern og har bestemt at loggene ikke skal brukes til annet enn reparasjoner og feilsjekking, noe som gjøres på eksterne verksteder. Det er bare verkstedet som kjenner antall innblåsninger som ikke godkjennes. Fra Statens vegvesen blir det framhevet at fokuset er på å forhindre kjøring med promille. Det er derfor ikke viktig å vite i hvilken bil eller når eller hvor innblåsninger ikke godkjennes. Følgelig lages ingen oversikt over antall innblåsninger med promille.<sup>4</sup>

I følge Personvernemnda<sup>5</sup> truer alkolåsen ikke personvernet. Folks oppfatninger av hva som menes med personvern faller ikke nødvendigvis sammen med den juridiske forståelsen av begrepet (Berg, Bjelland et al. 2008; Berg and Gjerstad 2009). Personvern kan også tenkes som et vern mot innblanding i vår private sfære. Vi ønsker å kunne kontrollere hvem som kommer inn i hjemmene våre, vi har grenser for hvor fysisk nært vi slipper andre mennesker inn på oss, og vi kan ønske å unngå andres blikk (O'Hara and Shadbolt 2008).

Forstår vi personvern dit hen at det handler om hva andre kan se av det vi gjør og av hvilken tilstand vi er i, blir det relevant å stille spørsmål om personvern i forbindelse med alkolås. Selv om alkolåsen ikke identifiserer hvem som bruker den, vil andre kunne se både den som blåser inn og resultatet av innblåsningen. Disse ”andre” omfatter hvem

---

<sup>4</sup> Loggene er stilt til disposisjon for analyse i denne evalueringen.

<sup>5</sup>[http://www.regjeringen.no/upload/FAD/Vedlegg/Personvern/Hovedpunkt\\_Personvernkommisjonen\\_NO\\_U.pdf](http://www.regjeringen.no/upload/FAD/Vedlegg/Personvern/Hovedpunkt_Personvernkommisjonen_NO_U.pdf)

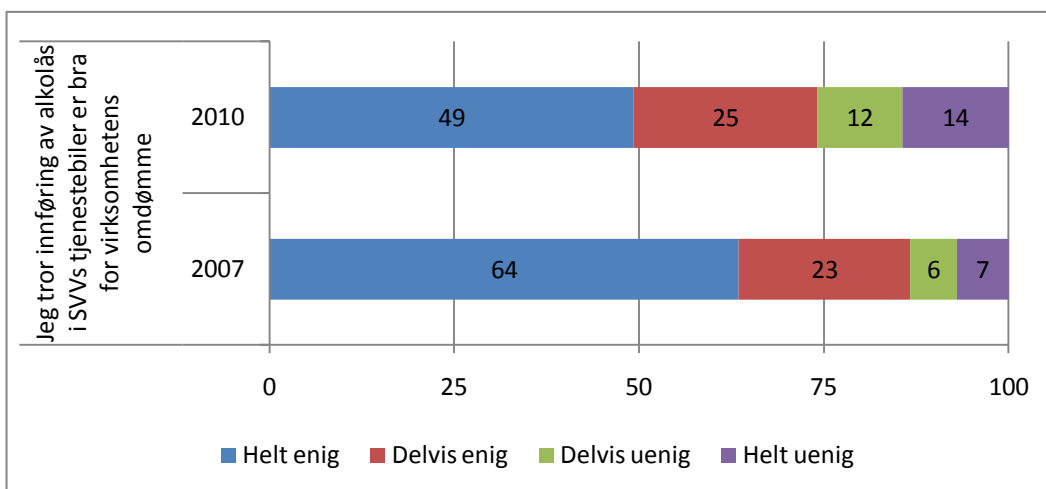
som helst som befinner seg i nærheten, og kan dermed være både kolleger og fremmede medtrafikanter.

Dette betyr at alkolåsen i større eller mindre grad eksponerer bilføreren for både fremmede og kolleger, med andre ord for personer han /hun har ulike grader av nærhet til. Tar en arbeidsgiver med i betraktningen, vil det også være forhold hvor maktforholdet er skeivt. Dermed kan eksponeringen virke mer eller mindre truende. Dette er aspekter ved alkolås som det er relevant å sette søkelys på, og vi vil i dette kapitlet derfor ta for oss oppfatninger om hvordan alkolås berører de ansattes og arbeidsgivers forhold til omgivelsene, og forholdet mellom ansatte og arbeidsgiver.

## 9.1 Omgivelsenes reaksjoner

Når bilene med alkolås brukes på befaringer, kontroller og annet, opptrer føreren på vegne av Statens vegvesen. Samtidig er føreren også seg selv. Det betyr at han / hun blir sett både som privatperson og som representant for en etat. Dette gjør det relevant å se på hva alkolåsen oppfattes å si både om Statens vegvesen og føreren.

Som påpekt innledningsvis er noe av bakgrunnen for å montere alkolås i bilene at Statens vegvesen ønsker å være en foregangsvirksomhet. Alkolåsene skal demonstrere sammenheng mellom liv og lære, og vise at etatens biler ikke blir kjørt av førere med promille. For å kunne vurdere hvordan dette blir oppfattet blant de ansatte, ble de som svarte på spørreskjemaet bedt om å ta stilling til påstanden ”Jeg tror innføring av alkolås i Statens vegvesens tjenestebiler er bra for virksomhetens omdømme”.



Figur 13 Jeg tror innføring av alkolås i Statens vegvesens tjenestebiler er bra for virksomhetens omdømme

I 2007, da installeringen så vidt var i gang, svarte 64 prosent at de trodde innføringen var bra for virksomhetens omdømme (de var *helt enige* i påstanden). I 2010 hadde denne andelen sunket til 49 prosent. Andelen som er *helt eller delvis uenige* i at alkolåsen er bra for omdømmet er omtrent fordoblet; i 2007 var det 6 prosent som var

*delvis uenige* og 7 prosent som var *helt enige* i påstanden. I 2010 var tilsvarende tall henholdsvis 12 og 14 prosent. Det er med andre ord færre nå enn før som mener at alkoholåsene bidrar positivt til Statens vegvesens omdømme. Forskjellen er signifikant. Sammenlikner vi oppfatninger blant de som bruker tjenestebil ukentlig, månedlig eller sjeldnere / oftere, kommer det fram at de som bruker tjenestebil ukentlig, har mindre tro på at alkoholås er bra for etatens omdømme. Også denne forskjellen er signifikant. Drøyt halvparten (53 prosent) av de som bruker tjenestebil ukentlig er *helt* eller *delvis enig* i påstanden, mens tilsvarende tall for de som bruker tjenestebil månedlig og sjeldnere / aldri er henholdsvis 74 og 84 prosent. Det er 67 prosent av de som har kjørt / vært passasjer i bil med alkoholås som er *helt* eller *delvis enige* i at alkoholås er bra for omdømmet, og 87 prosent av de som ikke har sett alkoholåsen på nært hold som mener det samme. Forskjellen er signifikant.

I intervjuene møtte vi både de som mente det bidro positivt og de som mente det ikke hadde noen effekt. De førstnevnte mente at Statens vegvesen på den måten viser at de tar arbeidet med trafikksikkerhet på alvor, og at de gjør selv det de ønsker at andre skal gjøre. Andre mente, som nevnt tidligere, at alkoholåsen ikke gir noen signaleffekt fordi ingen vet om den. Det er ikke gjort tilstrekkelig kjent utad at etaten bruker alkoholås i bilene. Dermed har den ingen kraft som demonstrator.

I denne sammenheng kan en stille spørsmål ved om det var mer snakk om alkoholås i 2007. Kanskje ble tiltaket gitt mer oppmerksomhet i mediene i startfasen. I så fall er det rimelig å spørre om hvor vidt det kan forklare at det var større tro på at alkoholåsen virket positivt for omdømmet i 2007.

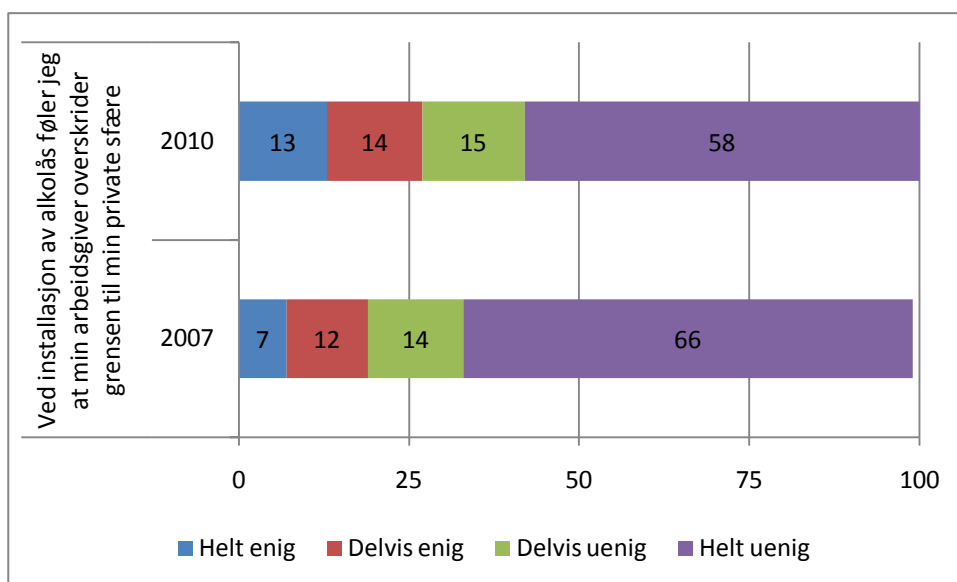
Noen forteller at de blir møtt med spekulasjoner om Statens vegvesens motivasjon for å innføre alkoholås i bilene. Det blir antatt at innføringen skyldtes et behov, altså at det må være alkoholproblemer i etaten. Er dette en utbredt tanke, kan en hevde at alkoholåsen oppfattes mer som svar på et behov enn som en måte å utradere behovet på. Det er ikke dermed sagt at informanter ønsker alkoholåsen vekk. Tvert imot, noen understreker at de er opptatt av at alkoholåsen gjøres synlig, men at de samtidig ønsker å unngå at etaten stigmatiseres.

Også andre tilbakemeldinger går ut på at det ble stilt spørsmål om bakgrunnen for alkoholåsene, men da knyttet til den enkelte ansatte. Når andre så at bilen hadde alkoholås, spurte de føreren om han hadde alkoholproblemer. Spørsmålene gjorde at ansatte følte seg stigmatisert. Flere har hørt om situasjoner der alkoholåsen ikke har fungert, for eksempel tilfeller der føreren har hatt problemer med å starte bilen. Det er tydelig at det står for dem som en ubehagelig situasjon, ikke bare av praktiske grunner, men også fordi de tenker på hva folk må tro om dem. Dette gjelder når bilen er ute i trafikken. Når det samme skjer "inne", for eksempel når en skal ut fra Statens vegvesen, er det ikke like truende. Der er problemene kjent blant kolleger, de vet både at det kan være tekniske problemer og at det kan være vrient å puste riktig. Vi finner altså ikke samme frykt for kollegers blikk som for hva andre ser og tror.

## 9.2 Forholdet mellom arbeidsgiver og ansatt

Personvern henger sammen med personlig integritet, som igjen gir seg ulike utslag. Ett eksempel er forestillingen om den private sfære, altså den at vi har en sfære som andre, særlig de vi har et profesjonelt forhold til, har begrenset innblikk i. Grensene mellom den private og offentlige sfære er ikke alltid tydelige. For mange er arbeidsplassen et eksempel på et sted hvor de to blandes, all den tid behovet for personlig integritet ikke opphører selv om en opptrer på vegne av en arbeidsgiver.

Alkolåsen kan aktualisere dette fordi den kontrollerer en atferd som på den ene siden ikke kan sies å være et privat anliggende, men som opplysningene om likevel anses som å være av privat karakter. Den kan også oppfattes som et uttrykk for mistillit, all den tid det for de fleste er en selvsagt ting å ikke ha promille i blodet mens en er på jobb. For å få et inntrykk av folks oppfatninger av dette, ble det i undersøkelsen stilt spørsmål om alkolåsen ble oppfattet som en inngripen i den private sfære.



Figur 14 Ved installasjon av alkolås føler jeg at min arbeidsgiver overskrider grensen til min private sfære

Svarfordelingen viser at det er flere nå enn før som oppfatter alkolåsen som inngripen i den private sfære. I 2007 var to tredjedeler *helt uenige* i påstanden ”Ved installasjon av alkolås føler jeg at min arbeidsgiver overskrider grensen til min private sfære”. De følte altså ikke at alkolåsen innebar en overskridelse av privatsfæren. Denne andelen sank til 58 prosent i 2010. Andelen som er *helt enige* i påstanden utgjorde i 2007 7 prosent, mens den i 2010 hadde steget til 13 prosent. Dette signaliserer at alkolås nå mer enn før oppfattes som for ”nærgående”.

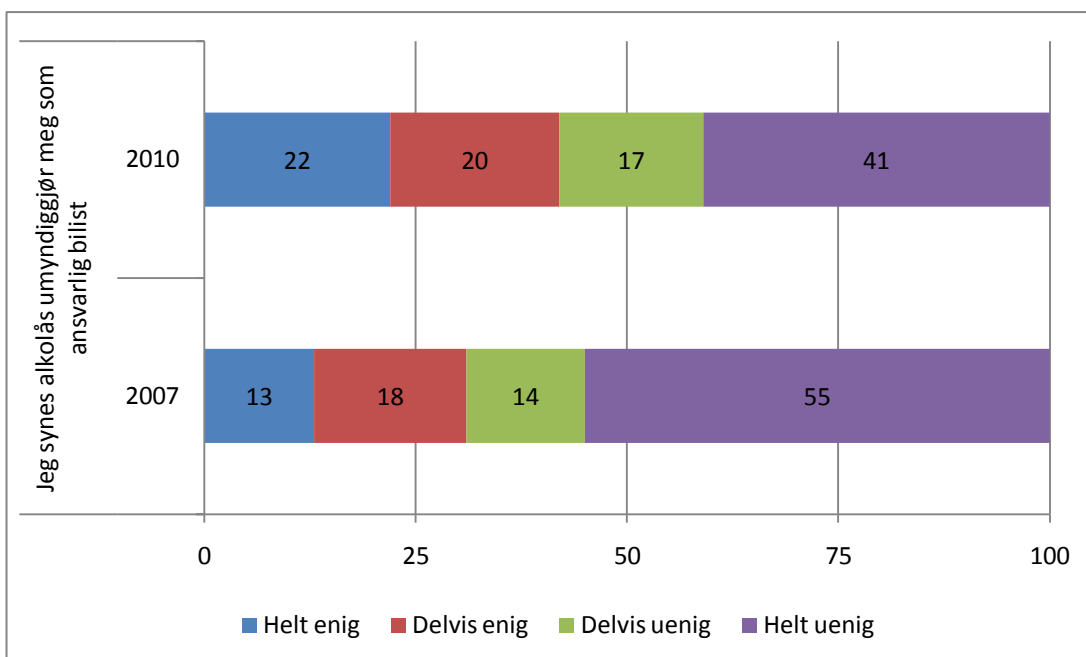
Sammenlikner vi ulike grupper i 2010-undersøkelsen, kommer det fram at 32 prosent av de som har kjørt eller vært passasjer i bil med alkolås er *helt* eller *delvis enige* i at de føler arbeidsgiver med alkolåsen overskrider grensen til privatsfæren. Det er 19 prosent av de som ikke har vært i bil med alkolås som mener det samme. De som har vært i bil med alkolås har med andre ord i større grad enn andre en følelse av at alkolåsen

overskrider grensen til privatsfære. Det samme gjelder for de som kjører tjenestebil ukentlig; de er i større grad enn de som kjører månedlig og sjeldnere / aldri enige i påstanden (andelen helt enig er henholdsvis 45, 26 og 18 prosent). Begge sammenlikningen viser signifikante forskjeller.

Tallene forteller at selv om de fleste *ikke* synes at grensen til privatsfæren overskrides med alkolåsen, er det likevel en relativt stor andel som synes den gjør det.

I intervjuene begrunnes begge typer synspunkt. Informanter som ikke synes at grensen til privatsfæren overskrides forteller at de aksepterer at arbeidsgiver vil kontrollere ansattes kjøring med alkolås. De har tillit til at dataene som registreres ikke misbrukes. De sier at de oppfatter alkolåsen som utstyr i bilen. De påpeker at ingen vet hvem som blåser, og oppfatter det derfor ikke som overvåking fra arbeidsgivers side. De slutter opp under målsetningen om å være en foregangsvirksomhet, og mener at alkolåsen viser at etaten tenker trafiksikkerhet. Med andre ord slutter de opp under målsetningen, har forståelse for virkemidlet og har tillit til at det gjennomføres riktig.

Andre informanter hevder at innføringen av alkolås har elementer av overvåking i seg. De er de lite komfortable med. Alkolåsen oppleves som et tegn på at arbeidsgiver har liten tillit til de ansatte. Til dels føles det rart, fordi de ellers på jobben tillegges stort ansvar. Dermed føles alkolåsen som en unødvendig påpassing.



Figur 15 Jeg synes alkolås umyndiggjør meg som bilist

I spørreundersøkelsen spør vi om umyndiggjøring. Som figuren viser, er over halvparten *helt* eller *delvis uenige* i at alkolåsen umyndiggjør dem som ansvarlig bilist. Men noen er enige, og flere i 2010 enn i 2007: Mens det i 2007 var 31 prosent som var *helt* eller *delvis enige* i påstanden, er tilsvarende tall for 2010 42 prosent. Forskjellen er signifikant. Som for andre spørsmål ser vi også her at de som bruker tjenestebil er mer negative enn de som ikke gjør det. Av de som bruker tjenestebil ukentlig, er 62 prosent

*helt* eller *delvis enige* i at alkolåsen umyndiggjør dem. Blant de som bruker tjenestebil månedlig og sjeldnere / aldri er tilsvarende tall henholdsvis 39 og 23 prosent. Forskjellen er signifikant. De som har kjørt selv eller sittet på med alkolås er også signifikant mer negative enn de som ikke har gjort det. Det er 48 prosent av de som har hatt befatning med bil med alkolås som er *helt* eller *delvis enige* i påstanden, mens det samme gjelder for 30 prosent av de som ikke har kjørt / sittet i bil med alkolås.

Vi har tidligere kommentert det at alkolåsen er en måte å vise publikum at etaten tar arbeidet med trafikksikkerhet på alvor. I intervjuer blir det satt spørsmålstegn ved denne motivasjonen. Det blir påpekt at innføringen av alkolåser ikke blir formidlet utad, noe som gjør hensikten umulig å oppnå. Dette gir grobunn for spørsmål. Er kanskje målet egentlig et annet? Det fortelles om spekulasjoner om en "egentlig" hensikt, for eksempel om alkolåsene kanskje er resultat av et ønske om å overvåke og "ta" de ansatte.

Sett i lys av både synspunkter som kommer fram i intervjuene og i det kvantitative materialet synes det klokt at loggdataene ikke rapporteres til virksomheten. Alkolåsen fungerer utelukkende som et verktøy som forhindrer at bilen blir kjørt av personer med ulovlig promille. Dette gjør det umulig for etaten å se noen direkte effekter av alkolåsen, for eksempel hvor mange tilfeller av promillekjøring den har hindret. Slik innsikt kunne ha vært et nyttig argument for å legitimere tiltaket, men her blir hensynet til personvernet vektlagt.

## 10 Ansatte har blitt mindre positive til alkolås i løpet av evalueringsperioden

På flere måter avdekker evalueringen at ansatte har blitt mindre positive til alkolås i løpet av evalueringsperioden. Det kan se ut som om det henger sammen med erfaring, tatt i betraktning at de som bruker tjenestebil ukentlig gjennomgående er mer negative enn de som bruker tjenestebil sjeldnere, og de som har kjørt eller vært passasjer i bil med alkolås er mer negative enn de som ikke har gjort det. Vi ser det blant annet i oppfatninger om pålitelighet, der de som kjører tjenestebil ukentlig vurderer alkolåsen som mindre pålitelig enn de som bruker bilen sjeldent / aldri. Det fortelles dertil om tilfeller hvor en har testet alkolåsen med å blåse med promille og likevel fått klarsignal til å kjøre. Det har også forekommet at alkolåsen har låst bilen når den skulle kjøres i land etter en ferjetur. Vi vet ikke hvor ofte det har skjedd, men det nevnes fra flere hold og det er tydelig at mange har hørt om den / de gangene det har skjedd.

Mange synes alkolåsen tar for lang tid, selv om de er innforstått med at det ikke er lang tid målt i minutter og sekunder. Den oppleves som heft, og det kan også vurderes som en risikofaktor. Drøyt halvparten har opplevd at alkolåsen har hatt tekniske problemer, og en tredjedel synes den er komplisert å bruke.

Andelen som oppgir at de har hatt tekniske problemer harmonerer ikke med antallet opprettinger. Det er svært få alkolåser som har blitt reparert. Leverandører hevder at mange tilfeller av det som blir omtalt som tekniske feil, i realiteten er feil bruk. Det er også nærliggende å tro at ansatte vurderer alkolåsens meldinger om å blåse lettere eller kraftigere som en teknisk feil. Dette taler for en bedre opplæring i pusteteknikk. Det kan også tenkes at ansatte ikke rapporterer inn alle feil, men forteller om det i spørreskjemaet. Dette skulle i så fall ha vist igjen i dataloggen, som kun viser fire tilfeller av feil.

I løpet av evalueringsperioden har det blitt flere som mener at promillekjøring er en viktig årsak til trafikkulykker, og det har blitt noen færre som mener at erfarne førere kan kjøre sikkert selv om de har promille litt over promillegrensen. Dette kan tolkes som at det har blitt en større oppmerksomhet om risikoen ved promillekjøring.

Selv om det har blitt flere som mener at alkolåsen ikke vil ta de som virkelig utgjør en fare i trafikken, er mange positive til at alkolås tas i bruk. Særlig er det aksept for å pålegge alkolås i offentlig transport og for promilledømte. Flertallet mener at alle virksomheter med tjenestebiler burde hatt alkolås, men andelen har gått ned fra 2007 til 2010. Det er atskillig mindre aksept for å pålegge alkolås i privatbiler. Under halvparten kan tenke seg å ha det i sin egen bil, og færre nå enn før.

Alkolåsen skal fortelle omverdenen hvordan Statens vegvesen forholder seg til promillekjøring. Det har imidlertid blitt færre som tror at alkolåsen er bra for omdømmet til Statens vegvesen. Noen mener at det er et svært positivt tiltak, mens andre forteller at den fører til stigmatiserende kommentarer og mistenkeliggjøring. I forsøket på Lillehammer viste passasjersurveyen at frykten for stigmatisering var grunnløs (Silverans, Alvarez et al. 2006), men intervjuene viser at ansatte i Statens

vegvesen har andre erfaringer. Delvis kobles det til påstander om at folk utenfor Statens vegvesen ikke kjenner til tiltaket. De antar dermed at alkolåsen er montert som følge av mistanke eller kjennskap til promillekjøring. De kommer ikke på at det også kan være et preventivt tiltak, slik tilfellet er hos Statens vegvesen. Slike tiltak har den fordel at alle behandles på samme måte, det vil si at alle må gjennomføre samme prosedyre. Sammenliknet med alternative tiltak burde et preventivt tiltak derfor virke mindre stigmatiserende.

I noen grad oppfattes tiltaket som en overskridelse av den private sfære. Det er også en viss andel som oppfatter alkolåsen som en umyndiggjøring av dem som ansvarlige bilister, og denne andelen har økt. Dette kan ses i sammenheng med at det har blitt mer oppmerksomhet om personvern i senere år. Datalagringsdirektivet og streknings-ATK debatteres i offentligheten. Dette kan ha virket inn på hvordan spørsmålene om forholdet mellom arbeidsgiver og ansatt har blitt besvart, og ha gjort de ansatte mer bevisste på at de ønsker en grense for sitt privatliv

Det kan være mange grunner til at holdningene til alkolåsen har utviklet seg i negativ retning i løpet av evalueringsperioden. Opplevelsen av upålitelighet og feil er trolig noen grunner. I tillegg viser oversikten over medieoppslag at oppmerksomheten omkring alkolås økt. Det, og arbeidet internt i Statens vegvesen, gir grunn til å tro at det var mindre kunnskap om alkolås i 2007 enn nå. Dermed var mange av spørsmålene som ble stilt i 2007 hypotetiske, mens de i 2010 i større grad har kunnet bli besvart på grunnlag av erfaring og kunnskap. Som en informant sier:” Jeg var positiv da alkolåsen kom, men jeg må si det er tungvint” (IKS). På grunnlag av dette kan svarene fra 2010 tolkes som å vise et mer realistisk bilde av alkolås enn svarene fra 2007.



## 11 Råd til andre virksomheter som vurderer å innføre alkoholås

I de foregående kapitlene har vi dokumentert erfaringer med å innføre alkoholås i Statens vegvesens tjenestebiler. I dette kapitlet bruker vi disse erfaringene som grunnlag for å komme med innspill til andre virksomheter som vurderer å gjøre det samme. Delvis består innspillene av konkrete råd, delvis av å peke på forhold som vi mener det vil være klokt å ha et bevisst forhold til.

Kapitlet er disponert etter rapportens tidligere kapitler. Det betyr at vi først tar opp forhold som gjelder startfasen, det vil si til medvirkning og informasjonsarbeid. Deretter prøver vi å trekke lærdom av erfaringene med å ta alkoholåsen i bruk. Vi kommenterer også noen holdninger det kan være verdt å være seg bevisst.

### Startfasen

I forbindelse med innføringen av alkoholås var tillitsvalgte involvert. Det ble likevel kommentert at det var liten medvirkning fra de ansattes side. Vi har imidlertid ikke grunnlag for å si hvor utbredt denne oppfatningen er, og vi har ingen data som tyder på at den deles av mange. At ansatte bør være med når store tiltak planlegges og iverksettes er gammelt nytt. Vi vil derfor bare minne om hvor viktig det er:

- Virksomheter som vurderer å innføre alkoholås bør involvere de ansatte, og gjøre involveringen kjent blant de ansatte

Det er også kjent at det er viktig å informere godt om tiltak. Hos Statens vegvesen ble det delvis etterspurt mer informasjon, og da særlig om bakgrunnen for og hensikten med alkoholåsen. Mangel på slik informasjon gir grobunn for spekulasjoner og mistenksomhet, som for eksempel når en målsetning virker så urealistisk at en begynner å lure på om den er et skalkeskjul for et annet, mindre akseptert, mål. Som det har blitt nevnt tidligere i rapporten førte Statens vegvesens målsetning om å være en foregangsbedrift til slike spekulasjoner. Målsetningen ble ansett som urealistisk fordi nødvendige betingelser ikke var oppfylt: innføringen av alkoholåser ble ikke gjort (tilstrekkelig) kjent utenfor etaten. Med å gjøre tiltaket kjent i omgivelsene vil en også forhåpentligvis kunne motvirke stigmatisering, både av enkeltpersoner og av etaten.

På bakgrunn av dette vil vi foreslå følgende:

- Bakgrunnen for og målsetninger med tiltaket må gjøres godt kjent i virksomheten.
- Det bør komme tydelig fram hvordan og / eller i hvilken grad tiltaket skal bidra til målsetningen.
- Der måloppnåelse er avhengig av at bestemte betingelser oppfylles, må virksomheten gjøre hva de kan for at så skjer.
- Der omdømmebygging er en del av målsetningen, gjøres tiltaket kjent i de nære omgivelsene, for eksempel gjennom medieoppslag.

Undersøkelsen gav inntrykk av at det var gitt lite praktisk veiledning i hvordan alkolåsen skulle brukes. Dette var i begrenset grad et problem, da dataene tyder på at den var relativt lett å finne ut av. Samtidig var det, som vi skal komme tilbake til, vanskelig å finne ut av selve blåsing. Selv om dette nok delvis henger sammen med den enkeltes lungekapasitet, kan det være forsøket verdt å supplere informasjonen og demonstrasjon med praktisk øvelse i hvordan en blåser rett. Vi minner i den forbindelse om at det er utarbeidet læremateriell som for eksempel AS Fartskrivers demonstrasjonskoffert. På bakgrunn av dette foreslår vi:

- Det arrangeres opplæring der alle ansatte får trene på å blåse i alkolåsen. De skal ikke bare ha prøvd å blåse, de må blåse mange nok ganger til at blåsing "sitter".
- Det kan vurderes om opplæring i bruk av alkolås skal være en del av introduksjonen til nyansatte.

En sammenlikning mellom nyansatte og andre viste at det var blant de nyansatte vi fant den største andelen som ikke visste om tiltaket. Dette kan tyde på at en glemmer å informere om tiltaket etter hvert. Dette er uheldig, all den tid det er rimelig å anta at den som ikke informeres, heller ikke får opplæring i hvordan alkolåsen skal brukes. Vi foreslår:

- Det lages rutiner som sikrer at nyansatte får samme informasjon og opplæring som ble gitt til dem som var på plass da tiltaket først ble iverksatt.

### **Lærdommer fra erfaringer og holdninger**

Alkolås skal forhindre promillekjøring. Denne undersøkelse bekrefter at det er utbredt enighet om at promillekjøring er farlig og bør unngås. Det er likevel ingen automatikk i at en bifaller alkolås som tiltak, og det kan være flere grunner til å være skeptisk til hvor vidt alkolåsen er et egnet virkemiddel.

En kan være skeptisk til alkolås fordi en ikke har tillit til at den måler riktig. Evalueringen dokumenterer at et mindretall mener alkolåsene er en svært upålitelig måte å måle promille på. Det ble også fortalt om en uformell test der alkolåsen tillot at bilen startet til tross for åpenbar promille, en hendelse det i etterkant ble snakket mye om der det skjedde. I tillegg har halvparten opplevd at alkolåsen har hatt tekniske problemer. Det er rimelig å anta at dette bidrar til å skape et lite tillitsvekkende inntrykk av alkolåsen. Vi anbefaler derfor følgende:

- Det bør legges vekt på å velge en sikker modell, det vil si en som måler presist og reagerer som den skal, og denne vektleggingen bør gjøres kjent blant de ansatte.
- Alkolåsene bør kontrolleres jevnlig, for eksempel årlig, slik det gjøres med Statens vegvesens alkolåser. Det bør videre informeres om kontrollrutiner blant de ansatte

Hos Statens vegvesen er over to tredjedeler helt eller delvis enige i at det tar lang tid å starte en bil med alkolås. Samtidig sier drøyt 60 prosent at det raskt blir en vane. Dette kan umiddelbart høres ut som en selvmotsigelse, og det kan derfor være på sin plass å understreke at en ikke kan ta for gitt at det at det blir en vane er ensbetydende med at

det går raskt eller at en liker å måtte gjøre det. Det blir påpekt at det *føles* som om alkolåsen tar lang tid, selv om en vet at det bare er snakk om et minutt. En må kunne anta at følelsen forsterkes i situasjoner der en frykter problemer.

Kanskje vil utilfredshet knyttet til tiden det tar å starte en bil med alkolås forsvinne av seg selv, i takt med den teknologiske utviklingen som gir stadig raskere modeller. Vi vil likevel spille inn følgende:

- Virksomheter bør være klar over at førere raskt føler at det tar lang tid å starte alkolåsen og at det kan skape en viss irritasjon.
- Ønsket om rask oppstart (for eksempel når dørene låses opp i stedet for når nøkkelen settes inn i tenningen) må avveies mot ulemper knyttet til de belastninger det gir på bilbatteri

Et stort flertall er enige i at det er viktig at det alltid er ubrukte munnstykker tilgjengelig i bilene. Herved videreformidles det:

- Virksomheter må passe på at det alltid er ubrukte munnstykker tilgjengelig i biler med alkolås.

Evalueringen viser at i underkant av 60 prosent av de ansatte i Statens vegvesen helt eller delvis opplever alkolåsen som en unødvendig prosedyre. Omtrent like mange mener de må foreta unødvendig mange innblåsninger i løpet av en dag. Det er uvisst i hvilken grad dette skaper misnøye hos de ansatte. I intervjuer påpekes det at den første innblåsningen er lett å akseptere, mens det kan være irriterende å måtte fortsette å blåse utover dagen. Andre forteller at en venner seg til å blåse og det derfor ikke er noe problem.

Det er ikke gitt en gang for alle hvordan en virksomhet best kan håndtere dette. Noen alternativer gis i selve alkolåsen, i den forstand at den kan stilles inn etter virksomhetens ønske. At det blir mange innblåsninger i løpet av en og samme dag henger i Statens vegvesen sammen med at samme biler kjøres av ulike førere. For å sikre at *alle* førerne, ikke bare den første som kjører bilen, er edru, må alle blåse. Det er også mulig å stille den inn slik at en må blåse bare en gang i døgnet, for eksempel første gang en starter bilen etter midnatt. Virksomheter har med andre ord mulighet til å tilpasse alkolåsens innstillinger til egne behov. På grunnlag av dette foreslår vi følgende:

- Virksomheter må vurdere bruksmønsteret i bilparken, og tilpasse alkolåsen etter det. Der bilene kjøres av samme førere hele dagen, kan en vurdere å stille inn alkolåsen slik at det bare er nødvendig med én innblåsning.
- Virksomheter som ønsker å kreve bare én innblåsninger må være oppmerksomme på at dette bygger på en antakelse om at eventuell promille skyldes alkoholinntak på fritiden, og ikke i arbeidstiden, og de må vurdere hvor vidt de ønsker og syns det er rimelig å basere seg på en slik antakelse.

I tillegg hevdet informanter at andre former for ruspåvirket kjøring er et vel så stort problem som promillekjøring. Alkolåsen blir med andre ord "feil" verktøy. Selv om det ikke ble eksplisitt formulert, er det nærliggende å tro at slike innsigelser reduserer

motivasjonen for å bruke alkolås. For at sammenhengen mellom mål og middel skal komme tydelig fram, vil vi derfor foreslå følgende:

- Virksomheter må så langt det lar seg gjøre dokumentere behov for tiltaket, for eksempel ved å vise til statistisk sannsynlighet for at promillekjøring forekommer
- Virksomheter understreke muligheter for positive effekter, og om mulig vise dokumenterte effekter

Vi har tidligere påpekt at målsetninger og bakgrunnen for tiltaket bør gjøres godt kjent i blant de ansatte, og at det må legges til rette for måloppnåelse ved at en oppfyller de betingelser som kreves. Her vil vi legge til:

- Målsetning/-e med alkolås bør være oppnåelige / realistiske, slik at de også framstår som troverdige.

I mange tilfeller vil det kanskje innebære at virksomheten er moderat i sine mål. Har en som utgangspunkt at det kanskje ikke er noen promillekjørere blant virksomhetens ansatte, må en ha et mål som likevel gjør det meningsfullt å montere alkolås i bilene. Det samme gjelder dersom det er en utbredt tanke at andre former for rus er et større problem enn alkohol. Eventuelt kan målsetninger om redusert promillekjøring suppleres med målsetninger knyttet til omdømmet, slik tilfellet er i Statens vegvesen. Dette er et mål som kan nås uavhengig av om det finnes ansatte som kjører med promille eller ei, eller om problemet "egentlig" er kjøring i andre former for ruspåvirket tilstand.

Evalueringen viser at en tredjedel av de ansatte i Statens vegvesen synes alkolåsen er komplisert å bruke. I intervjuene kommer det fram at flere strever med å blåse korrekt, og det fortelles at alkolåsene er for ømfintlige. For enkelte er det vanskelig å blåse lenge og hardt nok. Det har også vært problemer med å starte opp alkolåsen. Den slås på, men blir ikke klar til innblåsning. Nå er det grunn til å tro at de rent tekniske sidene av alkolåsene blir bedre etter hvert som teknologien videreutvikles, og en kan dermed håpe på at problemet vil avta uten at den enkelte virksomhet gjør noe for det. Slik det er i dag er det forståelse for at noen ikke får til å blåse i alkolåsen. I verste fall skaper dette et smutthull som kan utnyttes av alkoholikere eller andre personer som ønsker å kjøre på tross av promille. Vi vil påpeke følgende:

- Virksomheter må være klar over at tekniske og praktiske (menneskelige) problemer kan oppstå, og la det inngå i vurderinger av modeller eller på andre måter håndtere det på måter som unngår unødvendig belastning.

Evalueringen har vist en forholdsvis stor aksept for at alkolås tas i bruk i offentlige transport og i tjenestebiler. I tillegg mener flertallet at bedriftene har et ansvar for å drive trafikkikkerhetsarbeid. I den grad ansatte i Statens vegvesen er representative, vil en finne tilsvarende holdninger i andre virksomheter. En virksomhet kan dermed begrunne innføring av alkolås med å vise til bedriftens samfunnsansvar. Skal omdømmebygging være en del av målsetningen er det, som påpekt tidligere, viktig at innføringen gjøres kjent i omgivelsene. Dette kan for eksempel skje ved hjelp av medieoppslag. Vi foreslår følgende:

- Virksomheter kan spille på bedriftens ansvar og verdier heller enn den enkeltes ansvar

Evalueringen viser at alkolåsen kan oppfattes som inngripen i den private sfære. Det ovennevnte forslaget kan motvirke det. En slik oppfatning kan også motvirkes på andre måter. Statens vegvesen har selv valgt å ikke selv bruke loggdata. Det lages med andre ord ingen rapporter eller gis ingen oversikt over antall innblåsninger med eller uten promille. Tiltaket består kun av alkolåsen, ikke av vurderinger av resultater av innblåsninger. Mot dette kan en innvende at det gjør det vanskelig å se hvor mye promillekjøring alkolåsen faktisk forhindrer, men all den tid det er et så følsomt tema framstår det likevel som et klokt grep Dessuten sikrer den uansett at promillekjøring ikke forekommer. Våre forslag er som følger:

- Virksomhetene gjør som Statens vegvesen og lar loggdataene brukes utelukkende til reparasjoner og vedlikehold (og forskning).



## Referanser

- AS Fartskriver. [http://www.fartskriver.no/filarkiv/9648/Manual\\_Alkolaas\\_V3.pdf](http://www.fartskriver.no/filarkiv/9648/Manual_Alkolaas_V3.pdf)
- Berg, C. and A. Bjelland (2009). Introduksjon av alkolås i Statens vegvesens tjenestebiler. IRIS. Stavanger, IRIS: 37.
- Berg, C., A. Bjelland, et al. (2008). Handlingsrommet for personvern og trafikksikkerhet – hvor går grensene? Trafikdage på Aalborg Universitet. Ålborg: 10.
- Berg, C. and T. H. Clausen (2004). Trafikkundersøkelse i Karmøy kommune 2003. Stavanger, RF-Rogalandforskning, RF-Rapport 2004/063 91.
- Berg, C. and B. Gjerstad (2008). Holdninger til trafikksikkerhet blant unge på Jæren. Stavanger, International Research Institute of Stavanger (IRIS), Rapport IRIS 2008/022.
- Berg, C. and B. Gjerstad (2009). Road safety, technology and privacy. ITS World Congress ITS in Daily Life. Stockholmsmässan, Stockholm, Sweden.
- Bjerre, B. and J. Kostela (2008). "Primary prevention of drink driving by the large-scale use of alcolocks in commercial vehicles." Accident Analysis & Prevention **40**: 1294-1299.
- Drevet, M., F. Alvarez, et al. (2004). Alcolock Implementation in the European Union: An In-depth Qualitative Field Trial. 17th Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety. P. M. Williams and A. B. Clayton. Glasgow, UK, 17th Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety.
- European Commission (2009). EU citizens' attitudes towards alcohol. Special Eurobarometer 331. T. O. S. a. t. r. o. D. G. H. a. Consumers. Brussels, EU: 74.
- Gjerde, H., A. S. Christophersen, et al. (2010). "Use of alcohol and drugs by Norwegian employees: a pilot study using questionnaires and analysis of oral fluid." Journal of Occupational Medicine and Toxicology **5**(13).
- Hingson, R. and M. Winter (2003). "Epidemiology and Consequences of Drinking and Driving." Alcohol Research & Health **27**(1): 63-78.
- MHF, N. (2005). Alcolock News. Newsletter MHF, MHF.
- Nordbakke, S., T. Assum, et al. (2007). Forsøk med alkolås i Sverige. Evaluering av forsøksordningen med betinget førerkortinndragning ved promillekjøring. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 905/2007: 54.
- O'Hara, K. and N. Shadbolt (2008). The spy in the coffee machine. The end of privacy as we know it. Oxford, Oneworld Publications.
- Silverans, P., J. Alvarez, et al. (2006). Alcolock Implementation in the European Union, European Commission. **Deliverable D-3**.
- SWOV (2009). SWOV Fact Sheet. Alcolock. I. f. r. s. research. Leidschendam, SWOV Institute for road safety research.
- Vegdirektoratet, S. v. (2009). Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2005-2008 - med særlig fokus på 2008. T. Veg- og trafikkavdelingen. Oslo, Statens vegvesen Vegdirektoratet.





## **Vedlegg**

Spørreskjema: før- og etterundersøkelse

Intervjuguider



# Spørreundersøkelse

Statens vegvesen vedtok i sin Trafikksikkerhetspolicy, som tok til å gjelde 1. januar 2006, at alle tjenestebiler i etaten skal være utstyrt med alkolås. Prosessen med å installere utstyret startet opp høsten 2007. Forskningsinstituttet IRIS har fått i oppdrag å evaluere dette tiltaket. Hensikten med evalueringen er å samle erfaringer fra gjennomføringen og responsen til de ansatte i Statens vegvesen. Resultatene fra evalueringen vil bli brukt utad i etatens veiledning og samarbeid med andre virksomheter om bruk av alkolås. I den forbindelse ber vi deg som ansatt i Statens vegvesen om å besvare dette spørreskjemaet. Dataene vil bli behandlet strengt konfidensielt, *På forhånd takk for hjelpen!*

QUEST2

## Har du førerkort for...

	Ja	Nei
Bil (klasse B eller BE)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Motorsykkkel (klasse A1, A)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lett lastebil, lett buss ( klasse C1 eller D1)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lastebil, buss (klasse C og D)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

QUEST3

## Hvor ofte bruker du følgende transportmidler på reisen til/fra arbeid?

	5-7 ganger i uka	3-4 ganger i uka	1-2 ganger i uka	1-3 ganger i måned	Sjeldnere	Aldri
Til fots	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sykkel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Moped	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Motorsykkkel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bil	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kollektivt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Annet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

PAGE#5

QUEST4

**Hvor ofte bruker du bil i arbeidssammenheng?**

	5-7 ganger i uka	3-4 ganger i uka	1-2 ganger i uka	1-3 ganger i måned	Sjeldnere	Aldri
Tjenestebil	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Egen bil eller lånt bil	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

QUEST33

**Kommentar:**


---



---



---



---

QUEST7

**Kjenner du til at Statens vegvesen skal ha alkoholås installert i alle tjenestebiler?**

- Ja jeg kjenner godt til dette tiltaket
- Ja jeg har hørt om dette tiltaket
- Nei jeg kjenner ikke til dette tiltaket

QUEST6



**Alkolåsen fungerer slik at du vil bli bedt om å ta en pusteprobe ved å blåse inn i et rør. Hvis pusteproven ikke gir utslag kan bilen startes og du kan kjøre av gårde. Hvis pusteproven derimot gir utslag vil bilen ikke kunne startes.**

	Ja	Nei
Er du redd for at alkolåsen skal ha tekniske problemer og gi feilaktig utslag?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tror du det blir komplisert å bruke alkolåsen?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Er du redd for at blåsing kan bli "ikke godkjent"?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

QUEST10

**Mener du at måling av promille (alkoholkonsentrasjon) med alkolås er pålitelig eller upålitelig?**

- Svært pålitelig
- Nokså pålitelig
- Nokså upålitelig
- Svært upålitelig
- Vet ikke

QUEST12

***Alkolåsen lager en logg som verkstedet kan hente ut av bilene. Disse loggene er ikke knyttet til person og vil kun bli benyttet til forskningsformål. Er du redd for at loggen fra alkolåsen likevel kan knyttes direkte til deg?***

- Ja
- Nei

QUEST13

**Hvor ofte drikker du alkohol?**

- Aldri
- Månedlig eller sjeldnere
- 2-4 ganger i måneden
- 2-3 ganger i uken
- 4 ganger i uken eller mer

QUEST14

**Hvor mange alkoholenheter tar du på en typisk "drikkedag"? (En alkoholenhet er: 1 glass vin, 1 drink, en liten flaske pils)**

- 1 - 2 enheter
- 3 - 4 enheter
- 5 - 6 enheter
- 7 - 9 enheter
- 10 enheter eller flere)

QUEST15

**Har du noen gang kjørt etter å ha drukket og tenkt at det kunne være en mulighet for at du var over grensen?**

- Ja
- Nei

QUEST16

**Hvor mange ganger i løpet av de siste 12 månedene har du kjørt med en promille som kunne ha vært over grensen? (ca antall ganger)**

(0 - 365)

--	--	--

QUEST42

**Har du selv kjørt eller sittet på i bil som har alkohol?**

- Ja  
 Nei

QUEST9

**Hvordan tror du at alkoholen praktisk sett vil fungere?**

- Svært godt  
 Nokså godt  
 Verken godt eller dårlig  
 Nokså dårlig  
 Svært dårlig

QUEST17

**Hvor enig er du i følgende påstander:**

	Helt enig	Delvis enig	Delvis uenig	Helt uenig	Vet ikke
Reglene om promillekjøring burde være strengere	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Promillekjøring er en viktig årsak til trafikkulykker	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sjansen for å bli tatt i promillekjøring er liten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
En erfaren fører kan kjøre sikkert selv om han er litt over grensen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg vil aldri sette meg inn i bilen til noen som kjører med promille	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg tror innføring av alkoholen i Statens vegvesens tjenestebiler er bra for virksomhetens omdømme	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Alle virksomheter med tjenestebiler i Norge burde ha alkoholen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg kunne tenkte meg å ha alkoholen i min egen bil dersom det er gratis	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg synes alkoholen umyndiggjør meg som ansvarlig bilist	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

- Ved installasjon av  
alkolås føler jeg at min  
arbeidsgiver
- overskrider grensen til  
min private sfære
- Alkolås vil ikke hindre  
de som virkelig utgjør
- en fare i trafikken

PAGE#4

## Generelt om teknologi og trafikksikkerhet

QUEST19

**ISA er et førerstøttesystem som viser gjeldene fart og gir beskjed til føreren når farsgrensen overskrides. Kunne du tenke deg å ha ISA i bilen du kjører?**

- Ja
- Kanskje
- Nei

QUEST20

**I hvilken grad tror du ISA vil bidra til å øke trafikksikkerheten?**

- I svært stor grad
- I stor grad
- I liten grad
- I svært liten grad
- Vet ikke

QUEST21

**Statens vegvesens policy for tjenestereiser skal bla fremme transportsikkerhet og godt arbeidsmiljø og bidra til at etaten opptre med en forbilledlig atferd. Adferdsregistrator er et type virkemiddel som benyttes i denne sammenheng.**

- |  | Helt enig             | Delvis enig           | Delvis uenig          | Helt uenig            | Vet ikke              |
|--|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Jeg tror jeg vil føle meg overvåket av utstyr som kan registre min kjøreatferd | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Jeg tror jeg vil glemme at utstyr som kan registrere min                       | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

kjøreatferd er i  
installert i bilen

Generelt synes jeg  
samfunnet bør være  
restriktive med hensyn  
til å bruke teknologi til  
å overvåke  
enkeltpersoner og  
deres atferd i trafikken

PAGE#3

**Til slutt**

QUEST23

**Formell utdanning (omtrent antall år).**

- Grunnskole  
 Videregående skole eller yrkesskole  
 Høgskole/Universitet

QUEST25

**Årstall født?**

(1937 - 1989)

--	--	--	--

PAGE#6

QUEST24

**Yrkestittel:**

---



---



---



---

QUEST26

**Hvor mange år har du arbeidet i Statens vegvesen?**

(0 - 55)

--	--



QUEST28

**Har du lederansvar?**

- Ja  
 Nei

QUEST34

**Hvilken enhet jobber du i?**

- Region Nord  
 Region Midt  
 Region Vest  
 Region Sør  
 Region Øst  
 Vegdirektoratet

QUEST35

**Distrikt i Region nord**

- Helgeland distrikt  
 Salten distrikt  
 Midtre Hålogaland distrikt  
 Midtre Troms distrikt  
 Nord-Troms og Vest-Finnmark distrikt  
 Øst-Finnmark distrikt  
 Annet / ikke aktuelt

QUEST36

**Distrikt i Region midt**

- Sunnmøre distrikt  
 Nordmøre og Romsdal distrikt  
 Sør-Trøndelag distrikt  
 Nord-Trøndelag distrikt  
 Annet / ikke aktuelt

QUEST37

**Distriktene i Region Vest**

- Sør-Rogaland distrikt  
 Haugaland og Sunnhordland distrikt  
 Voss og Hardanger distrikt  
 Bergen distrikt  
 Fjordane distrikt  
 Sogn distrikt  
 Annet / ikke aktuelt

QUEST38

**Distriktene i Region Sør**

- Øvre Buskerud distrikt
- Nedre Buskerud distrikt
- Vestfold distrikt
- Øvre Telemark distrikt
- Nedre Telemark distrikt
- Aust-Agder distrikt
- Vest-Agder distrikt
- Annet / ikke aktuelt

QUEST39

**Distriktene i Region øst**

- Østfold distrikt
- Stor-Oslo distrikt
- Romerike distrikt
- Glåmdal distrikt
- Hedmarken- Østerdalen distrikt
- Gudbrandsdal distrikt
- Vestoppland distrikt
- Annet / ikke aktuelt

QUEST40

**Vegdirektoratet**

- Utbygging avdelingen
- Veg- og trafikk avdelingen
- Teknologi avdelingen
- Administrasjon avdelingen
- Ledelse/stab

QUEST29

**Kan du selv bestemme arbeidstiden din (fleksitid)?**

- Meget sjelden eller aldri
- Nokså sjelden
- Av og til
- Nokså ofte
- Meget ofte eller alltid

QUEST41

**Opplever du at du har noen i din organisasjon som verner dine interesser?**

- Meget sjelden eller aldri
- Nokså sjelden
- Av og til
- Nokså ofte
- Meget ofte eller alltid

QUEST31

**Hvordan er klimaet i din arbeidsenhet?**

	<b>Svært lite eller ikke i det hele tatt</b>	<b>Nokså lite</b>	<b>Noe</b>	<b>Nokså meget</b>	<b>Svært meget</b>
Konkurransorientert	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Oppmuntrende og støttende	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mistroisk og mistenksomt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Avslappet og behagelig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Stivbeint og regelstyrt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

QUEST32

**Jeg sier til mine venner at dette er en god organisasjon å arbeide i?**

- Helt uenig
- Delvis uenig
- Verken enig eller uenig
- Delvis enig
- Helt enig



## Spørreundersøkelse

Statens vegvesen har vedtatt i Trafikksikkerhetspolicyen at alle tjenestebiler i etaten skal være utstyrt med alkolås. Trafikksikkerhetspolicyen tok til å gjelde 1. januar 2006, og installeringen av alkolåser har foregått gradvis siden høsten 2007. På oppdrag fra Statens vegvesen evaluerer forskningsinstituttet IRIS dette tiltaket. Hensikten med evalueringen er å samle ansattes erfaringer og synspunkter på alkolås. Resultatene vil danne grunnlag for etatens veiledning og samarbeid med andre virksomheter som tar i bruk alkolås. Evalueringen gjennomføres ved hjelp av to spørreundersøkelser. Den første ble gjennomført i 2007, og dette er den andre. Det er lagt vekt på at undersøkelsene skal være mest mulig like, slik at vi kan dokumentere eventuelle endringer. I dette spørreskjemaet er det likevel lagt til noen nye spørsmål. I tillegg er det gjort justeringer basert på tilbakemeldinger til fra personer som besvarte det første skjemaet. Vi oppfordrer deg til å svare på undersøkelsen. Dataene vil bli behandlet strengt konfidensielt. Det tar under 10 minutter å fylle ut skjemaet. På forhånd takk for hjelpen!

PAGE#2

QUEST46

**Hvor ofte bruker du bil i arbeidssammenheng?**

	5-7 ganger i uka	3-4 ganger i uka	1-2 ganger i uka	1-3 ganger i måned	Sjeldnere	Aldri	No Answer
Tjenestebil	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Egen bil eller lånt bil	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

QUEST332

**Kommentar**

---



---



---



---

QUEST7

**Kjenner du til at Statens vegvesen skal ha alkolås installert i alle tjenestebiler?**

- Ja jeg kjenner godt til dette tiltaket
- Ja jeg har hørt om dette tiltaket
- Nei jeg kjenner ikke til dette tiltaket
- No Answer

QUEST429

**Har du selv kjørt eller sittet på i en tjenestebil med alkolås?**

- Ja
- Nei

QUEST324



**Alkolåsen fungerer slik at du blir bedt om å ta en pusteprøve ved å blåse inn i et rør. Hvis pusteprøven ikke gir utslag kan bilen startes og du kan kjøre av gårde. Hvis pusteprøven derimot gir utslag vil bilen ikke kunne startes.**

	Ja	Nei	No Answer
Er du redd for at alkolåsen skal ha tekniske problemer og gi feilaktig utslag?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tror du det blir komplisert å bruke alkolåsen?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Er du redd for at blåsing kan bli "ikke godkjent"	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

QUEST32

**Mener du at måling av promille (alkoholkonsentrasjon) med alkolås vil være pålitelig eller upålitelig?**

- Svært pålitelig
- Nokså pålitelig
- Nokså upålitelig
- Svært upålitelig
- Vet ikke
- No Answer

QUEST9

**Hvordan synes du at alkolåsen praktisk sett fungerer?**

- Svært godt
- Nokså godt
- Verken godt eller dårlig
- Nokså dårlig
- Svært dårlig

No Answer

QUEST6

	Ja en gang	Ja flere ganger	Nei	No Answer
Har du opplevd at alkolåsen har hatt tekniske problemer?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Synes du det er komplisert å bruke alkolåsen?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Har du opplevd at din blåsing ikke har blitt godkjent?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

PAGE#9

QUEST4211

**Med bakgrunn i resultater fra evalueringen av oppstartsfasen har vi formulert noen påstander som vi ber deg om å ta stilling til. Hvor enig / uenig er du i følgende påstander?**

	Helt enig	Delvis enig	Delvis uenig	Helt uenig	Vet ikke	No Answer
Å starte bil med alkolås blir raskt en vane	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg opplever alkolåsen som en unødvendig prosedyre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Det går raskt å starte bil med alkolås	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Det tar lang tid å starte bil med alkolås	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Det er viktig at det er ubrukte munnstykker tilgjengelig i bilen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg må foreta unødvendig mange innblåsninger i løpet av en arbeidsdag	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

QUEST33

**Kommentar:**

---

---

---

---

QUEST10

**Mener du at måling av promille (alkoholkonsentrasjon) med alkolås er pålitelig eller upålitelig?**

- Svært pålitelig
- Nokså pålitelig
- Nokså upålitelig
- Svært upålitelig
- Vet ikke
- No Answer

**Om alkohol og trafikksikkerhet**

QUEST344

**Er du blitt mer påpasselig med alkohol dag før arbeidsdag etter at Statens vegvesen innførte alkolås i tjenestebiler?**

- Ja
- Nei
- Vet ikke
- Ikke aktuelt
- No Answer

QUEST345

**Har du testet alkolåsen med å blåse når du vet at du har hatt promille?**

- Ja
- Nei
- Ikke aktuelt
- No Answer

QUEST172

**Hvor enig / uenig er du i følgende påstander?**



	Helt enig	Delvis enig	Delvis uenig	Helt uenig	Vet ikke	No Answer
Promillekjøring er en viktig årsak til trafikkulykker	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sjansen for å bli tatt i promillekjøring er liten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
En erfaren fører kan kjøre sikkert selv om han er litt over grensen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg vil aldri sette meg inn i bilen til noen som kjører med promille	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Alle bedrifter bør delta aktivt i arbeidet for økt trafiksikkerhet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg tror innføring av alkolås i Statens vegvesens tjenestebiler er bra for virksomhetens omdømme	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Alle virksomheter med tjenestebiler i Norge burde ha alkolås	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg kunne tenke meg å ha alkolås i min egen bil	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg synes alkolås umyndiggjør meg som ansvarlig bilist	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ved installasjon av alkolås føler jeg at min arbeidsgiver overskrider grensen til min private sfære	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Alkolås vil ikke hindre de som virkelig utgjør en fare i trafikken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

QUEST423

**I hvilken grad er du enig eller uenig i følgende påstander? I fremtiden bør alkolås bli pålagt sikkerhetsutstyr:**

	Helt enig	Delvis enig	Verken enig/uenig	Delvis uenig	Helt uenig	Vet ikke	No Answer
i alle nye privatbiler	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
for all offentlig transport (buss, trikk, taxi)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
for alle jobb/tjenestereiser	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
for alle promilledømte	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
for alle unge førere	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
for andre risikogrupper	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

QUEST45

**Alle nye biler bør ha markedets nyeste sikkerhetsteknologier**

- Helt enig
- Delvis enig
- Delvis uenig
- Helt uenig
- Vet ikke
- No Answer

**Litt om deg og din jobb**

PAGE#3

QUEST23

**Formell utdanning (omtrent antall år).**

- Grunnskole
- Videregående skole eller yrkesskole
- Høgskole/Universitet
- No Answer

QUEST25

**Årstall født?**

(1937 - 1993)

--	--	--	--

PAGE#6

QUEST26

**Hvor mange år har du arbeidet i Statens vegvesen?**

(0 - 55)

--	--

QUEST28

**Har du lederansvar?**

- Ja  
 Nei  
 No Answer

QUEST30

**Hvilken enhet jobber du i?**

- Region Nord  
 Region Midt  
 Region Vest  
 Region Sør  
 Region Øst  
 Vegdirektoratet

QUEST29

**Kan du selv bestemme arbeidstiden din (fleksitid)?**

- Meget sjelden eller aldri  
 Nokså sjelden  
 Av og til  
 Nokså ofte  
 Meget ofte eller alltid  
 No Answer

PAGE#10

QUEST323

**Har du andre kommentarer til innføringen av alkoholås i Statens vegvesens tjenestebiler kan du skrive dem her.**

---

---

---

---

**Takk for at du tok deg tid til å delta i  
undersøkelsen.**

# Intervjuguide alkolås, ansatte

## Bakgrunnsinformasjon

Stilling, avdeling, ansatt siden.

## Praktisk erfaringer med alkolås

- Synes du at du fikk tiltrekkelig informasjon *før* det ble installert alkolås i bedriften? Hva gikk informasjonen ut på?
- Hvilke forventinger hadde du til alkolås?
- Kan du oppgi ca hvor ofte du har brukt tjenestebil?
- Hvordan har alkolåsen praktisk sett fungert? Er den tidkrevende å bruke?
- Har du opplevd at alkolåsen har hatt tekniske problemer? Hvilke?
- Har du endret din bruk av tjenestebil etter installering av alkolås?
- Opplever du at den målingen av promille som alkolåsen foretar er pålitelig?

## Alkolås i bedrift

- Hva synes du om å ha alkolås i jobbsammenheng? (pålagt/valgfridd)
- På hvilken måte synes du alkolåsen har påvirket arbeidsmiljøet på din avdeling i Statens vegvesen?
  - stemningen, misstillit, mistenkeliggjøring, rom for spøk og humor, overvåkende
- Tror du installering av alkolås i Statens vegvesen sine tjenestebiler påvirker bedriften sitt omdømme?
- Hvem synes du bør bruke alkolås?
- Hvordan synes du at samfunnet bør bekjempe personer som velger å kjøre bil i beruset tilstand?

## Om forholdet til alkohol og promillekjøring

- Hvor ofte drikker du alkohol? Uke/helg?
- Har du noen gang kjørt etter å ha drukket og tenkt at det kunne være en mulighet for at du var over grensen?
- Synes du promillegrensen på 0,2 er for lav?

- Har alkohol i tjenestebilene påvirket dine drikkevaner i ukedagene?
- Vil du ha installert alkohol i din privatbil? Hvorfor/ikke?

### **Generelt om teknologi, trafikksikkerhet og personvern**

Det finnes flere tekniske innretninger for å øke trafikksikkerheten *i* og *utenfor* bil. Har du hørt om eller kjenner du til disse:

- Streknings ATK, Automatisk fartstilpasning (ISA), E-call...
- Hvilke fordeler/ulempeser du for deg som bileier/billist som følge av økt bruk av sikkerhetsteknologi i bil?
- I hvilken grad er du bekymret for at data som lagres i disse tekniske innretningene kan komme på avveie?
  - Alkohol, Streknings ATK, Automatisk fartstilpasning (ISA), E-call, Bomringpasseringer
- Vil du kunne føle deg overvåket av utstyr som registrer kjøreatferden din? Eller tror du at du vil tenke lite på det?
- Bør samfunnet være mer restriktive med hensyn til å bruke teknologi til å overvåke enkeltpersoner og deres atferd i trafikken ved hjelp av utstyr som installeres inne i bilene. I så fall ut fra hvilke grunner?
- Mener du at effekten av å bruke sikkerhetsteknologier, veier opp for den økte kontrollen og overvåkningsnivået som dette medfører?

### **Til slutt**

- Hva kunne vært gjort annerledes ved innføring av alkohol i Statens vegvesen?
  - Tekniske
  - Ledelsen rolle
  - Informasjon
- Tror du økt bruk av alkohol vil bedre trafikksikkerheten?
- Hvilke tiltak synes du er aktuelle for å øke trafikksikkerheten?

# Intervjuguide mellomledere/administrator

## Bakgrunnsinformasjon

Stilling, avdeling, ansatt siden.

## Organisering av alkolås

- Hva var begrunnelsen for at Statens vegvesen valgte å installere alkolås i sine tjenestebiler? Innspill utenifra?
- Kan du fortelle om hvordan innføringen av alkolås har foregått i din avdeling/region? Prosesser?
- Hvordan har den interne samkjøringen av prosesser foregått i Statens vegvesen? Mellom regioner/avdelinger osv? Erfaringsutveksling?
- Har dere vært i kontakt med andre regionkontorer for å trekke på deres erfaringer?
- På hvilken måte har ”alkolåsprosjektet” i Statens vegvesen blitt utformet med hensyn til overføringsverdi til andre bedrifter? ”Best practice”.
- Har det vært motstand mot installering av alkolås i Statens vegvesen? I så fall fra hvilke avdelinger, grupper eller enkeltpersoner, og hvorfor?
- Hva kunne vært gjort annerledes ved innføringen av alkolås fra ledelsens side?
- Hvilke erfaringer har dere i Statens vegvesen gjort som kan ha overføringsverdi til andre bedrifter? Mht organisering, informasjon/kommunikasjon, innretning på det tekniske utstyret?

## Erfaringer med alkolås i bedriften

- Har du prøvd å kjøre tjenestebil med alkolås?
- Hva har tilbakemeldingene vært så langt omkring det tekniske utstyret?
- Hva har tilbakemeldingene vært fra de ansatte?
- Har det blitt gjort justeringer underveis? Fra avdelingen, sentralt?
- Har du formeninger om tilbakemeldingene er delte mellom de ansatte som bruker utstyret, og de som ikke gjør det, ift oppslutning om alkolås?
- På hvilken måte synes du alkolåsen har påvirket arbeidsmiljøet på din avdeling i Statens vegvesen?

- stemningen, misstillit, mistenkeligjøring, rom for spøk og humor, overvåkende
- Tror du installering av alkolås i Statens vegvesen sine tjenestebiler påvirker bedriften sitt omdømme?

### **Generelt om alkolås**

- Synes du at flere bedrifter burde ta i bruk alkolås i jobbsammenheng? Valgfritt?
- Vil du ha installert alkolås i din privat bil? Hvorfor/ikke?
- Hvordan synes du at samfunnet bør bekjempe personer som velger å kjøre bil i beruset tilstand?

### **Til slutt**

- Tror du økt bruk av alkolås vil bedre trafikksikkerheten?
- Hvilke tiltak synes du er aktuelle for å øke trafikksikkerheten?



# Intervjuguide alkolås, teknisk kompetanse

## Bakgrunnsinformasjon

Stilling, avdeling, ansatt siden.

## Erfaringer med alkolås

- Hvilken kjennskap har du fra før av med ulike typer tekniske systemer? (alkolås, streknings ATK, e-call el.).
- Hvordan har implementering av alkolås i Statens vegvesen sine tjenestebiler fungert?
- På hvilken måte har alkolås i tjenestebilene krevd oppfølging fra dere i teknisk support?

Vi ønsker å få tilbakemelding om hvorvidt alkolås i tjenestebilene har krevd mye reparasjon og hvilke typiske feil som har oppstått.

- Kan du oppgi hvor ofte du er blitt kontaktet i forbindelse med feil knyttet til alkolås i tjenestebilene;
  - Rett etter oppstart, frekvens på kontakt
  - Etter 2 måneder i bruk, hvor mange ganger i uken har du blitt kontaktet?
- Hva er de vanligste feilene til alkolåsene
  - Brukerfeil
  - Munnstykket (ødelagt/mangler reserve el.)
  - Ukjent teknologi svikt (slutter å fungere)
  - Batteri må byttes
  - Lang oppvarmingstid
  - Bilen vil ikke starte bilen selv om blåsningen ble godkjent
- Har dere måtte gjøre tilpasninger underveis? Hvilke?
- Hvordan har kommunikasjonen mellom dere og de ansvarlige for bilene i Statens vegvesen vært? Før oppstart/underveis?
- Hva kunne vært gjort annerledes ved innføring av alkolås?
  - Annen type alkolås (merke)
  - Annen innretning i bilene

- Ledelsen burde informert mer om prosjektet
- Mer brukerinformasjon til de ansatte før installering
- Mer velvilje og interesse blant de ansatte
- Er det ellers andre tilpasninger/grep som kan gjøres for å tilrettelegge for alkolås i bedrifter generelt?
- På hvilken måte tror du alkolåsen har påvirket arbeidsdagen til de ansatte i Statens vegvesen?

### **Om teknologi, trafiksikkerhet og personvern**

- På hvilken måte lagres/håndteres dataene fra alkolåsene?
- I hvilken grad opplever du at dataene som lagres i forbindelse med alkolås i tjenestebilene er sikret (ikke kan komme på avveie)?
- I hvilken grad opplever du at dataene som lagres i alkolås prosjektet er tilstrekkelig anonymisert?
- Kunne du tenke deg selv å ta i bruk noen av disse kjørestøttesystemene (Trekke opp skille mellom i og utenfor bilen):
  - Alkolås, Streknings ATK, E-call
- I hvilken grad er du bekymret for at følgende data som lagres i disse kjørestøttesystemene kan komme på avveie?
  - Streknings ATK, Alkolås, Automatisk fartstilpasning (ISA), E-call, Bomringpasseringer
- Er det gråsoner med hensyn til overvåkning og sporbarhet som lekfolk (personer uten teknisk kompetanse) ikke kan ha innsikt i og ikke tilstrekkelig kunnskap om.

### **Til slutt**

- Hvordan opplever du at den permanente ordningen med alkolås i tjenestebilene har blitt mottatt av de ansatte Statens vegvesen?
- Tror du at alkolås vil bedre trafiksikkerheten?
- Hvilke tiltak synes du er aktuelle for å øke trafiksikkerheten?