



International Research Institute of Stavanger

www.iris.no

Christin Berg og Brita Gjerstad

Handlingsrommet for personvern og trafikk – Hvor går grensene?

Rapport IRIS - 2011/039

Prosjektnummer: 7252208
Prosjektets tittel: Handlingsrommet for personvern og trafikk – Hvor går grensene?
Oppdragsgiver: Statens vegvesen, Vegdirektoratet
Forskningsprogram: Personvern og trafikk
ISBN: 978-82-490-0722-6

Stavanger, 20.02.2011


Christin, Berg
Prosjektleder

Sign.dato


Gottfried, Heinzerling
Kvalitetssikrer

Sign.dato


Gottfried, Heinzerling
Avdelingsleder
Samfunns- og næringsutvikling

Sign.dato

Forord

Denne rapporten presenterer data og hovedfunn fra prosjektet "Handlingsrommet for personvern og trafikk – Hvor går grensene?" Prosjektet er finansiert av Statens vegvesen og er ett av tre prosjekter som inngår i Statens vegvesens etatsprogram "Personvern og trafikk". De to andre prosjektene er gjennomført av TØI og SINTEF. Marianne Stølan Rostoft og Kjersti Bakken har vært kontaktpersoner hos Statens vegvesen. Etatsprogrammet har hatt en rådgivende referansegruppe som har gitt verdifulle innspill til prosjektet. Referansegruppen har bestått av:

Mona Hoegh Amundsen, DSB

Rune Vidar Bråthen, Datatilsynet

Christine Hafskjold, Teknologirådet

Bård Morten Johansen, Trygg Trafikk

Sveinung Stangeland, Politidirektoratet

Tore Vaaje, Gjensidige

Det vært gjennomført en rekke intervjuer for å belyse prosjektets problemstillinger. Intervjuene er foretatt blant ulike fagfolk, representanter fra det politiske liv og blant førere med og uten spesifikk kjennskap til trafikksikkerhetsteknologi. Vi vil rette en spesiell takk til de som ble intervjuet for deres bidrag til å belyse koplinger mellom trafikksikkerhet, teknologi og personvern. I tillegg vil vi takke alle som besvarte den kvantitative undersøkelsen som ble gjennomført våren 2010. Vi vil også takke for nyttige innspill fra konferansedeltakere knyttet til presentasjon av tre ulike papere på internasjonale konferanser.

Stavanger, 31. mars 2011

Christin Berg, prosjektleder

Sammenheng

Rapporten gir en presentasjon av International Research Institute of Stavangers (IRIS) prosjekt "Handlingsrommet for personvern og trafikk – Hvor går grensene?" Prosjektet er gjennomført på oppdrag for Statens vegvesen, Vegdirektoratet, tilknyttet Statens etatsprogrammet "Personvern og trafikk".

Utgangspunktet er at det stadig utvikles teknologiske systemer som kan bidra til å øke sikkerheten på veiene. Det kan både dreie seg om innebygde systemer som gir signaler eller overprøver fører med og uten kommunikasjon med omverden og om kontrollsystemer langs veien. Systemene innebærer at det registreres data som kan utfordre personvernet.

Prosjektet utforsker på ulikt vis grenser for aksept av teknologi rettet mot sikker ferdsel og personvern for å kunne identifisere myndighetenes handlingsrom for å innføre tiltak. Rapporten gir et innblikk i hva folk tenker om personvern, trafikk sikkerhet og teknologi basert på intervjuer med bilførere og fagekspertise knyttet til de tre områdene. Rapporten gir også en dokumentasjon på bilføreres holdninger og vurderinger basert på en spørreundersøkelse personer trukket fra førerkortregisteret.

Vi finner at det er rom for innføring av teknologi for å bedre trafikk sikkerheten på vei. Grensene for innføring av ny teknologi varierer både ut fra hvilke muligheter som finnes i teknologien og oppfattelser av teknologi og personvern. Aksepten varierer mellom ulike segmenter i befolkningen. Spørreskjemaundersøkelsen viser at variasjonen er størst mellom menn og kvinner. Kvinner har generelt sett større aksept for bruk av teknologi for å bedre sikkerheten på veiene enn menn, og de har også mer tiltro til at myndighetene sikrer at registrerte data ikke kommer på avveie eller blir misbrukt. Sammenligninger mellom ulike aldersgrupper viser at det generelt er størst aksept for innføring av teknologi blant unge førere, men større tillit til teknologien når den er installert blant godt voksne førere. Det er bare små forskjeller mellom by og land, og mellom personer med ulikt utdanningsnivå.

Førere vurderer fart som den viktigste grunnen til at ulykker skjer, mens promille regnes for å være den nest viktigste grunnen. Antall ulykker på grunn av fart og promille kan reduseres ved hjelp av ISA og alkolås. Aksepten for å innføre disse to konkrete tiltakene er ulik. Aksepten for alkolås er betydelig større enn for ISA. Som teknologi oppfattes ISA som i større grad enn alkolås å redusere den individuelle handlefriheten og frata føreren ansvar. Spørsmålet om personvern aktualiseres ved at personvern forstås som å sikre en viss handlefrihet i bilen. Hvorvidt teknologien registrerer data eller ikke blir i en slik forståelse underordnet. Det er ikke dermed sagt at registrering oppfattes som irrelevant. Undersøkelsen viser at det er lite kjennskap til alt som registreres. Dette gir grunn til å stille spørsmål om samtykket til registrering blir gitt informert og frivillig, slik loven krever. Kanskje som en følge av alt dette er det liten bevissthet om personvern slik det omtales i personopplysningsloven.

Undersøkelsen viser at folk jevnt over er lite bekymret over at det registreres opplysninger om dem. De har også tillit til at lovverket sikrer at personvern i varetas.

Flere informanter begrunner sitt syn med at de ikke har noe å skjule og at registrering derfor ikke er problematisk. Fra juridisk hold karakteriseres dette som en misforstått oppfattelse av registrering. Loven skal sikre sosial frihet, det vil si et personlig handlingsrom. Ikke fordi det som holdes privat er ulovlig eller av en eller annen grunn trengs å skjules, men fordi har rett på en sosial frihet som innebærer ikke å måtte dele alt med andre. Slik sett handler personvern ikke om å ha noe å skjule, men å kunne ha noe for seg selv.

Innhold

FORORD.....	I
SAMMENDRAG.....	III
1 INNLEDNING.....	1
2 BAKGRUNN.....	3
3 PROBLEMSTILLINGER.....	6
4 TEORETISK RAMMEVERK.....	8
4.1 Risikofaktorer.....	8
4.2 Personvern.....	10
4.3 Avveininger.....	14
5 DATAGRUNNLAG.....	17
5.1 Kvalitative intervjuer.....	17
5.2 Spørreskjemaundersøkelse.....	18
6 HOLDNINGER TIL SIKKERHET, VURDERINGER AV TEKNOLOGI OG PERSONVERN BLANT PERSONER MED FØRERKORT FOR BIL.....	20
6.1 Sikker ferdsel.....	20
6.2 Personvern og registreringer av opplysninger i trafikken.....	24
6.3 Vurdering av ulykkesårsaker og betydning av trafikksikkerhetsteknologier.....	28
7 HOLDNINGER TIL PERSONVERN.....	35
7.1 Hva er personvern?.....	35
7.2 Er personvern viktig?.....	37
7.3 Gjelder personvern meg?.....	39
7.4 Er personvernet truet?.....	41
8 ER TEKNOLOGISKE SYSTEMER EGNED E VIRKEMIDLER I TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET?.....	45
8.1 Skepsis mot at trafikksikkerheten ivaretas av teknologi.....	47
8.2 Bilen i våre hjerter.....	50
9 DISKUSJON OG KONKLUSJON.....	53

9.1 Personvern	53
9.2 Aksept for trafikksikkerhetsteknologier	54
9.3 Handlingsrommet for personvern og trafikk	57
VEDLEGG	59
REFERANSER.....	60

Figurer

Figur 1. Utviklingen i relativ andel skadde og drept i forhold til kjøretøybestand.	3
Figur 2. Hvor ofte kjører du vanligvis bil?(Ikke medregnet bilturer som passasjer). Andel svar i prosent.	21
Figur 3. Påstander om holdninger og adferd i trafikken. Andel enig / uenig i prosent...	22
Figur 4 Påstander holdninger og adferd i trafikken. Sammenligning mellom menn og kvinner.....	23
Figur 5. Påstander om risikofylt kjøreatferd. Andel aldri / ofte i prosent.....	24
Figur 6. Tenker du at det registreres personopplysinger om deg i trafikken? Andel svar i prosent.....	25
Figur 7. Enighet / uenighet med påstander knyttet til registrering / overvåking i trafikken. Andel svar i prosent.	26
Figur 8. Enighet / uenighet med påstander knyttet til vern av personopplysinger. Andel svar i prosent.....	27
Figur 9. Enighet / uenighet med påstander knyttet til aksept av registrering / overvåking i trafikken. Andel svar i prosent.	28
Figur 10. Hvor enig / uenig er du i følgende påstander om ulykkesårsak? Andel svar i prosent.....	29
Figur 11. Kjennskap til alkolås og ISA, svar i prosent.....	30
Figur 12. Jeg kan tenke meg å ta i bruk alkolås / automatisk fartstilpasning (ISA) i min bil / bilen jeg disponerer. Andel svar i prosent.....	31
Figur 13. Vurdering av alkolås som pålagt sikkerhetsutstyr. Andel svar i prosent.....	32
Figur 14. Vurdering av automatisk fartstilpasning som pålagt sikkerhetsutstyr. Andel svar i prosent.....	33
Figur 15. Vurdering av sikkerhetsteknologienes effekt. Andel svar i prosent	34

1 Innledning

På oppdrag for Statens vegvesen, Vegdirektoratet, har International Research Institute of Stavanger (IRIS) gjennomført en undersøkelse om personvern og trafikksikkerhet. Prosjektet har vært ett av tre prosjekter finansiert av Statens vegvesens etatsprogram Personvern og trafikk.

Prosjektet tar utgangspunkt i at det stadig utvikles teknologiske systemer som kan bidra til å øke sikkerheten på veiene. Det er teknologier som er rettet mot å gjøre bilkjøring tryggere med ved hjelp av

- a) innebygde systemer som gir signaler til eller overprøver fører
- b) innebygde systemer som gir signaler til eller overstyrer føreren på grunnlag av kommunikasjon med omverden, eller
- c) kontrollsystemer langs veien

Det varierer hvor langt systemene er kommet i den tekniske uttestingen og implementeringen. De har imidlertid det til felles at informasjon om hendelser blir eller kan lagres elektronisk. Bruk av slike systemer utfordrer dermed vår aksept for at teknologiske systemer brukes som virkemiddel for å skape sikrere ferdsel, og for at de samme systemer kan true personvernet.

Intelligente transportsystemer (ITS) blir gjerne brukt som en samlebetegnelse på disse systemene. Bang og Wahl (2007) nyanserer anvendelsesområdet for ITS i følgende seks hovedgrupper:

1. Trafikantinformasjon
2. Trafikk- og flåtestyring
3. Førerstøttesystemer og navigasjon
4. Overvåking og kontroll
5. Drift av infrastruktur
6. Betalingssystemer

Alle anvendelsesområdene baserer seg på at det blir samlet inn og bearbeidet data. Det er her problemstillingen knyttet til personvern kommer inn. Hvordan håndteres dataene? Kan dataene føres tilbake til person eller kjøretøy? Hvem har tilgang til dataene? Blir dataene brukt eller kan de bli brukt til andre formål enn hva opprinnelig planlagt? Dette er noen spørsmål som det er relevant å stille. På den bakgrunn har det vært naturlig å studere teknologier spesifikt knyttet til trafikksikkerhet på veg og folks aksept for systemer som kan tenkes å true personvernet. Det overordnede målet har vært å identifisere grenser for aksept av teknologi rettet mot sikker ferdsel og personvern, for på den måten å kunne identifisere myndighetenes handlingsrom for å innføre tiltak. Et viktig funn er at grensene er i bevegelse, og at det derfor ikke lar seg gjøre å slå fast

hvor grensene går. Videre gir rapporten et grundig innblikk i hva folk tenker om personvern, både generelt og sett i forhold til trafikksikkerhet og teknologi.

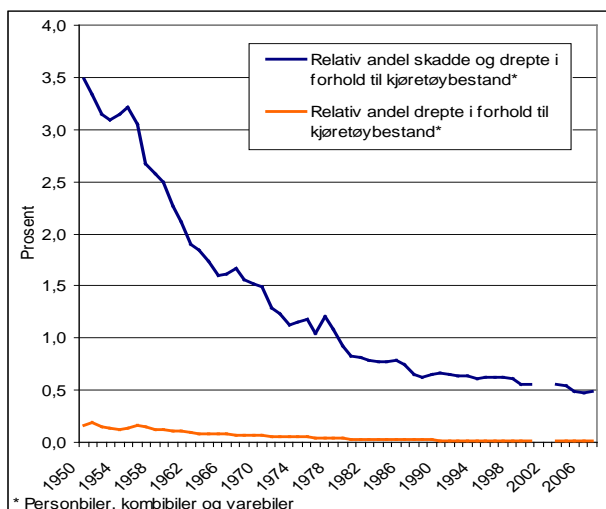
I den offentlige debatten vekker personvern sterke følelser, samtidig som det er et begrep som mange har vanskeligheter med å definere. Det har derfor vært interessant å se på hva som legges i begrepet. Prosjektet får fram ulike relevante perspektiver, ettersom det lar både personer som representerer politikk, eksperter på personvern og trafikksikkerhet og førere med og uten særlig erfaring med trafikksikkerhetsteknologi komme til orde. Å belyse et tema fra ulike ståsteder er alltid god metode. Her hvor vi skal belyse et tema som berører alle, men som folk har et svært ulikt forhold til, er det et særlig relevant grep.

Foreløpige funn har blitt rapportert underveis i prosjektperioden. Disse er dokumentert som papers og har blitt presentert på konferanser. Det første paperet har tittelen "Handlingsrommet for personvern og trafikksikkerhet – hvor går grensene?" og ble presentert på Trafikdage på Aalborg Universitet 2008. Det andre paperet heter "Road safety, technology and privacy" og ble presentert på ITS World Congress i Stockholm 2009. Det tredje paperet heter "Traffic safety technologies and privacy – a qualitative study among two groups of Norwegian drivers" og ble presentert på World Conference on Transport Research (WCTR) i Lisboa 2010. Alle tre inngår i rapporten som vedlegg.

Rapporten er disponert som følger: Vi starter med å gjøre rede for målsetninger i trafikksikkerhetsarbeidet, og for hvilke tiltak som anses som egnet for å nå målsetningene. Vi sier også kort noe om hvilken posisjon personvernet har. Deretter presenterer vi prosjektets problemstillinger. I kapittel fire gjør vi rede for teoretiske tilnærminger, som omfatter både hva vi vet om adferd og holdninger i trafikken, og måter å studere personvern på. Kapittel fem omhandler analysens datagrunnlag. Kapittel seks og sju består av selve analysen. Som en første del av analysen rapporterer vi fra den spørreskjemaundersøkelsen, deretter presenterer vi analysen av det kvalitative datamaterialet. Rapporten avsluttes med kapittel der vi drøfter og oppsummerer.

2 Bakgrunn

Da bilen først ble tatt i bruk, steg ulykkestallene i takt med at bilparken økte. Etter hvert ble denne utviklingen snudd, og etter krigen har antallet drepte og hardt skadde på veiene blitt vesentlig redusert. Dette gjelder både for antallet ulykker totalt, og ulykker i forhold til kjøretøybestanden (jf. figur 1 basert på statistikk fra www.ssb.no). Nedgangen kan knyttes til at veiene og kjøretøyene er blitt sikrere, at det har blitt lagt vekt på trafikkopplæring, og til informasjon og ulike holdningsrettede tiltak og kampanjer (Allred m.fl 2005, Elvik 2005, Erke og Elvik 2006).



Figur 1. Utviklingen i relativ andel skadde og drept i forhold til kjøretøybestand.

Reduksjonen i trafikkulykker var størst frem til 1980-tallet. De siste 20 årene har den flatet ut, og de siste årene har reduksjonen i ulykker vært liten. Det betyr ikke at den har stoppet opp; i 2010 var det 210 personer som ble drept i vegtrafikkulykker (www.abcnyheter.no¹), noe som er det laveste tallet siden 1954. Fra flere hold uttrykkes likevel bekymring for at kan bli vanskelig å sikre en fortsatt nedgang i ulykkestallene. Samtidig øker presset for å få ulykkestallen ned. I forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan 2002-2011 vedtok Stortinget en visjon om et transportsystem som ikke fører til tap av liv eller varig skade, nullvisjonen (St.meld. nr. 46, (1999-2000)). Nullvisjonen er ytterligere vektlagt i de påfølgende nasjonale transportplaner og årlige statsbudsjetter (St.meld. nr. 16, (2008-2009); St.meld. nr. 24, (2003-2004)). I den gjeldende nasjonale transportplan er det satt som mål at innen 2020 skal tallet på drepte og hardt skadde i trafikken reduseres med minst en tredjedel i forhold til gjennomsnittlig tall på drepte eller hardt skadde i årene 2005-2008 (St.meld. nr. 16, (2008-2009), s. 10). Målene setter store krav til myndighetene om fortsatt innsats for trafiksikkerhet.

1 <http://www.abcnyheter.no/norge/110102/210-omkom-i-trafikken-i-2010>

At nedgangen i antall ulykker er mindre nå enn før, gir grunnlag for spekulasjoner om vi nå har oppnådd maksimal effekt av kjente virkemidler. Det, sammen med et større politisk press på å redusere ulykkestallene, gjør det aktuelt å vurdere nye tiltak. I den sammenheng framstår nye teknologiske systemer som relevante løsninger. Et estimat av ulike virkemidlers potensial for ytterligere reduksjon i veitrafikkulykkene anslår ny kjøretøyteknologi til å være et av de tiltakene med størst potensial (Erke and Elvik 2006).

Det finnes allerede en rekke teknologiske systemer som på ulike måter skal bidra til å skape sikrere ferdsel på vei. Det varierer hvor langt de er kommet i den tekniske uttestingen og implementeringen. Mangfoldet av systemer gjør det ønskelig å sortere mellom ulike typer, og dette kan gjøres på flere måter. Én måte å gjøre det på er å skille mellom systemer som *overstyrer* føreren og systemer som *informerer* føreren. Til de første hører for eksempel alkolås og antiskrens. Alkolås gjør det umulig å starte bilen dersom en har alkohol i blodet, mens antiskrens (ESP) registrerer når bilen er i ferd med å skrense og reagerer med å stabilisere bilen gjennom å bremse enkelthjul. I den andre gruppen finner vi ryggesensorer, parkeringsassistenter og systemer som ved hjelp av lys eller lyd forteller at bilen kjører over fartsgrensen.

En annen måte å sortere teknologier på er å skille mellom a) innebygde systemer i bilen (for eksempel blokkeringsfrie bremses, trafikktilpasset cruisekontroll og alkolås), b) innebygde systemer som kommuniserer med omverdenen (for eksempel systemer under utvikling basert på utveksling av data mellom biler (V2V), veikant, trafikksentral mv.) og c) kontrollsystemer langs veien (for eksempel automatisk trafikkontroll).

Uansett prinsipper for inndeling har systemene det til felles at informasjon om hendelser blir lagret eller kan lagres elektronisk. De lagrede opplysningene kan direkte eller indirekte knyttes til person, for eksempel ved hjelp av bilens registreringsnummer. Dermed aktualiseres spørsmålet om personvern. Dette gjør den siste inndelingen mellom systemer særlig relevant. Den kan antas å representere prinsipielle skiller hva personvern angår, da den skiller mellom hvor vidt informasjon lagres lokalt og dermed "beholdes" av bileier, eller om informasjon utveksles med systemer utenfor og på den måten gjøres tilgjengelig for andre.

I Norge ivaretas personvernet hovedsakelig av lov om behandling av personopplysninger (Justis- og politidepartementet, 2000). Denne loven har bestemmelser for hvordan personopplysninger skal registreres, lagres og brukes. Den sier at all innhenting av personopplysninger i utgangspunktet skal skje etter et eksplisitt, informert og frivillig samtykke. Med det menes at den som skal gi fra seg opplysninger uttrykkelig skal være gjort oppmerksom på at han eller hun registreres. Derfor er det for eksempel påbudt med skilt som varsler om kameraovervåking. At et samtykke skal være frivillig krever at det må finnes et alternativ, altså at en må kunne utføre den ønskede handlingen uten å gi fra seg opplysninger. Kameraer i byer kan i den sammenheng forsvares med at det er frivillig å gå gater og torg. Der kjøretøyer registreres skal det være sporfritt alternativ. Ved bomstasjoner løses dette ved at det gis mulighet til å betale kontant, i stedet for at føreren bruker en autopassbrikke, med all den registrering det medfører.

Bruken av teknologiske systemer for å skape sikrere ferdsel aktualiserer også andre spørsmål enn de knyttet til personvern. Eksempelvis vil det kunne utfordre vår aksept for inngripen i kjøreatferd og skape uklare ansvarsforhold mellom fører og teknologileverandører. Også andre spørsmål kan tenkes bli stilt. I det følgende vil vi presentere hvilke problemstillinger vi går inn på.

3 Problemstillinger

I prosjektet har vi hatt to overordnede problemstillinger. De er som følger:

- Hvor stort er handlingsrommet for å ta i bruk teknologi (i kjøretøy og langs veiene) som kan bidra til sikrere ferdsel på veiene?
- Hva er det folk oppfatter som truende i forhold til personvern?

Som det vil framgå av dette kapittelet omfatter disse problemstillingene både spørsmål om personvern og om avveininger mellom ulike hensyn.

Loven om personopplysninger knytter personvern til registrering og lagring av personopplysninger. Regjeringen har en bredere oppfatning av hva personvern er: ”Personvern kan defineres og beskrives på mange ulike måter. Sentralt står imidlertid det enkelte menneskets ukrenkelighet og krav på respekt fra andre mennesker, respekt for egen integritet og privatlivets fred. Personvernet er derfor nært knyttet til enkeltindividers muligheter for privatliv, selvbestemmelse og selvutfoldelse.” (www.regjeringen.no)³. Dette viser at det er flere måter å definere personvern på. I dagligtalen er det dessuten et såpass vagt begrep at vi ikke kan ta for gitt at alle deler lovens eller regjeringens forståelse av hva det er og hvordan det sikres. Det vil imidlertid være vanskelig å studere hvordan hensyn til personvern begrenser folks aksept for trafikksikkerhetsteknologier uten å vite hva folk legger i begrepet personvern. Det er derfor naturlig å spørre: *Hvordan forstås personvern? Er personvern viktig? Hva, om noe, oppfattes som å true personvernet?*

I mange tilfeller gir en fra seg personopplysninger i bytte for praktiske og økonomiske fordeler. Eksempelvis krever en autopassbrikke at en gir fra seg opplysninger om navn og adresse, og til gjengjeld slipper en å stoppe opp for å betale med kontanter når en passerer en bomstasjon. Brikken gir også rabatt. Førere vil med andre ord kunne oppleve at hensynet til personvernet står i motsetningsforhold til andre goder, både det overordnede gode som består i sikrere ferdsel og goder som er merkbare for den enkelte i dagliglivet. Derfor spør vi: *Hvordan veier førere hensynet til personvern opp mot praktiske og økonomiske fordeler?*

Som nevnt skal personopplysninger som hovedregel registreres bare etter informert og frivillig samtykke. Det kan imidlertid stilles spørsmål hvorvidt disse vilkårene oppfylles. Eksempelvis kan frivilligheten karakteriseres som illusorisk når det sporfrie alternativet framstår som vesentlig mindre fordelaktig enn det sporbare. Dette kan skje når sporbar adferd belønnes med økonomiske fordeler, som for eksempel rabatter ved bompassering. Også praktiske fordeler knyttet til å gi fra seg opplysninger kan gjøre at det sporfrie alternativet framstår som ikke realistisk. Tilsvarende finnes mange tilfeller

2 <http://www.regjeringen.no/nb/dep/fad/tema/personvern/hva-er-personvern.html?id=448290>

3 <http://www.regjeringen.no/nb/dep/fad/tema/personvern/hva-er-personvern.html?id=448290>

hvor en kan stille spørsmål ved hvor informert et samtykke er. Eksempel på slike tilfeller er der hvor en samtykker ved å krysse av for å ha lest et langt vedlegg med betingelser. Det er rimelig å anta at mange verken leser alt som står, eller leser det hver gang. Dermed mister samtykket sin verdi. På bakgrunn av dette er det naturlig å stille spørsmålet: *Hvor informert og frivillig er ulike former for registrering?*

Kravet om samtykke kan avvikes når særlige hensyn taler for det, for eksempel at det gjøres for å ivareta den registrertes interesser eller av hensyn til fellesskapet. Det siste kan ses som aktuelt her, hvor økt trafikksikkerhet vil komme alle til gode. Dermed er det aktuelt å spørre: *Hvordan veies hensynet til personvern opp mot hensynet til økt trafikksikkerhet?*

4 Teoretisk rammeverk

Det er naturlig å bygge prosjektarbeidet på allerede etablert kunnskap. Dette kapittelet er derfor en presentasjon av hva vi vet om trafikkulykker og ulykkesrisiko, holdninger og atferd i trafikken og om personvern.

Hva finnes av kunnskap? Hvilken kunnskap er relevant her? Vi vil først se nærmere på risikofaktorer og holdninger til sikker ferdsel på vei før vi går nærmere inn på og diskuterer ulike forståelser av personvern. Til slutt trekkes fram ulike betraktninger til bilen og betydningen dette kan ha for studiet av sikker ferdsel, teknologi og personvern.

4.1 Risikofaktorer

I studiet av teknologi for å bedre trafiksikkerheten på vei er det relevant å se litt nærmere både på risikofaktorer i trafikken og holdninger til sikker ferdsel. Trafikk kan studeres som et system bestående av bil, fører og veg, og risikofaktorer kan finnes i alle tre elementer. Det er imidlertid ingen tvil om at bilen har blitt mye sikrere de senere tiår, takket være forbedret kollisjonssikkerhet og mer sikkerhetsutstyr. Uoversiktlige veger og dårlig dimensjonerte svinger er eksempler på forhold som skaper risiko på vegen, men også vegnettet har blitt utbedret, selv om det fremdeles etterlyses tiltak på vegene. Føreren er derimot mye den samme, og Smiley and Brookhuis anslår at om lag 90 prosent av alle trafikkulykker kan tilskrives menneskelig svikt (Smiley and Brookhuis 1987, ref. i Marchau & Heijden, 2003). Med bakgrunn i dette er det rasjonelt å vurdere førerstøttesystemer når en skal iverksette tiltak for å redusere risikoen for dødsfall og skader i trafikken. I det følgende presenterer vi derfor et utvalg risikofaktorer og hvilke teknologiske systemer som finnes for å reduserer risikoen.

Det er blitt gjort mye forskning på forholdet mellom fart og trafikkulykker. Analyser viser at høy fart er en medvirkende årsak til ulykker (Elvik, Christensen, & Amundsen, 2004). Det gjaldt for 46 prosent av dødsulykkene på veg i 2009 (Haldorsen & Rostoft, 2010). For de foregående årene var tallet noe høyere (ibid.). I tillegg øker høy fart skadeomfanget. Risikoen forbundet med fart gjenspeiles ikke i folks holdninger. Våre undersøkelser viser at mange mener det er greit å kjøre for fort når forholdene tillater det og på strekninger med liten trafikk (Bayer & Berg, 2008; Berg & Gjerstad, 2008; Clausen & Heinzerling, 2003). Denne holdningen finner vi langt på vei igjen i atferden, da det er nokså vanlig å kjøre for fort tidlig om morgenen/sent om kvelden, og der det er lite trafikk (Berg & Gjerstad, 2008). Det er flere som forteller at de kjører for fort i 80-soner enn i 60-soner, og det er også en viss andel som tøyser trafikkregler for å komme fort fram (Berg & Gjerstad, 2008; Clausen & Heinzerling, 2003). Også andre studier finner en positiv holdning til høy fart, og at denne holdningen varierer med konteksten (Falk & Montgomery, 2007; Forward, 2006). Eksempelvis ble det å kjøre fort ansett som greit nattetider og i grisgrendte strøk (Falk & Montgomery, 2007). Slike kontekstuelle variasjoner i oppfatninger og adferd knyttet til fart tyder på at fartsgrenser ikke oppfattes som absolutte, men som grenser som kan overskrides.

Vi finner heller ingen ensidig fordømmelse av førere som kjører for fort. I alle våre egne undersøkelser er det en viss andel som ikke vil gå med på at det bare er idioter som råkjørere (Bayer & Berg, 2008; Berg & Gjerstad, 2008; Clausen & Heinzlerling, 2003). Det viser seg også at bilkjøring i noen grad representerer fart og moro, særlig blant unge (Berg & Gjerstad, 2008). Når vi har stilt spørsmål om førerens oppfatninger av hvordan andre vurderer hans eller hennes kjøring, fortelles det om relativt stor aksept for fartsøvertredelser blant venner (Berg & Gjerstad, 2008).

Vi finner også indikasjoner på at førere påvirkes av andre i bilen, uten at dette gir seg entydige utslag. Vi finner både de som forteller at de kjører fortere når de har venner i bilen, og de som blir mer forsiktige (Bayer & Berg, 2008; Berg & Gjerstad, 2008; Clausen & Heinzlerling, 2003). Det er atskillig mer utbredt å la seg påvirke til å kjøre mer forsiktig enn til å kjøre mindre forsiktig.

Myndighetene har forsøkt å redusere farten ved hjelp av lavere fartsgrenser, fartskontroller og holdningskampanjer. Nå kan fartskontrollene gjøres mer effektive ved hjelp av streknings-ATK, det vil si å måle gjennomsnittsfart over en gitt strekning på alle biler og så ilegge bøter til alle som overskrider fartsgrensen. Det er også mulig å forhindre eller forvanske overskridelser av fartsgrensene ved hjelp av automatisk fartstilpasning (ISA). Folks aksept for fartsøvertredelser kan imidlertid gjøre viljen til å ta i bruk slike systemer liten.

Alkohol er en annen risikofaktor i trafikken. Det kan være vanskelig å skille effekten av rus fra andre årsaker, men en antar like fullt at ruspåvirkning (alkohol og/eller narkotika) var en medvirkende årsak i 22 prosent av dødsulykkene på norske veger i perioden 2005-2008.⁴ Til forskjell fra fartsøvertredelser er det svært få som aksepterer promillekjøring, og det er heller ikke mange som sier at de selv kjører med promille (Berg & Clausen, 2004; Berg & Gjerstad, 2008). Også EUs holdningsbarometer konkluderer med at flertallet mener at promillekjøring er risikabel atferd (European Commission, 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 (Hingson & Winter, 2003).

Den vanligste måten å bekjempe promillekjøring på, er promillekontroller langs vegene. Et nytt teknologisk hjelpemiddel er alkolås. Alkolås er et apparat 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. Alkolåsene slås på når tenningen vris om eller når bildøren blir låst opp. På skjermen kommer det beskjed om å blåse. Føreren blåser i munnstykket, og registreres ulovlig promille får en ikke start på motoren. Folks restriktive holdninger til promillekjøring kan øke aksepten for alkolåser.

Statens vegvesen, Vegdirektoratet har definert høyrisikogrupper i trafikken. Dette er gjort med grunnlag i ulykkesstatistikk, noe som tilsier at de har høyere ulykkesrisiko enn befolkningen totalt sett. En av høyrisikogruppene består av eldre førere. De fleste

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

eldre er sikre førere, men sykdom, medisinbruk og svekket funksjonsevne øker risikoen for ulykker (Wang & Carr, 2004). Tatt i betraktning at den demografiske utviklingen vil gi en økning i antall kjørende over 65 år, vil det være svært relevant å spisse innsatsen for økt trafikksikkerhet i denne gruppen. Tradisjonelt sett har en forsøkt å unngå ulykker forårsaket av alderssvikkelser ved å kontrollere helsetilstanden til eldre førere, og ta førerkortet fra dem som vurderes som ikke egnede førere. Noen steder arrangeres det også egne oppfriskningskurs for eldre førere. Nå utvikles flere førerstøttesystem som kan være til hjelp.

Det er et problem i trafikken at folk sovner bak rattet. I følge Statens vegvesen er førere som sovner en av de vanligste årsakene til møte- og utforkjøringsulykker. Slike ulykker medfører som oftest drepte og hardt skadde, og opptil 30 prosent antas å skyldes at føreren sovnet.⁵ Så langt har en prøvd å unngå dette ved hjelp av kampanjer som oppfordrer til pauser underveis i kjøringen. Men også dette kan etter hvert bekjempes teknologisk. Ulike typer systemer er under utvikling. Noen er basert på sensorer i rattet som registrerer hvordan føreren styrer bilen, og som varsler dersom føreren styrer slik svært trøtte førere gjør, det vil for eksempel si med plutselige rattkorreksjoner. Andre varsler på grunnlag av kameraers registrering av øyebevegelser.

4.2 Personvern⁶

Det er vanskelig å finne en allment akseptert definisjon av personvern (Raguse, Meints, Langfeldt, & Peissl, 2008). Mye tyder likevel på at personvern regnes for å være en grunnleggende rettighet, all den tid det tas opp i overnasjonale lovverk (Clarke, 2006). Vi finner det i FNs menneskerettigheter, Europarådets konvensjon om persondatabeskyttelse (nr. 208) og Den Europeiske Unionens personverndirektiv (95/46/EF). EU har i tillegg et direktiv om forbrukervern ved fjernsalg (97/7/EF) og et direktiv om behandling av personopplysninger og beskyttelse av privatlivets fred innen telesektoren (97/66/EF), begge relevante for personvernet. OECD har "Guidelines Governing the Protection of Privacy and Transborder Flow of Personal Data". Også nasjonale lovverk sikrer retten til personvern (Raguse, et al., 2008).

De nordiske landene har nokså like regler (Johansen, Kaspersen, & Skullerud, 2001). I Norge ivaretas personvernet av lov om personopplysninger. Denne loven sier at personopplysninger kan registreres og lagres bare når det er gitt informert, eksplisitt og frivillig samtykke. Unntaket er når opplysningene anses nødvendige for å oppfylle en avtale med den som registreres, eller for å oppfylle den registrertes ønsker før en slik

5 <http://www.vegvesen.no/Om+Statens+vegvesen/Media/Nyhetsarkiv/Nasjonalt/Menn+sovner+oftest+bak+rattet.52029.cms>

6 Mye relevant forskningslitteratur er skrevet på engelsk, og handler om "privacy". Det engelske "privacy" og det norske "personvern" er strengt tatt ikke helt sammenfallende begreper, men av hensyn til leservenligheten oversettes likevel privacy med personvern.

avtale inngås, for at den behandlingsansvarlige skal kunne oppfylle en rettslig forpliktelse, for å ivareta den registrertes vitale interesser, for å utføre en oppgave av allmenn interesse, for å utøve offentlig myndighet, eller for at den behandlingsansvarlige eller tredjepersoner som opplysningene utleveres til kan ivareta en berettiget interesse, og hensynet til den registrertes personvern ikke overstiger denne interessen (Personopplysningsloven § 8).

Som påpekt innledningsvis finnes det ingen entydig definisjon av hva personvern er. I stedet blir det studert på en rekke måter. Noen skiller mellom ulike fokus (for eksempel Bråten, 2008; Johansen, et al., 2001), andre mellom perspektiver og dimensjoner (Burgess, 2008; Clarke, 2006; Leino-Kilpi et al., 2001).

Det påpekes at personvern er viktig sett fra en rekke perspektiver; *filosofisk*, ut fra en tanke om menneskets frihet og integritet, *psykologisk*, basert på vårt behov for et privat rom, *sosiologisk*, fordi vi trenger frihet til å opptre og omgås andre uten å være konstant overvåket, *økonomisk*, fordi å opprettholde levestandarden i konkurranse med andre krever innovasjoner, som igjen krever tankefrihet og rom for eksperimentering, og *politisk*, fordi mennesker må kunne tenke, snakke og handle fritt (Clarke, 2006).

Andre snakker heller om dimensjoner enn perspektiver. Noen konsentrerer seg om fire dimensjoner: *den fysiske*, som tilsier at personvern handler om hvor fysisk tilgjengelig en er for andre, *den psykologiske*, som refererer til den enkeltes muligheter til å bestemme sine verdier, hvem og når de vil dele sine tanker med andre, *den sosiale*, som gjelder individets mulighet til å kontrollere sosiale kontakter, og til slutt *den informasjonsmessige*, som handler om å kunne bestemme hvordan, når og i hvilken grad de vil gjøre personlige opplysninger tilgjengelig for andre (Leino-Kilpi, et al., 2001).

I norsk sammenheng har en ofte studert personvern ut fra tre perspektiver. Blant annet finner vi en slik tilnærming i NOU 1997:19 Et bedre personvern, NOU 2009:1 Personvern og integritet - Personvern i det digitale samfunnet, i teoretiske drøftinger av personvernet (Schartum og Bygrave 2004) og i praktisk forskning (Bråten, 2008). De tre perspektivene har fokus på integritet, makt og beslutninger.

Det integritetsfokusede personvernet handler om kontroll over opplysninger om seg selv, særlig over opplysninger som oppfattes som personlige. Dette illustreres ved at en tenker seg at hvert menneske har en privatsfære, og den som kommer inn i den må enten ha tillatelse eller en god grunn. Tillatelse kan gis både implisitt, som en gjør i vennskap, og eksplisitt, som når en ber om legeundersøkelse. Har en ikke tillatelse må grunnen være desto bedre, for eksempel trafikksikkerhet (når en krever pusteprobe for å identifisere promillekjøring).

Det maktfokuserte personvernet handler om makt og innflytelse. Med utgangspunkt i at kunnskap gir makt aktualiseres spørsmål om hvor vidt den informasjonen som samles inn forrykker balansen mellom grupper. Kunnskap om enkeltpersoner kan være et middel for å påvirke eller styre atferd (Johansen, et al., 2001). Ut fra dette perspektivet blir det viktig å begrense mulighetene til å påvirke andre på grunnlag av personopplysninger.

Det beslutningsfokuserte perspektivet på personvern er opptatt av at svært mange beslutninger tas på grunnlag av personopplysninger. De følger disse konsekvensene kan få for den enkelte, gjør det svært viktig at både opplysningene og beslutningene er riktige.

De tre ovennevnte perspektivene kretser alle rundt informasjon. Denne tanken kan tas videre: Personvern er *kunnskap* i den forstand at det handler om kunnskap om menneskers privatsfære (Burgess, 2008). Det er også *meta-kunnskap*, det vil si kunnskap om kunnskap: hvem vet hva, og hvordan har de fått vite det. I tillegg er personvern *kontroll over kunnskap*, det vil si kontroll over hvordan kunnskap blir brukt (ibid.).

Til tross for ulike benevninger har de ovennevnte inndelingene mye til felles. På hver sine måter sier perspektivene noe om hva personvern er og hvorfor det er viktig. Kontroll synes særlig viktig, både over personlig informasjon og et personlig rom. Med å vektlegge en slik kontroll oppnår en minst to ting. For det første gjør en registrering og lagring av opplysninger til å leve med. Det er helt nødvendig, ettersom en kan vanskelig tenke seg et samfunn uten at det skjer. Mange hensyn taler for en viss bruk av personopplysninger. Blant annet har bruk av personopplysninger bidratt til å forbedre levestandarden for mange (Lace, 2005). For det andre opprettholdes en grense mellom det offentlige og det private. Det gjøres ved at andres innsyn, og dermed også mulighet til makt, i den enkeltes privatsfære begrenses. En kan si at en sikrer en grense mellom den enkelte og samfunnet. Dermed handler ikke personvern "bare" om regler for hvordan personopplysninger skal samles inn, lagres og brukes, slik personopplysningsloven kan gi inntrykk av. Det blir også som en forsvarsmekanisme mot samfunnets press på den enkelte (Leino-Kilpi, et al., 2001).

Personvern kan videre sies å bli strukturert av to typer sosiale normer som hindrer andre i innsyn i den enkeltes liv (Schoeman, 1992). Den ene typen gir diskresjon slik at en kan oppføre seg som en vil. Å respektere andres hus gir eierne frihet til å leve der i tråd med egne ønsker. De kan male og møblere det som de vil, rydde eller la være, og ha beina på bordet. Den andre typen normer uttrykker derimot en form for sosial kontroll; visse ting *skal* holdes innenfor husets fire vegger, ikke for at noen skal kunne uttrykke sin individualitet, men for å sikre en allment akseptert oppførsel.

Grensene mellom det offentlige og det private er ikke statiske, men endres over tid og kan variere fra sted til sted (Lyon, 2001). Det betyr at vi vil kunne finne variasjoner i hvor mye offentlig inngripen personer tolererer i sitt privatliv. Dette kommer til uttrykk blant annet i diskusjoner om den norske familiepolitikken. Eksempelvis oppfatter noen fedrekvoten, som sikrer far en viss andel av permisjonen, som en utidig innblanding i mors og fars fordeling av permisjonen seg imellom. Tilsvarende kan vi stille spørsmål om bilkjøring: I hvor stor grad skal myndighetene bestemme hvordan vi kjører? På mange måter bestemmer de svært mye. Det er krav om opplæring og førerkort og tekniske krav til bilen, og førere må forholde seg til fartsgrenser og andre trafikkregler. Å kjøre bil er med andre ord en svært regulert aktivitet. Det kan derfor ses som et paradoks at bilkjøring likevel forbindes med frihet. Se bare hva Aretha Franklin synger i Freeway of love:

Knew you'd be a vision in white	Goin' ridin' on the freeway of love
How'd you get those pants so tight?	Wind's against our back
Don't know what you're doin'	Ain't we ridin' on the freeway of love
But you must be livin' right	In my pink Cadillac?
We got some places to see	Never you mind the exit signs
I brought all the maps with me	We got lots of time
So jump right in...Ain't no sin	We can't quit 'til we get
Take a ride in my machine	To the other side
City traffic movin' way too slow	With the radio playin' our song
Drop the pedal and go...go...go	We keep rollin' on
Goin' ridin' on the freeway of love	Who knows how far a car can get
Wind's against our back	Before you think about slowin' on down
Goin' ridin' on the freeway of love	City traffic movin' way too slow
In my pink cadillac	Drop the pedal and go...go...go

Bilen trenger ikke være Cadillac – eller Jaguar, for den saks skyld, for å gi eieren følelsen av frihet. Det engelske bandet Madness har følgende tekst på repertoaret:

I've been driving in my car, it's not quite a Jaguar
I bought it in Primrose Hill from a bloke from Brazil
It was made in fifty-nine in a factory by the tyne
It says Morris on the door, the g.p.o. owned it before
I drive in it for my job, the governor calls me a slob
But I don't really care, give me some gas and the open air

It's a bit old but it's mine, I mend it in my spare time
Just last week I changed the oil, the rocker valves and the coil
Just last week I changed the oil
Last week it went round the clock, I also had a little knock
I dented somebody's fender, he learnt not to park on a bender, ha ha ha

I've been driving in my car, it don't look much but I've been far
I drive up to Muswell Hill, I've even been to Selsey Bill
I drove along the A45, I had her up to 58
This copper stopped me the other day, you're mistaken what could I say
The tyres were a little worn, they were o.k., I could have sworn
I like driving in my car, I'm satisfied I've got this far

I like driving in my car, it don't look much but I've been far
I like driving in my car, even with a flat tyre
I like driving in my car, it's not quite a Jaguar
I like driving in my car, I'm satisfied I've got this far

Når en ser personvern som noe som berører forholdet mellom det offentlige og det private, mellom individet og samfunnet, kan det være interessant å spørre hvor bilen hører hjemme; i privatsfæren eller i den offentlige sfæren? Forskning tyder på at til tross

for all styring representerer bilen et eget rom for føreren. En studie av medlemmer i en amcar-klubb konkluderer med at "Det er i interaksjonen mellom *det lukkede rommet* i bilen og bilens *kapasitet for bevegelse* hvor viktige ting skjer. Inni bilen er en verden lukket ute og en annen lukket inn. Bilføreren kan sies å unndra seg verden på *utsiden* når han er i dette rommet, men samtidig har han et stort potensial til å bygge sin egen verden *inni bilen*" (Lamvik, 1996:167). Noen markerer rommet med særlige kjennetegn, som for eksempel terninger i speilet eller et bestemt utseende interiør. Kjennetegnene kan også være utenpå, som for eksempel en "N" for å vise at bilen kommer fra Norge, eller klistremerkene som forteller hvor bilen har vært, slike som var mer vanlige før. Mange lastebilførere lakkerer navnet sitt på bilen, og / eller andre motiver. På den måten gjøres bilen mer personlig.

Bilen kan også få et personlig preg fordi den er åsted for personlige aktiviteter utover selve kjøringen. Førere hører på radio, musikk eller lydbok. Uten at det er mulig å si noe om i hvilken utstrekning det forekommer, er det flere eksempler på at førere både leser avisen, barberer seg, sminker seg. En kan se bilen som en forlengelse av hjemmet, som en mobil utvidelse (Otnes, 2001). Bilen er som en entré på hjul (ibid.). Motsatt kan den også ses som en utvidelse av kontoret, tatt i betraktning at en tar jobbrelevante telefonsamtaler der, sender beskjeder og kanskje også forbereder seg på andre måter. For yrkesførere er den selve arbeidsverktøyet.

4.3 Avveininger

I mange sammenhenger oppfattes personvern som et udelt gode (O'Hara & Shadbolt, 2008). Samtidig blir det ofte stående i et motsetningsforhold til andre verdier som oppfattes som viktige (O'Hara & Shadbolt, 2008), eller underminerer fellesgoder i samfunnet (Etzioni, 1999). Trafikksikkerhet, som vi her er opptatt av, er bare ett av mange eksempler på det. Helt konkret kan nevnes streknings-ATK, som måler gjennomsnittsfarten over en gitt strekning. Streknings-ATK er et virkemiddel for å registrere fartsovertredere og på den måten få ned farten på strekningen. Fra forskning og ulykkesgranskninger pekes det på at antallet drepte og skadde ville gått drastisk ned dersom fartsgrenser ble satt ned og i større grad overholdt (Elvik, 2001). Streknings-ATK er likevel et kontroversielt tiltak, ettersom det å ta bilde av en bilfører anses som overvåking, og dermed en trussel mot personvernet.

Fra tid til annen oppfordres vi til å være mer opptatt av personvern. De beskylder folk for å være likegyldige. Men på spørsmål svarer de fleste at de er opptatt av personvern. Berendt, Günther et al (2005) refererer til en tysk undersøkelse blant internettbrukere som forteller at 75 prosent sier de er redde for at personvernet kan bli truet når de surfer på internett. I følge Westin (Kumaraguru & Cranor, 2005) er 25 prosent personvern-fundamentalister, det vil si at de har generelt liten tillit til organisasjoner som ber om personlig informasjon. De bekymrer seg for de registrerte data, og bekymringen gjelder både kvaliteten på dataene og tilleggsbruk (formålsutglidning). Når de kan velge, foretrekker de å ha kontroll over personvern fremfor forbrukertjenester (consumer-service). Også andre studier finner grupper som er svært opptatt av sitt personvern (for eksempel Berendt, et al., 2005). I Norge viser en undersøkelse gjennomført av

Datatilsynet at folk er svært bevisste på hvem de deler informasjon med (Datatilsynet, 2009).

Mange sier at de bryr seg om personvern, men oppfører seg som om de ikke gjør det (Berendt, et al., 2005; Norberg, Horne, & Horne, 2007). Eksperimenter på atferd på internett viser at det er et gap mellom hvor opptatt folk er av personvern og hvor mye informasjon de faktisk gir fra seg (ibid.). Dette kan kalles "personvern-paradokset" (the privacy paradox) (Norberg, et al., 2007).

De fleste har et pragmatisk forhold til personvern (Westin, referred in Kumaraguru & Cranor, 2005). Pragmatikere vurderer fordeler og ulemper, og de sjekker hvilke prosedyrer som finnes for å sikre nøyaktighet. De mener at organisasjoner og myndigheter skal gjøre seg fortjent til tillit, ikke forutsette at de automatisk har det (ibid.). Presentert på denne måten framstår pragmatikere som svært rasjonelle og grundige. Ikke alle tror på et slikt bilde. Berendt (2005), for eksempel, hevder at mennesker glemmer hva de mener om personvern, og derfor gir fra seg mer personlig informasjon enn de sier at de vil. Hun mener også at de stoler for mye på reguleringer (ibid.). I praksis vil det si at vi har for stor tillit til at lovverket sikrer at personvernet ivaretas. Nå kan det diskuteres hva som er *for* stor tillit. Tilliten kan dessuten variere avhengig av hvem som ønsker den. Prosjekter gjennomført i flere europeiske land antyder at en i enkelte land, blant annet i Tyskland, har større tillit til private aktører enn til myndighetene. Derimot viser en norsk spørreundersøkelse at folk generelt stoler på dataansvarlige, uavhengig av om de er private eller offentlige (Ravlum, 2005).

I spørsmål om å gi fra seg personopplysninger spiller eventuelle fordeler en viktig rolle. Muligheten for å oppnå fordeler påvirker viljen til å gi fra seg opplysninger (Berendt, et al., 2005; Melander-Wikman, Fältholm, & Gard, 2008; Olivero & Lunt, 2004). Det gjelder i ulike situasjoner, for eksempel både atferd på nettet (Berendt, et al., 2005; Olivero & Lunt, 2004), og blant eldre som bruker sikkerhetsalarm med GPS (Melander-Wikman, et al., 2008). Dermed blir også fordelene ulike; noen ganger er det snakk om anbefalinger og rabatter (Berendt, et al., 2005; Olivero & Lunt, 2004) og andre ganger om å få hjelp til når en er ute av stand til å hjelpe seg selv (Melander-Wikman, et al., 2008). I et norsk forsøk der unge førere kjørte med ISA som registrerte fart og akselerasjon, oppgav 40 av 48 at den viktigste årsaken til at de deltok i forsøket var at de fikk redusert forsikringspremie på 30 prosent (Berg, Bayer, & Thesen, 2008a). Førerne var 25 år og yngre. Dette kan ha hatt betydning for motiverende reduksjonen virket, ettersom yngre ser ut til å være mer villige til å bytte personopplysninger mot fordeler enn eldre (Ravlum, 2005). Yngre er også mer villige enn eldre til å dele informasjon. Til gjengjeld er de mer forsiktige med hvem de deler informasjon de oppfatter som sensitiv med (Datatilsynet, 2009).

Rabatter blir brukt også i andre sammenhenger for å få folk til å ta i bruk teknologiske systemer i trafikken, slik tilfellet er med køfribrikker som gir billigere bompassering enn om en betaler kontant. Ikke alle systemer tilbyr økonomiske fordeler. Mange førerstøttesystemer tilbyr "bare" sikrere ferdsel, som for eksempel ryggesensorer og sensorer som varsler når du ligger for nært bilen foran. Flere av disse systemene gir ingen direkte fordel til førere som vanligvis kjører sikkert. Indirekte vil likevel alle kunne dra fordel av systemene, ettersom alle nyter godt av at trafikken blir tryggere. Det

er et interessant spørsmål om slike fordeler har samme appell som mer synlige og direkte erfarte fordeler. Ikke så å forstå at økonomiske fordeler er de eneste som vinner fram. I ISA-forsøket ble også trafiksikkerhet generelt, et ønske om å lære mer om egen kjøreatferd og hjelp til å unngå fartsoverskridelser oppgitt som grunner til å delta i forsøket (Berg, Bayer, & Thesen, 2008b).

Personopplysningsloven lister opp hvilke opplysninger som regnes som sensitive (§ 2), og som det kreves konsesjon for å registrere (§ 33). Blant annet gjelder det informasjon om at en person har vært mistenkt, siktet, tiltalt eller dømt for en straffbar handling. Trafikkreglene, og folks holdninger til dem, gjør mange bilførere til lovbrøtere. Flere av de nye trafiksikkerhetsteknologiene vil registrere og lagre lovovertridelser. Eksempelvis annonseres alkoholåser med at de kan lagre 4000 innblåsninger. Innblåsningene registreres med promille, og det registreres også om bilen ble låst eller ikke, altså hvor vidt alkoholåsen forhindret start. ISA registrerer fartsoverskridelser. Andre systemer kan lagre opplysninger om atferd som ikke er kriminell, men som like fullt anses som uforsvarlig.

Det er ikke opplagt hvordan dette vil påvirke aksepten for trafiksikkerhetssystem. I ISA-forsøket var deltakerne fullt klar over at kjøringen ble registrert, likevel kjørte de over fartsgrensen (Berg, et al., 2008b). Det kan ha hatt betydning at de visste registreringen ikke ville bli brukt for å gi dem bøter, men det kan også tolkes som å være i overensstemmelse med tidlige funn i dette prosjektet, og som indikerer at autonomi er viktigere enn anonymitet (Berg & Gjerstad, 2009).

5 Datagrunnlag

Prosjektet har som formål å si noe om i hvilken grad bruk av trafikksikkerhetsteknologier begrenses av hensynet til personvern. Problemstillingen kan besvares på flere måter. Eksempelvis kunne den blitt besvart utelukkende med referanser til lovverket, altså med å vise hvor vidt loven om personopplysninger begrenser bruk av trafikksikkerhetsteknologier. Lovverket gir imidlertid ikke svar på aksepten for anvendelse av slike teknologier for å bedre trafikksikkerheten. Vår undersøkelse er derfor relativt bredt anlagt og baserer seg både på kvalitative og kvantitative data. Vi har vekt på å få fram flere perspektiver. Dette innebærer at vi har vært opptatt av synspunkter på forholdet mellom teknologi, trafikksikkerhet og personvern både blant ulike fagmyndigheter, politikere og bilister. Hva bilistene angår, har vi også ønsket å fange opp hva de aksepterer av teknologi og trusler mot personvernet.

Prosjektet har hatt en åpen tilnærming til feltet. Trafikksikkerhetsteknologi og personvern er begge begreper som ikke nødvendigvis er så godt kjent utenfor fagmiljøene. Mange kan ha en forståelse av hva de betyr, uten at de nødvendigvis har en klar definisjon. Vi har valgt et metodisk design som har gitt oss mulighet til å forholde oss til dette ved at vi først foretok kvalitative intervjuer med fagpersoner før vi intervjuet representanter for politikk og bilførere. Dataene benyttet vi også som grunnlag for utarbeidelse av et spørreskjema som ble sendt til et representativt utvalg av bilførere i Norge.

5.1 Kvalitative intervjuer

Det er foretatt 30 kvalitative intervjuer. Vi la vekt på å innhente data fra ulike ståsted både fra fagpersoner relevante for trafikksikkerhet, teknologi og personvern, representanter for politisk syn på feltet og bilførere med og uten spesifikk erfaring med trafikksikkerhetsteknologier. Intervjuene ble foretatt i første fase av prosjektet og fordeler seg på følgende måte:

1. Fageksperter knyttet til personvern generelt og teknologi, transportsikkerhet og personvern spesielt (åtte intervju)
2. Representanter fra politikk (fem intervju)
3. Personer/bilførere uten særskilte erfaringer eller forkunnskap knyttet til teknologi, trafikksikkerhet og personvern i den forbindelse (seks intervju)
4. Personer/bilførere med erfaring eller forkunnskap knyttet til relevant teknologi
 - a. Personer som hadde kjørt med ISA og datalogger (fem intervju)
 - b. Personer som med erfaring på bruk av relevant teknologi, blant annet alkolås (fem intervju)

Det er vanskelig å finne førere med erfaring utover det vanlige med trafikksikkerhetsteknologier, altså førere i sistnevnte kategori. Vi valgte derfor å lete etter informanter blant deltakere i forsøket Ungtrafikk. Ungtrafikk var et forsøk der unge førere i Karmøy kjørte med ISA og datalogger installert i bilene i en periode på 17 måneder. Forsøket startet 2006 og deltakerne var da mellom 18 og 25 år gamle. Disse informantene hadde spesifikke erfaringer både med ISA som førerstøtte og det at deres kjøreatferd ble registrert, analysert og rapportert anonymt.

Den andre kategorien bilfører med erfaring og forkunnskap er personer som har benyttet alkohol gjennom Statens vegvesens introduksjon av alkohol i egen kjøretøypark. Informantene er ansatte i ulike avdelinger. En informant jobbet konkret med drift av teknologi, mens de andre jobber med ulike deler av Statens vegvesens ansvarsområde og kan betegnes brukere med en viss teknologikunnskap og som har brukt alkohol. Som ansatte i Statens vegvesen må de kunne antas å vite mer om trafikksikkerhet enn folk flest. Dermed vil intervjuene med dem være godt egnet til å få fram avveininger mellom hensyn til trafikksikkerhet og hensyn til personvern.

Blant fagekspertene valgte vi å intervju representanter fra kontrollmyndighetene og fagetatene knyttet til sikkerhet. Vi intervjuet også informanter med juridisk kompetanse og representant for fagorganisasjon og forsikring.

Som informanter fra politikken har vi representanter fra politiske partier og politisk myndighet. En svakhet med denne delen av datamaterialet er at det lot seg ikke gjøre å få til intervjuer med representanter fra politisk høyreside.

Aldersspredningen blant informantene er bred. På tidspunktet for intervjuingen var den yngste 24 år og den eldste 79 år. Det er flere menn enn kvinner som har blitt intervjuet. Av deltakere i Ungtrafikk var det bare menn som sa ja til å bli intervjuet. De fleste informantene fra Statens vegvesen, myndighetene og av politikere er menn. Fire av de seks "vanlige førerne" er kvinner.

5.2 Spørreskjemaundersøkelse

Våren 2010 ble det gjennomført en spørreskjemaundersøkelse om trafikksikkerhet, bruk av teknologi og personvern. Spørreskjemaet ble sendt ut til et landsrepresentativt utvalg på 4000 personer med førerkort for bil. Utvalget ble trukket fra førerkortregisteret. Svarene representerer slik sett ikke hele Norges befolkning, men den delen av befolkning som har førerkort. Undersøkelsen ble sendt ut per post med mulighet til å besvare og returnere papirskjema per post eller elektronisk via internett. Det ble sendt ut én påminnelse om å besvare undersøkelsen. Samlet mottok vi 23 prosent svar. Nærmere to av tre benyttet papirskjemaet og resten besvarte undersøkelsen elektronisk.

Erfaringer fra tilsvarende undersøkelser viser at det er vanskelig å oppnå høy svarprosent. Denne undersøkelsen gikk bredt ut til alle lag av befolkningen. Slike brede undersøkelser har ofte lavere svarprosent enn undersøkelser i begrensede grupper av befolkningen. Videre oppnår en gjerne høyere svarprosent i undersøkelser som omhandler tema som informanter har klare oppfatninger om. Sett i lys av at personvern

knyttet til teknologi og trafikksikkerhet for mange er et tema som de har befattet seg lite med og bredden av undersøkelsen, må svarprosenten kunne anses som tilfredsstillende.

Undersøkelsen representerer populasjonen (personer med førerkort for bil) svært godt i forhold til kjønn og geografi, men som vi ofte ser i utvalgsundersøkelser er de yngste og eldste aldersgruppene underrepresentert. På grunn av den sistnevnte skjevheten i dataene, har vi valgt å vekte for dette. Der ikke annet er nevnt, legger vi vektete data til grunn for analysene.

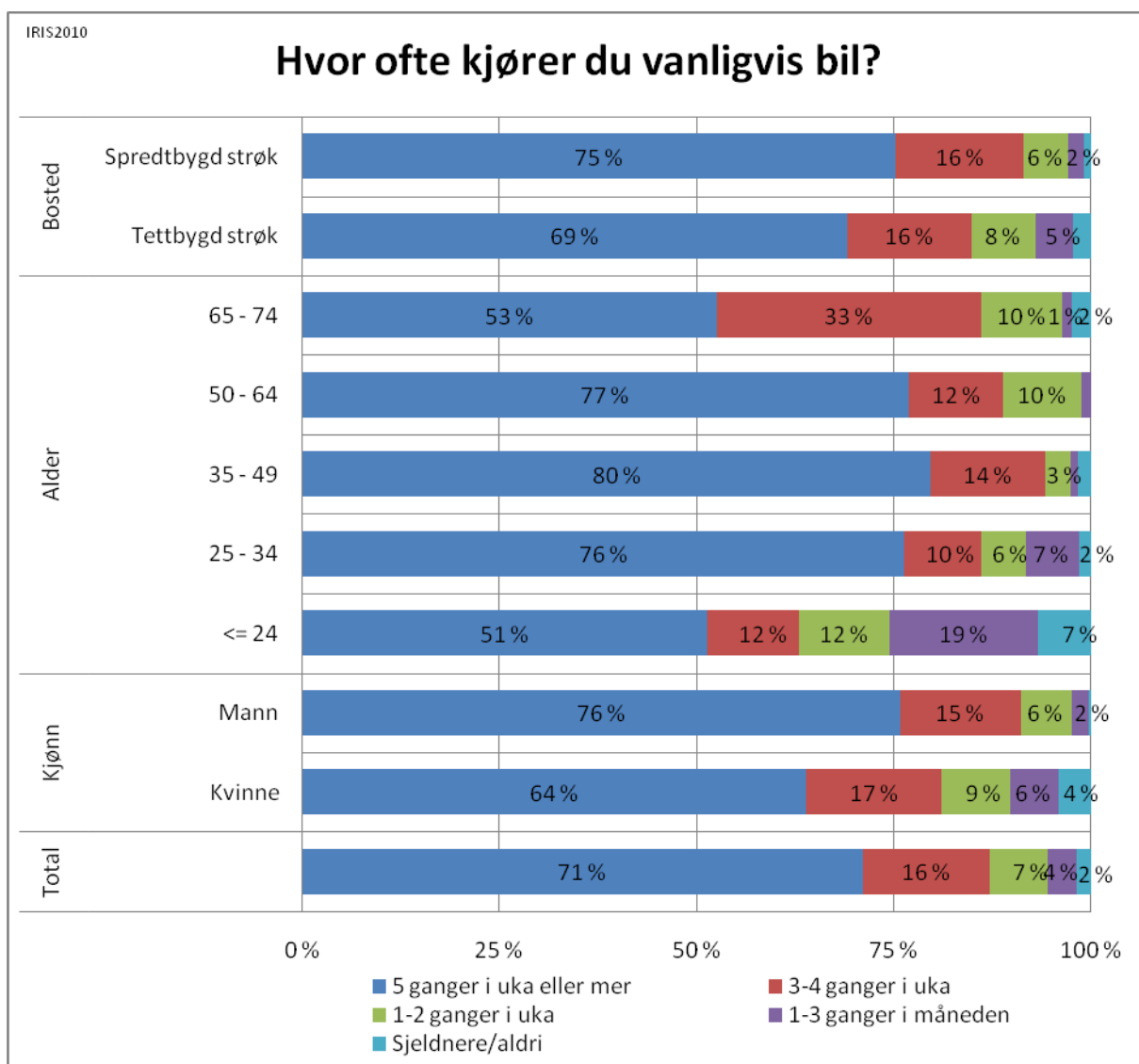
6 Holdninger til sikkerhet, vurderinger av teknologi og personvern blant personer med førerkort for bil

I dette kapitlet viser vi funn fra spørreskjemaundersøkelsen. Spørreskjemaet⁷ startet med en bolk om egen bilkjøring og vurdering av situasjoner i trafikken. Deretter kom spørsmål om registrering / overvåking i trafikken, før vi stilte mer konkrete spørsmål om trafikksikkerhetsteknologier spesielt og alkolås og ISA spesielt. Avslutningsvis spurte vi om bakgrunnsopplysninger. Dette kapitlet har hovedsakelig samme disposisjonen.

6.1 Sikker ferdsel

Det er rimelig å anta at syn på personvern knyttet til teknologi og trafikksikkerhet blant annet vil avhenge av hvor mye en kjører bil. Figur 2 gir en oversikt over svarfordelingen på spørsmålet: Hvor ofte kjører du vanligvis bil?

⁷ Se for øvrig vedlegg.



Figur 2. Hvor ofte kjører du vanligvis bil?(Ikke medregnet bilturer som passasjer).
Andel svar i prosent.

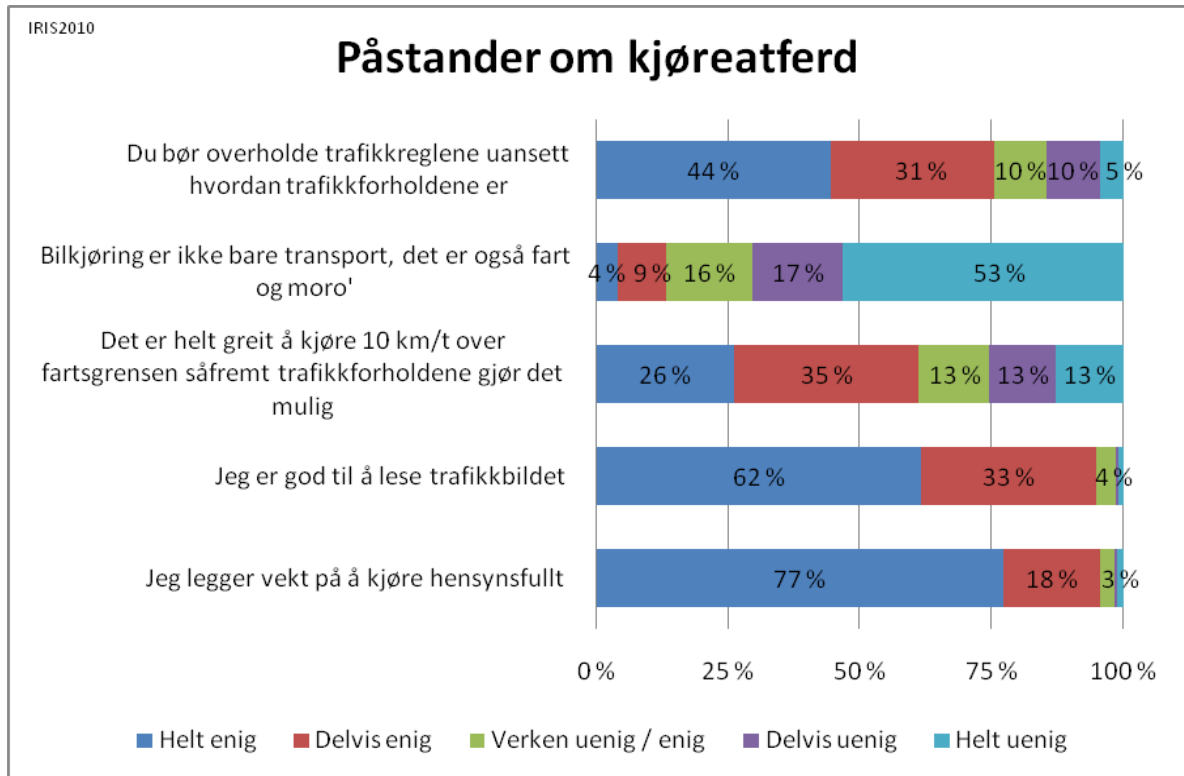
Undersøkelsen viser at hele 95 prosent kjører bil en eller flere ganger i uka og 64 prosent kjører bil fem ganger i uka eller mer. Spørsmålet ble konkret knyttet til antall kjørreturer som fører. Bilturer som passasjer kommer i tillegg.

Det er rimelig å anta at undersøkelsen oppleves som mer relevant for personer som kjører bil ofte enn for de som sjeldent eller aldri gjør det. Derfor er angitt bilbruk trolig høyere blant de som har svart på undersøkelsen enn den er i den totale befolkningen.

Undersøkelsen viser variasjoner i bruk av bil ulike grupper imellom. Menn kjører oftere enn kvinner. De yngste (personer under 25 år) kjører minst og følges deretter av de eldste (75 år eller eldre). Mellom de andre aldersgruppene er det kun mindre variasjoner. I forhold til inntekt er det først og fremst den laveste inntektskategorien, personer med inntekt under 200 000 kr, som skiller seg ut gjennom lavere bilbruk (ikke vist i figuren). Personer som svarer at de bor i spredtbygd strøk benytter bil oftere enn

personer i tettbygd strøk. Undersøkelsen gir også mulighet til å se yrkesføreres bilbruk. Yrkesførere benytter naturlig nok oftere bil enn resten av befolkningen.

Undersøkelsen viser at flertallet av bilførerne legger vekt på å kjøre hensynsfullt og ser på seg selv som gode til å lese trafikkbildet. Hele 95 prosent sier seg helt eller delvis enige i påstandene om dette. Andelen som er helt enig er imidlertid større for påstanden *jeg legger vekt på å kjøre hensynsfullt* enn for påstanden *jeg er god til å lese trafikkbildet*.

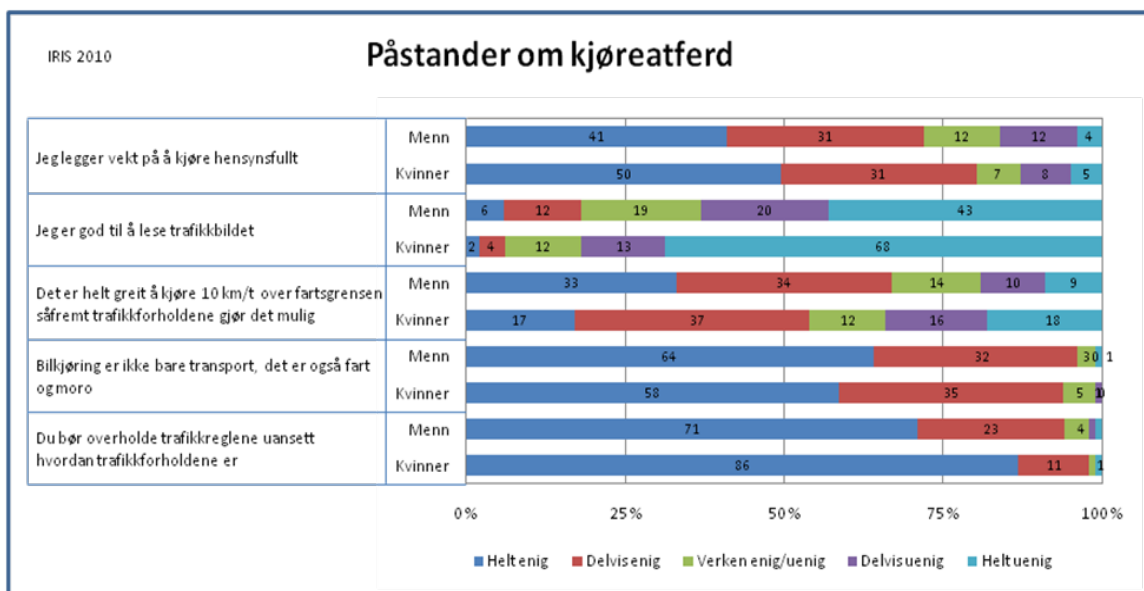


Figur 3. Påstander om holdninger og adferd i trafikken. Andel enig / uenig i prosent.

Tre av fire svarer bekreftende (delvis eller helt enig) på påstanden *du bør overholde trafikreglene uansett hvordan trafikforholdene er*. Dette gjelder ikke fartsgrensen: Det er 61 prosent sier seg helt eller delvis enig i påstanden *det er helt greit å kjøre 10 km/t over fartsgrensen såfremt trafikforholdene gjør det mulig*. Dette tyder på at fartsgrensen ikke oppfattes en absolutt grense. For en liten andel på 11 prosent er *bilkjøring ikke bare transport, det er også fart og moro*. Dette avvises av flertallet; 70 prosent er helt eller delvis uenig i denne påstanden.

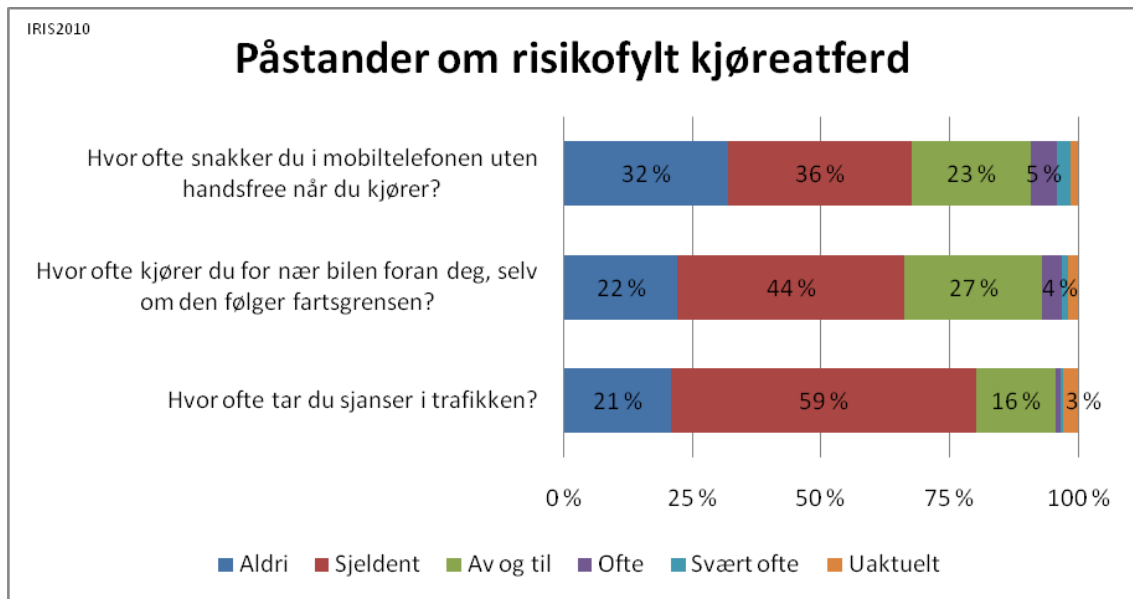
Det er signifikant flere kvinner som svarer bekreftende på at de legger vekt på å kjøre hensynsfullt og at trafikreglene bør overholdes uansett hvordan trafikforholdene er. Mens det er 86 prosent kvinner som er helt enig i at *Jeg legger vekt på å kjøre hensynsfullt*, er det 71 prosent menn som gjør det samme. Nøyaktig halvparten av kvinnene er helt enige i at *Du bør overholde trafikreglene uansett hvordan trafikforholdene er*, mens tilsvarende tall blant mennene er 41 prosent. Motsatt er det signifikant flere menn som vurderer seg som gode til å lese trafikkbildet og synes det er

greit å kjøre 10 km/t over fartsgrensen når trafikforholdene gjør det mulig. Det er 64 prosent av mennene som sier seg helt enige i at Jeg er god til å lese trafikkbildet, mens 58 prosent kvinner gjør det samme. Forskjellen mellom kvinner og menn er størst når det gjelder fart: mens 17 av kvinnene er helt enige i at *Det er helt greit å kjøre 10 km/t over fartsgrensen så fremt trafikforholdene gjør det mulig* er tilsvarende tall blant menn 33 prosent.



Figur 4 Påstander holdninger og adferd i trafikken. Sammenligning mellom menn og kvinner.

En andel på 21 prosent svarer at de aldri tar sjanser i trafikken. I følge Veitrafikkloven har *alle* førere ansvar for å ferdes aktpågivende og varsomt, og dermed kan en andel på 21 prosent som ikke tar sjanser umiddelbart synes liten. I det store og hele kan svarfordelingene likevel tolkes positivt: De fleste (59 prosent) sier at de sjeldent tar sjanser i trafikken, og 16 prosent oppgir at de gjør det av og til. Kun en marginal andel svarer at de ofte eller svært ofte tar sjanser i trafikken.



Figur 5. Påstander om risikofylt kjøreatferd. Andel aldri / ofte i prosent.

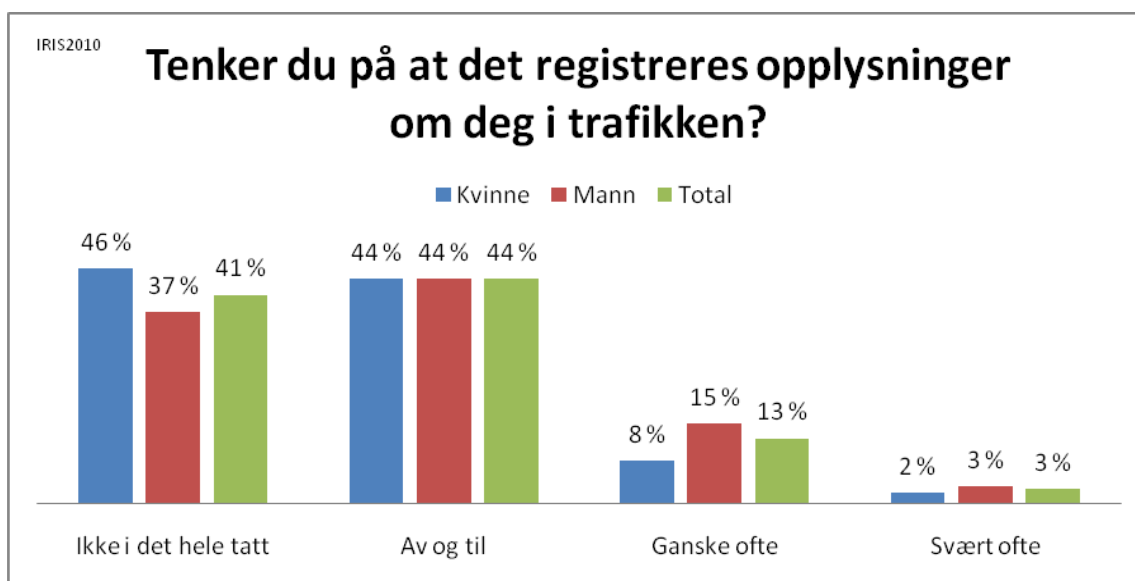
Påstanden om *hvor ofte du kjører for nær bilen foran deg, selv om den følger fartsgrensen* dreier seg både om aktsomhet og fart. Passer en ikke på, er det lett å holde for liten avstand til bilen foran. Mange kan føle det ubehagelig eller føle seg presset til å sette opp farten dersom kjøretøy bak ligger tett innpå. To tredjedeler, 66 prosent, svarer at de aldri eller sjeldent kjører for nær bilen foran selv om den følger fartsgrensen, mens 27 prosent svarer at de gjør dette av og til.

Det er forbudt for en fører å snakke i håndholdt mobiltelefon. En liten andel på 8 prosent svarer imidlertid at de gjør det ofte eller svært ofte. Det store flertallet svarer likevel at de overholder dette forbudet (68 prosent svarer aldri eller sjeldent).

6.2 Personvern og registreringer av opplysninger i trafikken

Personvern dreier seg om vern av registrerte opplysninger og hvordan disse opplysningene blir benyttet. Når vi er opptatt av holdninger til personvern knyttet til ferdsel i trafikken, er det interessant å undersøke hvorvidt førere tenker på at det blir registrert opplysninger om deres kjøring.

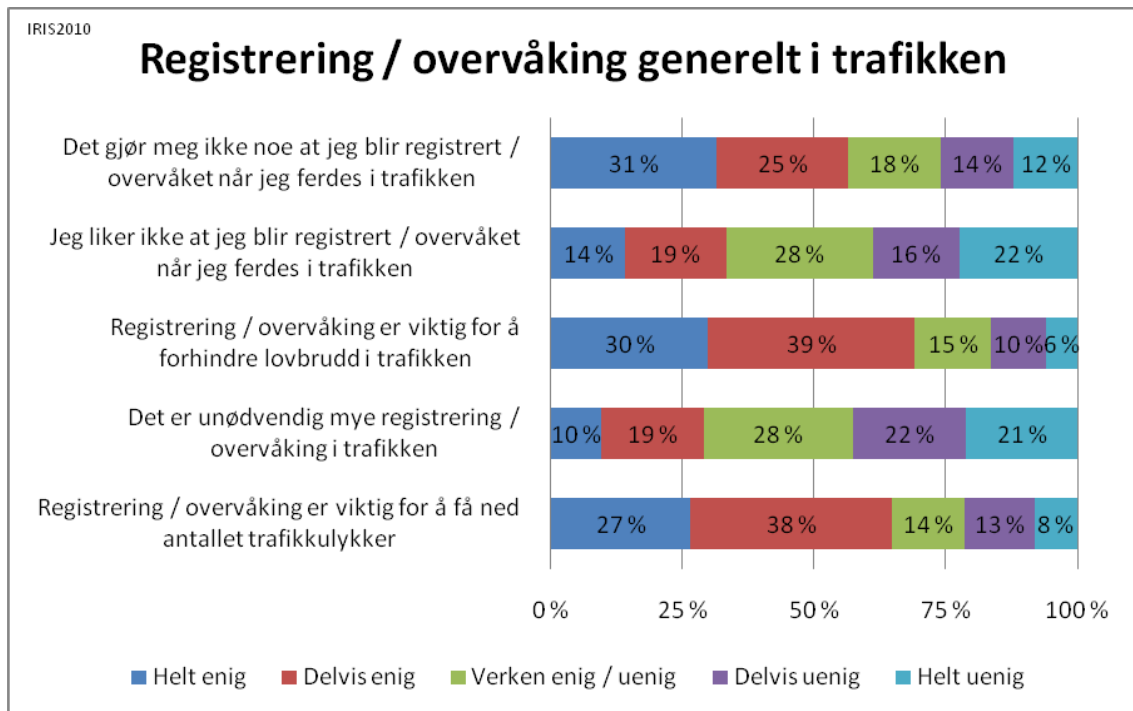
Som Figur 6 viser, svarer rundt 40 prosent at de *ikke i det hele tatt* tenker på at det registreres opplysninger om dem i trafikken, mens 44 prosent tenker på dette av og til. Undersøkelsen viser også at en viss andel (16 prosent) tenker ganske eller svært ofte på at de blir registrert i trafikken. Det er signifikant flere menn som tenker over dette enn kvinner. Det er ingen signifikante forskjeller mellom ulike grupper fordelt etter alder, inntekt, utdanningsnivå eller bilbruk.



Figur 6. Tenker du at det registreres personopplysninger om deg i trafikken? Andel svar i prosent.

Hvordan vurderer bilførere så det at det blir registrert opplysninger om dem eller at deres kjøreatferd blir overvåket i trafikken? Som vist i Figur 7 svarer 65 prosent av bilførere at de er helt eller delvis enige i at *registrering / overvåking er viktig for å få ned antallet bilulykker*. Motsatt sier 21 prosent seg helt eller delvis uenige i påstanden. Det er 69 prosent som er helt eller delvis enige i at *det er viktig for å forhindre lovbrudd i trafikken*, mens 16 prosent er helt eller delvis uenige. Et flertall på 56 prosent svarer også at de er helt eller delvis enig i påstanden *det gjør meg ikke noe at jeg blir registrert / overvåket når jeg ferdes i trafikken*, mens 26 prosent er i mot. Til tross for noen ulikheter viser svarene på disse påstandene at flertallet av førere støtter bruk av teknologi som tiltak for å hindre lovbrudd og redusere trafikkulykker. Det bør imidlertid legges til at 20 til 25 prosent av førerne er skeptiske til dette.

Selv om flertallet bekrefter viktigheten av at det foregår registrering / overvåking i trafikken og sier det ikke gjør dem noe, svarer 1 av 3 bekreftende på påstanden *jeg liker ikke at jeg blir registrert / overvåket når jeg ferdes i trafikken*. Andel som svarer verken enig / uenig er her høyere enn for de foregående påstandene, mens 38 prosent er delvis / helt uenig.

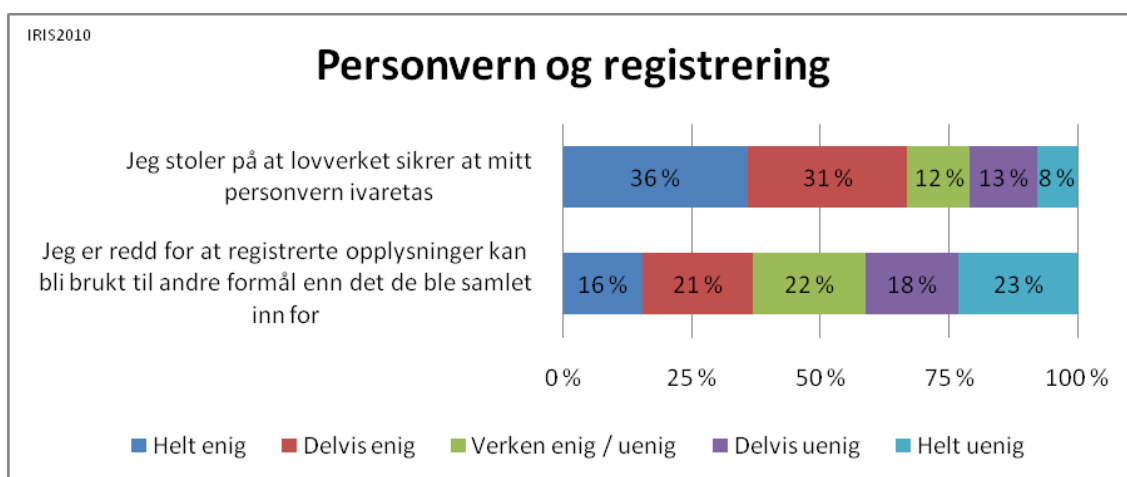


Figur 7. Enighet / uenighet med påstander knyttet til registrering / overvåking i trafikken. Andel svar i prosent.

Hvorvidt *registrering / overvåking er viktig for å forhindre lovbrudd i trafikken* vurderes også litt mer delt. At 28 prosent sier seg verken enig / uenig, kan tyde på at det knytter seg større usikkerhet til påstanden. En tilsvarende andel svarer bekræftende på at det er unødvendig mye registrering / overvåking i trafikken, mens de resterende 43 prosent er uenig i dette.

Det er forskjell mellom hvordan menn og kvinner vurderer disse påstandene. Generelt sett er kvinner mer enig i at registrering / overvåking er viktig for å få ned antall ulykker og forhindre lovbrudd, og i at det ikke gjør dem noe at de blir overvåket i trafikken. Andelen kvinner som er helt eller delvis enige i at registrering er viktig for å redusere ulykkestallene er på 75 prosent, mens 58 prosent av mennene mener det samme. Andelen som er helt eller delvis enig i at registrering viktig for å forhindre lovbrudd er 74 prosent blant kvinnene og 65 blant mennene. Andelen som er helt eller delvis enige i at det ikke gjør dem noe å bli registrert er 65 prosent blant kvinnene og 51 prosent blant mennene.

Som beskrevet over viser undersøkelsen at flertallet vurderer det som rett at det blir registrert opplysninger og at trafikken overvåkes for å forhindre lovbrudd i trafikken og for å få ned antallet trafikkulykker. Har bilførere tillit til at opplysningene ikke blir brukt til annet formål en det som er hensikten med registreringen og at lovverket sikrer at personvernet ivaretas?

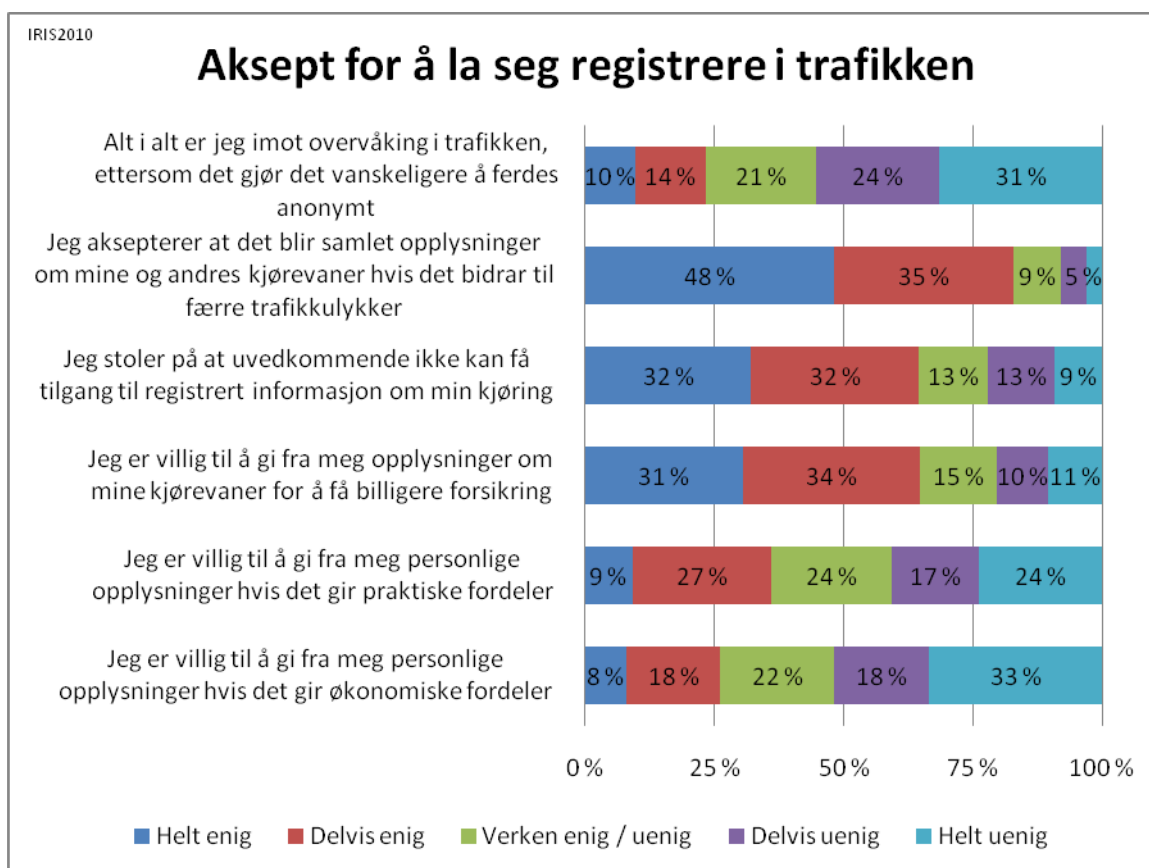


Figur 8. Enighet / uenighet med påstander knyttet til vern av personopplysninger. Andel svar i prosent.

En andel på 37 prosent svarer bekreftende på påstanden om at *jeg er redd for at registrerte opplysninger kan bli brukt til andre formål enn det de ble samlet inn for*. Mens 22 prosent er verken enig eller uenig, kan de 41 prosent som sier seg delvis eller helt uenig i påstanden tolkes som å stole på at formålsutglidning ikke forekommer. Undersøkelsen viser at befolkningen har stor tiltro til at loven sikrer at personvern ivaretas. Til tross for at 21 prosent er helt eller delvis uenig, svarer 67 prosent av bilførere at de er helt eller delvis enig i at *jeg stoler på at lovverket sikrer at mitt personvern ivaretas*.

Kvinner har signifikant både større tiltro til at registrerte opplysninger ikke blir brukt til andre formål og at lovverket sikrer at personvern ivaretas. Mens 45 prosent sier seg helt eller delvis uenige i at de er redd for at registrerte opplysninger kan bli brukt til andre formål enn det de ble samlet inn for, er tilsvarende tall for menn 38 prosent. Det er 77 prosent av kvinnene som helt eller delvis stoler på at lovverket sikrer at personvernet ivaretas, og 60 prosent av mennene som gjør det samme.

Dersom vi går bilføreres vurderinger nærmere etter i sømmene viser undersøkelsen større uenighet enn enighet knyttet til det å gi fra seg personlige opplysninger for økonomiske og praktiske fordeler. Når vi derimot spør konkret om vilje til å gi fra seg opplysninger om egne *kjørevaner for å få billigere forsikring* svarer hele 65 prosent bekreftende. Her er det interessant nok ikke forskjell mellom kvinner og menns vurderinger. At billigere forsikring kan virke motiverende har vi sett før. Som tidligere nevnt var billigere forsikring i forsøksperioden en viktig begrunnelse for å delta i det 17 måneder lange ISA-forsøket i Karmøy (Berg, et al., 2008b).



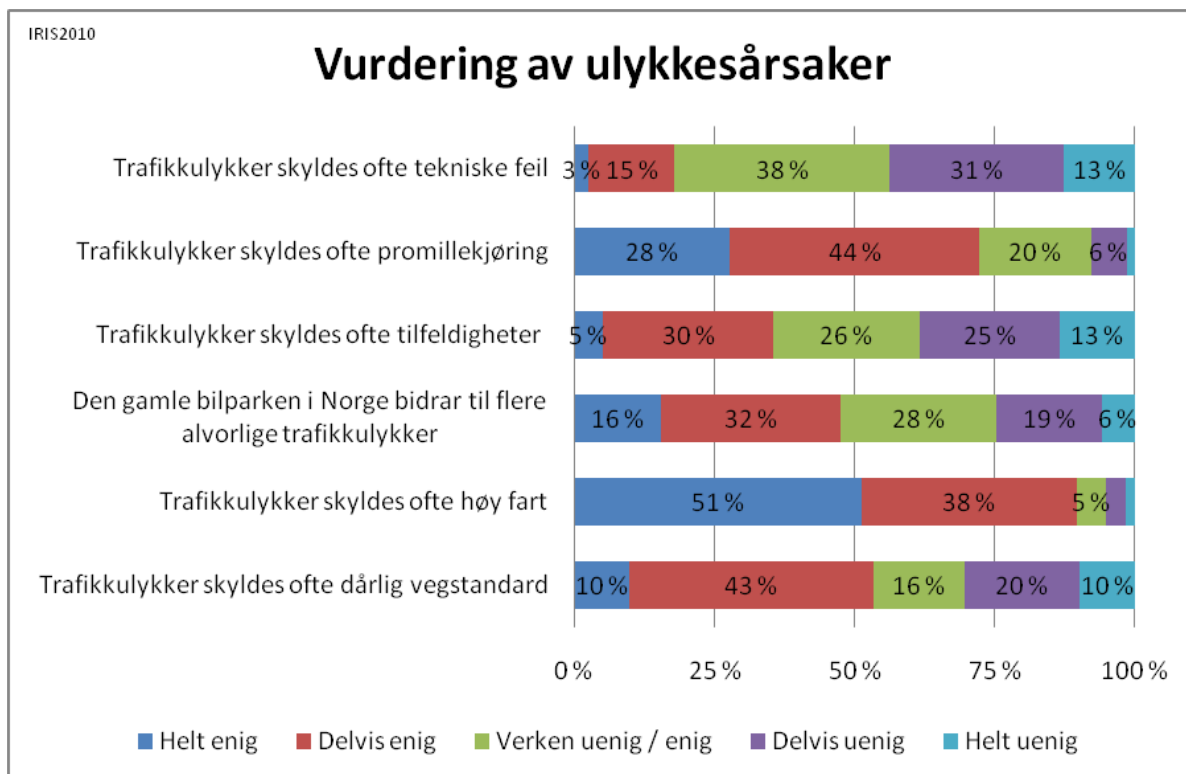
Figur 9. Enighet / uenighet med påstander knyttet til aksept av registrering / overvåking i trafikken. Andel svar i prosent.

Flertallet har tillit til at *uvedkommende ikke kan få tilgang til registrert informasjon om min kjøring* (64 prosent). Dette viser igjen at bilførere har stor tillit til at informasjon ikke kommer på avveier. Det store flertallet (83 prosent) er delvis eller helt enig i påstanden *jeg aksepterer at det blir samlet opplysninger om mine og andres kjørevaner hvis det bidrar til færre ulykker*. Når vi ser at 55 prosent sier seg delvis eller helt uenig og bare 24 prosent er helt eller delvis enig i *alt i alt er jeg imot overvåking i trafikken, ettersom det gjør det vanskeligere å ferdes anonymt*, viser dette samlet sett både stor tillit til at opplysningene blir håndtert på forsvarlig vis og aksept for teknologi som tiltak for å oppnå færre ulykker i trafikken. Igjen er det slik at kvinner har større tiltro til dette enn menn.

6.3 Vurdering av ulykkesårsaker og betydning av trafikksikkerhetsteknologier

Før vi ser nærmere på hvordan bilførere vurderer trafikksikkerhetsteknologier som tiltak for å redusere ulykker i trafikken, tar vi en titt på hvordan de vurderer betydningen av ulike ulykkesårsaker. Siden 2005 har Statens vegvesen tatt for seg de alvorligste ulykkene og undersøkt medvirkende årsaker til selve ulykken og dens alvorlighetsgrad.

Rapporten publisert i 2010 viser at manglede førerdyktighet i form av liten erfaring og kunnskap som fører til feilvurderinger og uansvarlig atferd, har i avgjørende, stor eller mindre grad (2005 - 2009) vært medvirkende årsak i 54 prosent av dødsulykkene. Høy fart har i samme periode vært medvirkende årsak i 50 prosent av dødsulykkene, ruspåvirkning i 22 prosent, faktorer knyttet til veg og vegmiljø 27 prosent og faktorer knyttet til kjøretøyet 20 prosent (Haldorsen & Rostoft, 2010).



Figur 10. Hvor enig / uenig er du i følgende påstander om ulykkesårsaker? Andel svar i prosent.

Informantene ble bedt om å ta stilling til ulike påstander om ulykkesårsaker som det kan være interessant å se i lys av Statens vegvesens analyser. Påstandene ble formulert generelt uten nærmere spesifisering av type ulykke og alvorlighetsgrad. Resultatene viser at ni av ti mener at *trafikkulykker ofte skyldes høy fart*. Halvparten av førerne er helt enig i dette. Nærmer tre av fire mener at *trafikkulykker ofte skyldes promillekjøring*. Svarene viser med andre ord at den viktigste medvirkende årsak til de alvorligste trafikkulykkene også oppfattes som en viktig ulykkesårsak av førere. Til sammenligning knytter førere rus, i form av kjøring med promille og slik konkretisert i spørreskjemaet, i større grad til trafikkulykker enn det ulykkesgranskningene gjør.

Å kjøre ruspåvirket er en enkeltfaktor som kan oppfattes som en beslutning, der fører velger å kjøre selv framfor å benytte alternative reisemåter. Fartsvalg foretas derimot på nytt og nytt i løpet av en kjøretur ut fra fartsgrense, vei og kjøreforhold.

Intervjumaterialet vårt viser at det er større terskel for å kjøre i påvirket tilstand enn å bryte fartsgrensen.

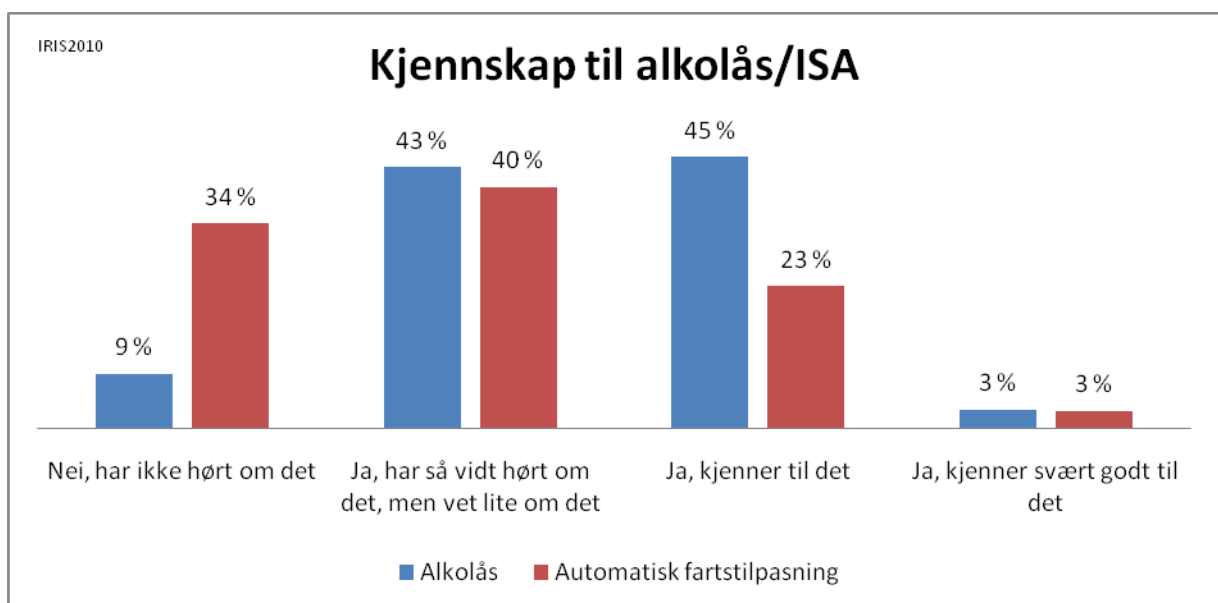
Drøyt halvparten, 53 prosent, er videre helt eller delvis enig i at *trafikkulykker ofte skyldes dårlig vegstandard* og 48 prosent mener at *den gamle bilparken i Norge bidrar til flere alvorlige trafikkulykker*. En andel på 35 prosent er helt eller delvis enig i at *trafikkulykker skyldes ofte tilfældigheter*. Relativt få er helt eller delvis enig (henholdsvis 3 og 15 prosent) i at *trafikkulykker skyldes ofte tekniske feil*. De fleste er uenige i påstanden.

Dette er interessant å se i lys av hvordan bilførere vurderer effekt av automatisk fartstilpasning (ISA) og alkolås, tiltak knyttet til å forhindre henholdsvis fartsoverskridelser og promillekjøring. Spørsmål om disse tiltakene ble stilt i bolker for seg, først om alkolås og så om ISA. Teknologene ble beskrevet før hver spørsmålsbolk, på følgende måte:

Alkolås er et instrument som tester promillen din. Det monteres i bilen. Før du starter bilen må du avgi pusteprøve, og hvis du er påvirket av alkohol vil bilen ikke starte.

Automatisk fartstilpasning er et system som slår inn dersom føreren kjører over fartsgrensen. Noen systemer informerer føreren om fartsoverskridelse ved hjelp av gjentakende lyd- eller lyssignal. Andre systemer gjør det vanskelig å kjøre over fartsgrensen fordi gasspedalen da gjøres tyngre. I atter andre systemer gjør en fartssperre det umulig å kjøre over fartsgrensen.

For hver av teknologiene inneholdt spørreskjemaet først et spørsmål om kjennskap til teknologien.

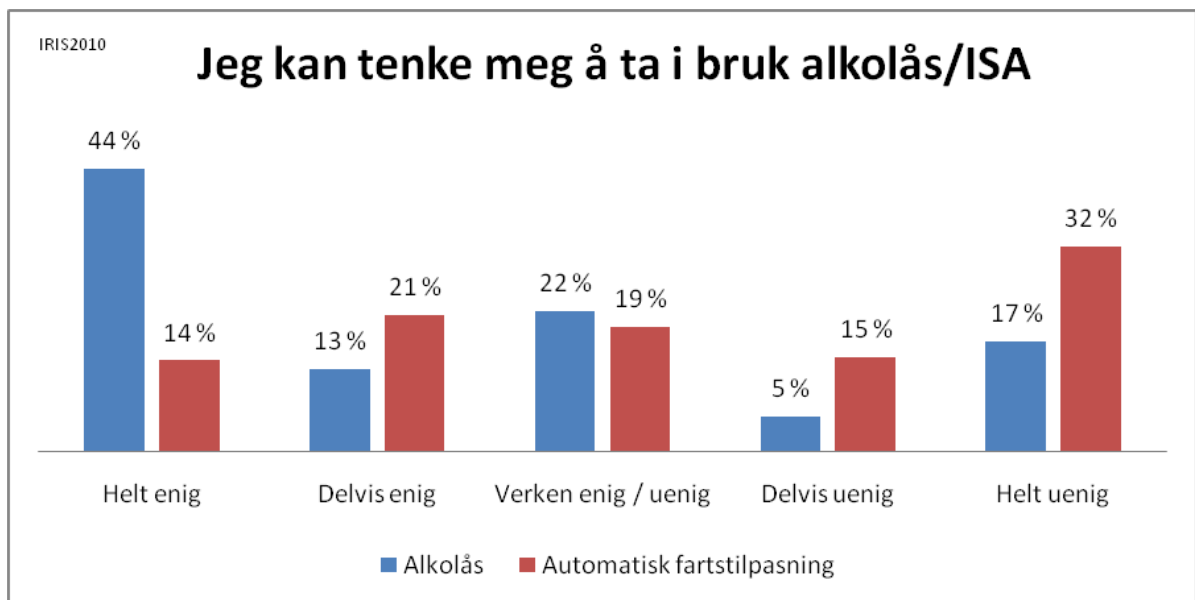


Figur 11. Kjennskap til alkolås og ISA, svar i prosent.

Svarene får fram fordelingen mellom de som kjenner til systemene og de som ikke har hørt om dem. Det er betydelig flere førere som kjenner til alkolås enn ISA. Hele 45 prosent svarer at de kjenner til alkolås, mens 23 prosent kjenner til ISA. Bare 3 prosent av førerne kjenner svært godt til begge teknologiene. Andelen som så vidt har hørt om systemene er også lik (rundt 40 prosent).

Deltakerne i undersøkelsen ble også bedt om å besvare følgende påstand: *Jeg kan tenke meg å ta i bruk [henholdsvis alkolås og automatisk fartstilpasning] i min bil / bilen jeg disponerer.*

Drøyt halvparten, 57 prosent, er helt eller delvis enige i at de kan tenke seg å ta i bruk alkolås. De fleste, 44 prosent, sier seg *helt* enig i påstanden. På tilsvarende påstand for ISA er 35 prosent helt eller delvis enige. I motsetningen til for alkolås er de fleste *delvis* enig i at de kan tenke seg å bruke ISA. I tillegg er 32 prosent helt uenig i påstanden, og kan altså ikke tenke seg å begynne å bruke ISA.

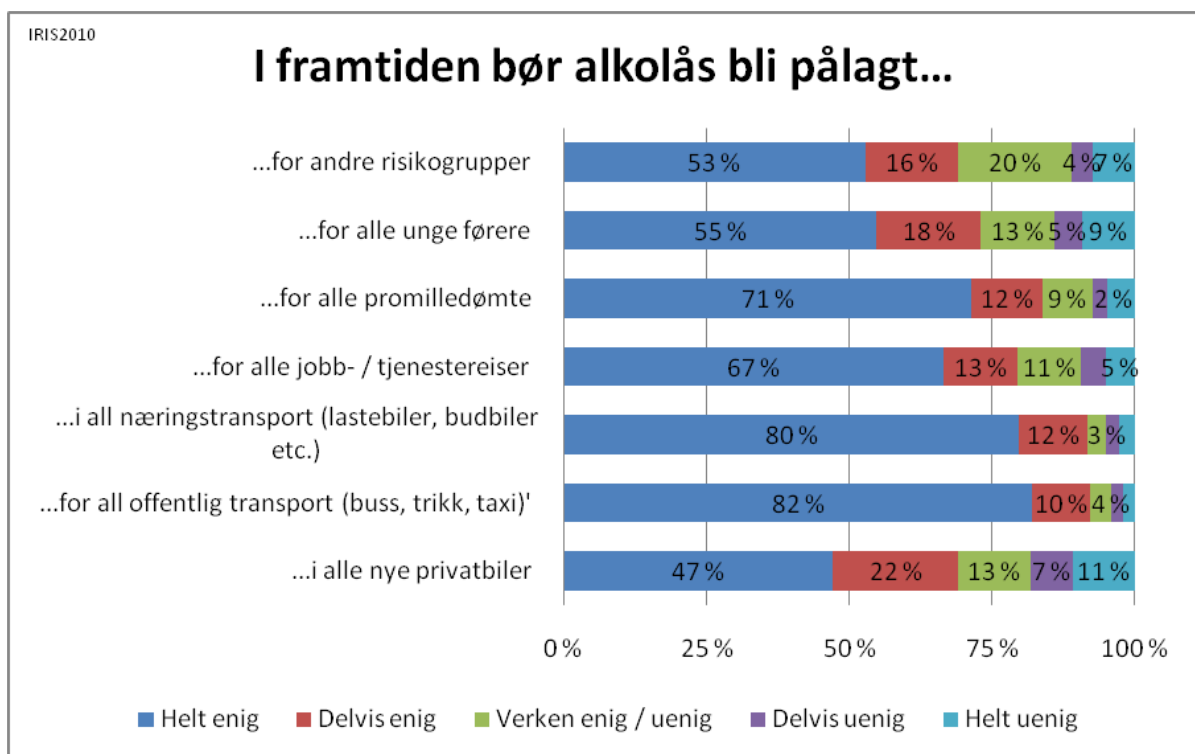


Figur 12. *Jeg kan tenke meg å ta i bruk alkolås / automatisk fartstilpasning (ISA) i min bil / bilen jeg disponerer. Andel svar i prosent.*

Forskjellen i vurderingen av de to teknologiene kan skyldes det vi så over, altså at folk har ulik kjennskap til de to teknologiene. Basert på vår kvalitative analyse er det også nærliggende å knytte dette til ulike vurderinger av hensikten med teknologien. Dersom vi holder eksperters vurderinger utenom, ble alkolås i intervju situasjonen gjerne møtt med interesse også av informanter som ikke kjente til alkolås. Teknologien ble vurdert positivt fordi den ville forhindre dem fra å møte alkoholpåvirkede førere i trafikken. Alkolås ble også gjerne omtalt som et støttesystem. Motsatt ble ISA oppfattet som et overstyrende system som, satt på spissen, forhindrer en selv som fører å foreta selvstendige vurderinger og valg.

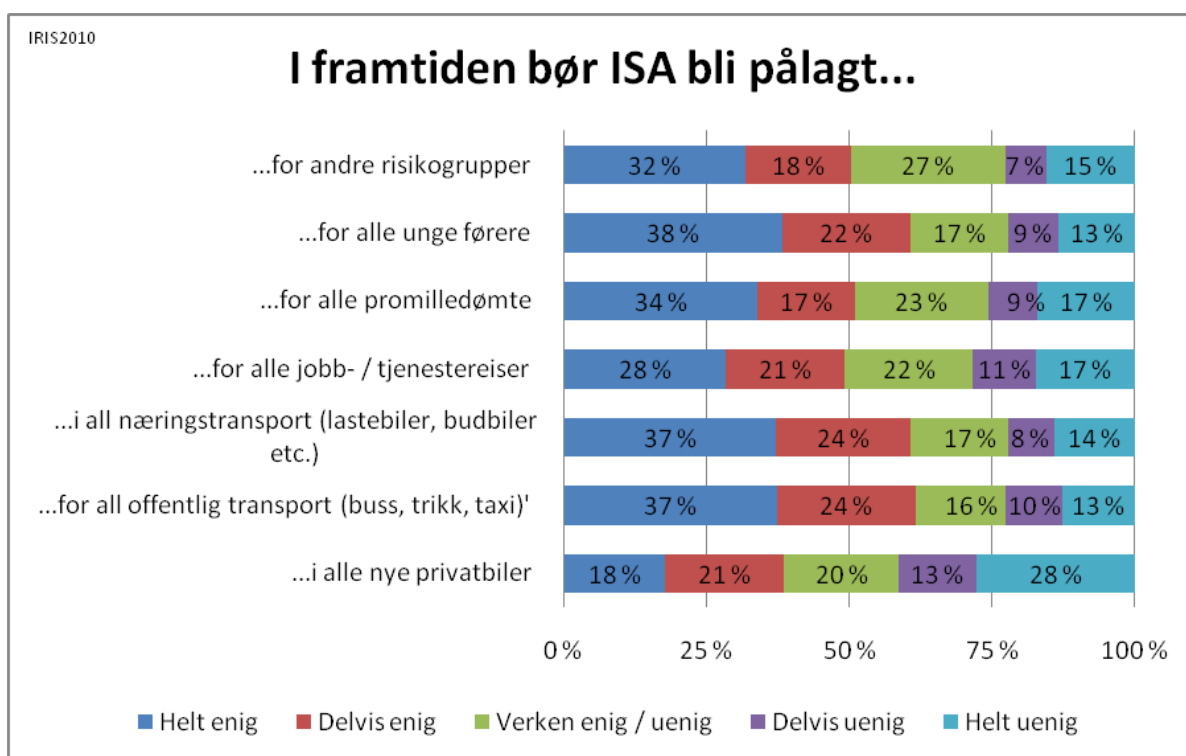
Det er ingen signifikant forskjell i hvordan menn og kvinner vurderer alkoholås som tiltak. For ISA er det imidlertid signifikante forskjeller; det er 43 prosent av kvinnene og 30 prosent av mennene som er helt eller delvis enig i at de kan tenke seg å ta i bruk ISA. Kvinnene er også i større grad usikre, noe vi ser av at det er signifikant flere som svarer verken enig / uenig. Det er også noe variasjon mellom aldersgruppene. En signifikant høyere andel av de eldste førerne er uenige i at de kan tenke seg å ta i bruk alkoholås sammenlignet med de yngste førerne, mens aldersgruppen 50-64 er signifikant mindre negativ til bruk av ISA i egen bil sammenlignet med aldersgruppene 25 til 34 og 35 til 49. Det er i begrenset grad signifikante forskjeller mellom grupper fordelt etter inntekts- og utdanningsnivå.

Det er generell stor aksept for å pålegge alkoholås, nærmest uansett hvilken risikogruppe eller kategori førere det spørres om, jamfør Figur 13. Det er minst aksept for at tiltaket bør innføres i *alle nye privatbiler*. Derimot er det stor aksept for at tiltaket innføres *for all offentlig transport* og *i all næringstransport*; hele 92 prosent dersom vi legger sammen svaralternativene delvis og helt enig. I tillegg er det en stor aksept for å pålegge *alle unge førere* å kjøre med ISA; en andel på 73 prosent er delvis eller helt enig i at det bør gjøres.



Figur 13. Vurdering av alkoholås som pålagt sikkerhetsutstyr. Andel svar i prosent.

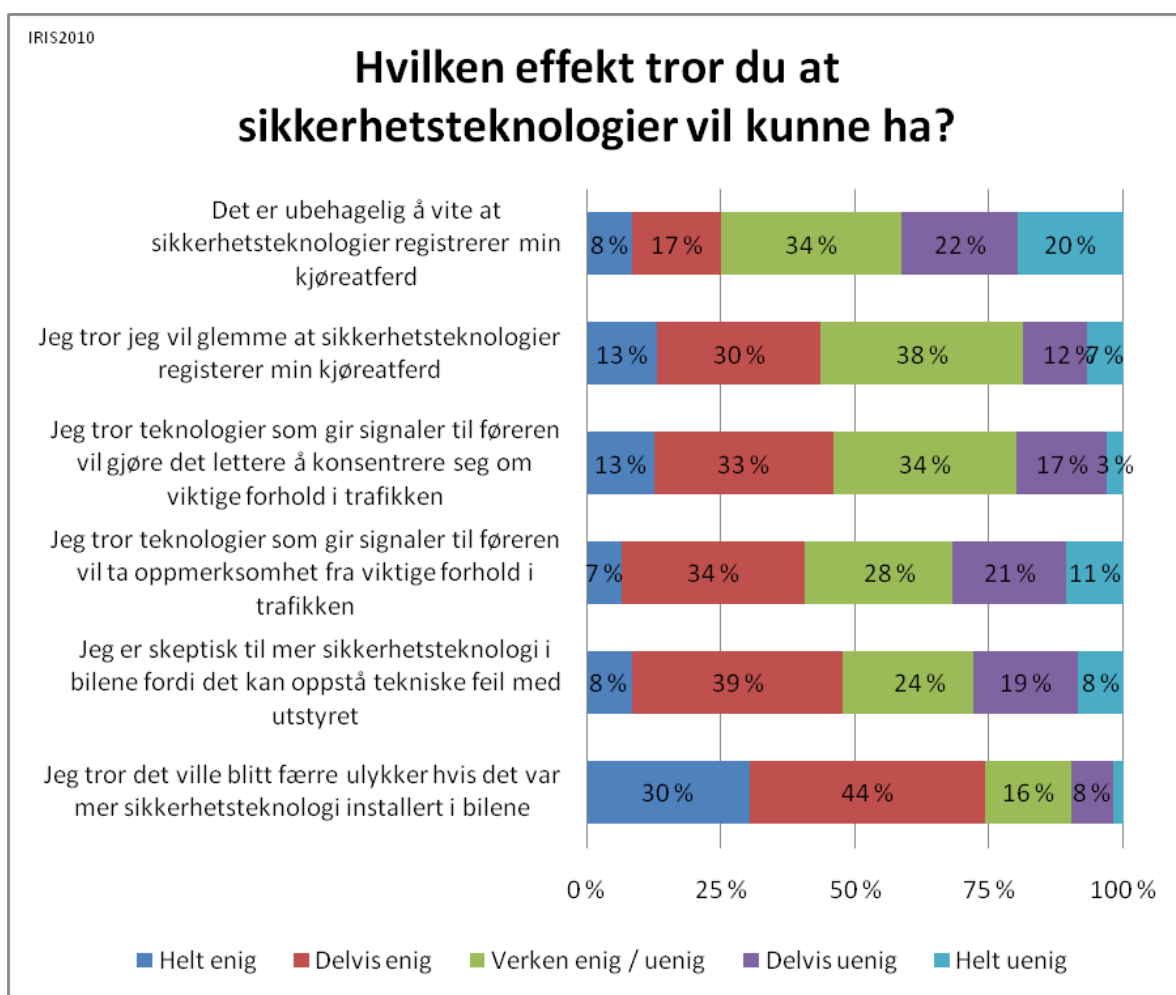
Aksepten for å pålegge førere å kjøre med ISA er jevnt over betydelig lavere enn for alkoholås. Som Figur 14 viser er det igjen flest som er uenige i et pålegg som gjelder *alle nye privatbiler*.



Figur 14. Vurdering av automatisk fartstilpasning som pålagt sikkerhetsutstyr. Andel svar i prosent.

Svarene presentert kan tyde på at det er en generell oppfatning av at alkohol og ISA kan bidra til færre ulykker. Dette vises også igjen i hvordan førere vurderer påstanden *jeg tror det ville blitt færre ulykker hvis det var mer sikkerhetsteknologi installert i bilene*. Tre av fire bekrefter den påstanden ved å si seg delvis eller helt enig. Økt bruk av teknologi kan også gi sårbarhet overfor teknologisk svikt. Nesten halvparten, 47 prosent, er delvis eller helt enig i påstanden *jeg er skeptisk til mer sikkerhetsteknologi i bilene fordi det kan oppstå tekniske feil med utstyret*, hvorav 8 prosent er helt enig. Derimot er 27 prosent helt eller delvis uenig i denne påstanden.

Påstandene om hvorvidt teknologier som gir signaler til føreren vil *gjøre det lettere å konsentrere seg om viktige forhold i trafikken* og om det vil *ta oppmerksomhet fra viktige forhold til trafikken*, uttrykker to motstridende oppfatninger. Like full er flertallet helt eller delvis enig i begge påstandene. En knapp tredjedel tror ikke det vil bli lettere for føreren å konsentrere seg om viktige forhold i trafikken. Tendensen i svarfordelingene de to påstandene imellom kan tyde på at førere i større grad vurderer teknologier som gir signaler til fører som støttende framfor å ta oppmerksomheten fra viktige forhold i trafikken.



Figur 15. Vurdering av sikkerhetsteknologienes effekt. Andel svar i prosent

Nærmere 40 prosent er usikre og svarer verken enig / uenig på påstanden *jeg tror jeg vil glemme at sikkerhetsteknologier registrerer min kjøreatferd*. En tilsvarende andel sier seg delvis eller helt enig i påstanden. Dette samsvarer med erfaringene fra forsøk med ISA installert i bil (Berg, et al., 2008b), og hvordan vi kan oppfatte det vi ser i vårt kvalitative datamateriale om informanternes forhold til allerede installert teknologi i biler de benytter. En viss andel, 25 prosent (delvis og helt enig), bekrefter påstanden *det er ubehagelig å vite at sikkerhetsteknologier registrerer min kjøreatferd*. Over 40 prosent er imidlertid delvis eller helt uenig i denne påstanden.

7 Holdninger til personvern

Intervjuene resulterte i et svært rikt datamateriale. Informantene brakte på bane mange relevante tema, og de kunne hver for seg ha dannet grunnlag for rapporter. Datalagringsdirektivet er ett eksempel, bruk av personvernstyrkende teknologier (PETs) er et annet. Vi har konsentrert analysen om tema som er nært knyttet til trafikkikkerhetsteknologier.

7.1 Hva er personvern?

I dette prosjektet har vi vært nysgjerrige på hva personvern er. Som vist i den teoretiske gjennomgangen finnes ingen entydig definisjon av begrepet. Det beskrives ved hjelp av ulike perspektiver og dimensjoner, alt etter hva en er opptatt av. På bakgrunn av det har det vært spennende å spørre våre informanter om hva de legger i ”personvern”.

Det er ikke bare enkelt å gjøre rede for ens forståelse av personvern, og flere av informantene drar på det når de skal svare på spørsmål om hva det er. Intervjumaterialet kan dermed sies å bekrefte påstandene om at det ikke finnes en enkel allment ”vedtatt” oppfatning. Likevel kretser flere av svarene rundt det samme.

I følge informanter er personvern

Å kunne gjøre private og andre ærender uten at alle andre skal vite om det (Mannlig fører, 44 år)

At opplysninger skal ikke spres til alle (Kvinnelig fører, 25 år)

At du skal få gjøre ting uten at folk skal få med seg alt (Teknologibruker, 24 år).

At ikke alle skal vite alt hva jeg gjør til enhver tid, hvor jeg har vært, med hvem (Kvinnelig fører, 52 år)

Personvern oppfattes med andre ord å handle om opplysninger om en selv, mer presist, at opplysninger om en selv ikke er tilgjengelig for alle.

En skal ikke inn forbi en definert privatsfære, som jeg da ikke kan definisjonen av, men et eller annet sånt. Dra en grense for hva andre trenger å vite (Kvinnelig fører, 45 år).

Så det går en grense liksom hvor mye du kan utlevere til offentligheten, synes jeg. (Teknologibruker, 59 år).

Det er ikke det at en skal være hemmelighetsfull. Selv informanten som erklærer seg som veldig åpen, og som hevder at han ikke har noe imot å fortelle som seg selv, sier at grensen går når folk begynner å spørre han om privatlivet. Også andre mener at noen ting skal en kunne holde i familien, innenfor husets fire vegger. Det må ses i sammenheng med hva det innebærer at ”alle vet alt”. Det oppfattes nemlig som overvåkning. Personvern blir dermed et vern mot overvåkning. En informant definerer personvern slik:

At jeg kan bevege meg fritt rundt uten at folk vet hvor jeg er til enhver tid. ... At jeg blir vernet mot å bli overvåket hele veien. (Teknologibruker, 32 år)

Han er ikke alene om å assosiere personvern med overvåkning, ei heller om å ville begrense den. Hans og andres utsagn viser et ønske om en privatsfære. Det informantene sier, tyder på at de oppfatter personvernet som å bidra til å skille mellom en privat og en offentlig sfære. På den måten bidrar det til et privat rom hvor andre ikke automatisk har tilgang.

De færreste vil protestere mot et ønske om en privatsfære. Rent intuitivt har vi forståelse for et slikt behov. Likevel kan det være interessant å se nærmere på hva som ligger til grunn for at en ønsker det. Hva er det privatsfæren gir oss? En informant antyder et svar når han skiller mellom hva en kan forvente i arbeid og privatliv:

At min person ikke skal, holdt jeg på å si, formidles ut til allmennheten. Det er mitt personvern. At jeg kan være min egen person uten at andre blander seg opp i min egen person. Men man må skille når man er på jobb og når du er privatperson. (Teknologibruker, 61 år)

Til sammenlikning må han, mens han er på jobb, forholde seg til håndbøker og instruksjoner. Som privatperson, derimot, ønsker han å

... være min egen herre uten at noen legger seg opp i hva jeg gjør (Teknologibruker, 61 år).

Sitatet vitner om et ønske om å kunne være seg selv. Informanten mener at en skal kunne "være min egen person" og "være min egen herre" uten innblanding fra andre. Personvernet er det som skal gjøre det mulig, gjennom å sikre oss en privatsfære. En annen informant er inne på det samme, men fra en helt annen synsvinkel. Han frykter ikke registrering nettopp fordi han er trygg på hvem han er. Dermed kobler også han personvern til det å kunne være seg selv.

Mest sannsynlig vil det være en tvilsom antagelse at de som ønsker å begrense registreringen, gjør det fordi de, i motsetning til den sistnevnte informanten, ikke er trygge på hvem de er. Selv om flere informanter sier at registrering er greit fordi de ikke har noe å skjule, poengterer andre at en skal kunne holde opplysninger for seg selv om opplysningene er helt uskyldige. En kan si at de ønsker et skille mellom en privat og en offentlig sfære som er der uavhengig av hvordan opplysningene vurderes. Det skal ikke være et kriterium for den private sfære at den bare skal gjelde sensitive opplysninger. Det etterspørres med andre ord et prinsipielt skille mellom den private og den offentlige sfære. Den private sfæren blir da et rom hvor en får være seg selv, og som gir frihet til å være den en er. Derfor er privatsfæren viktig.

Noe av det informantene sier om personvern kan tyde på at de oppfatter det som en rett til å være anonyme. Det gjelder særlig utsagn om at ikke alle skal vite hvor en ferdes.

Det er uklart i hvilken grad personvernet sikrer anonymitet. Dette kommer tydelig fram i diskusjonen om hvor vidt vi har rett til å ferdes anonymt, noe det er delte meninger om. Fordi loven som nevnt opererer på enkeltvedtaksnivå kan en hevde at den ikke sikrer noen rett til anonym ferdsel. En kan for eksempel tenke seg en gate hvor hver butikk har fått tillatelse til å videoovervåke inngangspartiet, med den konsekvens at en gående fanges opp av det ene kameraet etter den andre slik at hvert skritt til slutt er festet til film. Spørsmålet om det totale omfanget av overvåkning opptar likevel mange.

Blant annet er det noe av det personvernemnda har diskutert. De har foreslått å styrke et mer overordnet personvern gjennom å forankre det i grunnloven (NOU, 2009:1).

Flere informanter forbinder personvern med fødselsnummer. Også andre koder og nummer nevnes, men særlig er det fødselsnummer som kommer opp. De reagerer på at det spørres så ofte etter fødselsnummeret, og de liker ikke å oppgi det for ofte. En mener klart at han synes det er en sensitiv opplysning, og mener at det ikke bør oppgis. Selv fører han gjerne opp fødselsdatoen, men lar være å skrive de siste tallene. Dette begrunner han med at fødselsnummer tilhørere privatsfæren. En annen informant sier:

Nei, altså, hvis de spør om det så spør jeg ”hvorfors?” De har ikke behov for det, de. De som har behov for det, det er staten, hvis jeg skal inn til legen eller sånt noe, at de skal nøyaktig vite hvem jeg er. Ingen andre har behov for akkurat den koden. De skal vite hvem jeg er, hva som er navnet mitt, etternavnet mitt, og så trenger de kanskje telefonnummer. Adressen hvis de skal sende regning. Mer trenger de ikke å vite. Så da... mener jeg at personlige opplysninger bør være sperret. Det skal være vanskelig å få tak i det. enten må det være ne dom eller noe sånn for å få... eller at jeg kan si at du får lov til å gå og hente ut informasjon. (Teknologibruker, 25 år)

En av juristene blant informantene påpekte at en kan be om fødselsnummer når en må være helt sikker på å treffe rett person. Derfor bruker for eksempel skatteetaten fødselsnummer. En annen informant, også han jurist, mente imidlertid at folk er overdrevent skeptiske til bruk av fødselsnummer.

Kort oppsummert kan en si at informantene oppfatter personvern som å handle om opplysninger om enkeltpersoner og hva de gjør, og det innebærer et skille mellom privat og offentlig sfære. Det siste kobles sammen med frihet, i den forstand at personvern sikrer en frihet til å være den en er og gjøre hva en vil.

7.2 Er personvern viktig?

Vi har sett at det er vanskelig å svare på spørsmål om hva personvern er. Dermed er det kanskje heller ikke lett å si hvilken verdi det har. Likevel kan vi ha en fornemmelse av om det betyr noe eller ikke. Vi har spurt våre informanter om de synes personvern viktig.

Noen informanter sier helt klart at personvern er viktig. Det begrunnes med en frykt for hva som kan skje dersom vi ikke har personvern:

Personvern er en verdi, føler jeg nesten. Dersom det ikke er personvern, og rammebetingelser i samfunnet er slik at det kan utnyttes, så gir du jo for eksempel et totalitært regime... Det er et veldig sterkt våpen for å opprettholde systemet, dersom den enkelte innbygger ikke har personvern. (Mannlig fører, 44 år)

Men det er jo litt skummelt på mange måter. Dersom det skulle komme et nytt regime, så er du jo totalt i hendene på dem. De kan overvåke deg og kalle deg inn på teppet. (Mannlig fører, 64 år)

Utsagnene forteller at personvern ses på som et vern som kanskje ikke er nødvendig i dag, men som kan komme til å bli det. Det sikrer enkeltindivider mot overgrep fra myndighetene. Det innebærer at personvernet bidrar til å balansere maktforholdet mellom individet og staten, på den måten at det begrenser myndighetenes handlingsrom.

Informanter mener at personvernet er viktig også i mindre dramatiske situasjoner. Grunnen ligger i opplysningene som er samlet. Det påpekes at de kan misbrukes hvis de kommer i feil hender. Selv om misbruk ikke skjer er ubehaget knyttet til frykten for at det *kan* skje en grunn til å ivareta personvernet:

Du skal ikke gå rundt og være redd at uvedkommende vet ting som du ikke vil at de skal bruke. (Kvinnelig fører, 45 år)

Det [personvern] er viktig fordi alle har rett på en privat sfære, og et privatliv. Ikke det at det nødvendigvis er et problem at andre vet om en del, altså, i forhold til aktivitet og i forhold til bevegelse og alt sånn, altså ting du gjør i det daglige, men det er allikevel en god følelse å vite at du har et privatliv, som det offentlige ikke har noe med. (Teknologibruker, 55 år)

Personvernet omtales her som en rettighet. Det handler ikke om at en gjør noe som en vil skjule, det gir bare en god følelse å ha noe for seg selv. Flere påpeker at en må få være anonym. Å være overvåket er ubehagelig. Som en informant sier, føler en seg da gjerne også forfulgt.

Andre informanter forteller at de bryr seg lite om personvern. Det er ikke noe de tenker mye på. De vet at det lagres mange opplysninger, men generelt bekymrer det dem lite. En informant som hadde kjørt med ISA i bilen fortalte at han de første fem minuttene tenkte på at ”nå kan noen se hvor bilen er hele tiden”, men så slo han seg til ro med at informasjonen var beskyttet og ikke allment tilgjengelig. Siden tenkte han ikke mer på det.

Andre er mer ambivalente. De er ikke veldig opptatt av personvern, men innimellom slår den tanken dem at det er ganske mange steder hvor de blir registrert. Som oftest er det en ubehagelig tanke. Noen har erfaring med utstrakt registrering på arbeidsplassen. Registreringen begrunnes da med sikkerhetshensyn, noe det er forståelse for, men som likevel ikke helt fjerner en følelse av å være overvåket.

Overvåking kan også være positivt. En informant forteller at registrering, som for eksempel videoovervåkning, gir han en følelse av trygghet.

De færreste av våre informanter gjør noe aktivt for å slette elektroniske spor, selv om de skulle føle ubehag ved tanke på all registreringen. Noen forklarer at de ikke føler seg krenket, tvert imot, de skjønner at registreringer kreves. Personvern er viktig, men ikke så viktig at det trumfer alle andre hensyn. Andre gir uttrykk for maktesløshet:

Men det er veldig lite jeg kan få gjort med det. Det er ting jeg ikke har kontroll over i det hele tatt. (Forvalter, 48 år)

En annen informant sier at han tror det er nytteløst å prøve å unngå det. Å ta kampen opp mot registreringer framstår som en håpløs oppgave.

I det store og hele er informantene lite bekymret for opplysningene som registreres. En informant minnes skepsisen mot betalingskortene da de ble lansert, og er beroliget over de gode erfaringene hun selv og andre har med dem. Skrekkvisjoner som da ble ytret viste seg å ikke slå til, og nå er det helt vanlig å betale med kort.

Vi kan dermed kort oppsummere med at det, som nettopp påpekt, er relativt liten bekymring for registreringer blant vår informanter. Noen tenker på det fra tid til annen, uten at det resulterer i konkrete handlinger for å unngå å bli registrert. På direkte spørsmål om personvern er viktig, trekkes blant annet forholdet mellom stat og individ fram. Personvernet oppfattes som å beskytte individet mot trusler som ikke er aktuelle i dag, men som kan bli det under andre forhold (les: under andre styreformer). I tillegg sikrer personvernet en privat sfære, og tar dermed bort noe av den frykten en ellers kunne hatt for at personlige opplysninger ble gjort tilgjengelige for alle.

7.3 Gjelder personvern meg?

Mange informanter begrunner sin bekymringsløshet med at de ikke gjør noe ulovlig eller sier noe hemmelig. De hevder at så lenge en ikke gjør noe galt, er det ikke så farlig om det registreres:

Nei, sånne ting det reagerer jeg ikke på, for det... Har du rent mel i posen, så er det jo - så behøver det ikke være noe problem, det er klart de som gjør litt lyssky virksomhet og litt mer sånn - ikke har helt rent mel i posen, for dem er det gjerne mer... ikke så spennende med sånne ting, da. Men så lenge en kan stå inne for det en gjør, for å si det på den måten, og ikke har noe å skjule, så føler jeg ikke at det er noe problem... (Mannlig teknologibruker, 49 år)

Det [registrering] plager meg i grunnen ikke, for jeg gjør jo ikke noe ulovlig eller noe. For meg kan de bare styre med det. (Mannlig teknologibruker, 24 år)

Sitatene viser at informantene aksepterer å bli registrert fordi de ikke har noe å skjule. Delvis kan slike synspunkter henge sammen med at personvern kobles til sensitive opplysninger. Flere informanter understreker at det er veldig bra og viktig at for eksempel medisinske opplysninger oppbevares utilgjengelig for uvedkommende, og det verdsettes at folk som arbeider i helsevesenet overholder taushetsplikten.

Fra faglig hold betegnes argumentet om at registrering er greit så lenge en ikke gjør noe ulovlig som en svært naiv holdning. En jurist forklarer:

Dette med rent mel i posen og ikke ha noe å skjule og sånt, det er en misforståelse. Det er akkurat som du tror at man er ute etter forbrytere eller noe alvorlig overtramp eller noe sånt, men vi snakker om den sosiale friheten, altså muligheten for et visst handlerom. En frihet til å handle, som du skal ha. (Jurist 1)

Personvernet skal altså sikre sosial frihet, det vil si en form for frihet som ikke defineres av hva som er lov eller ikke, men som skaper frihet fra sosialt press. Det handler ikke om registreringer som gjøres i forbindelse med etterforskning. Dessuten kan en stille spørsmål til hvor vidt det stemmer at en ikke gjør noe hemmelig. En informant sier det på denne måten:

Du snakket om dette med å ikke ha noe å skjule. Vi mener jo at alle har noe å skjule. Kanskje ikke å skjule, men det er ikke alt man ønsker å dele med andre. Så sånn sett så blir utgangspunktet om at jeg har ikke noe å skjule, det blir feil. Jeg tror at alle som sier det har ikke tenkt noe igjennom hva de sier og hva de mener med det. Alle har noe de ikke ønsker å dele med gud og hvermann. (Jurist 2)

Budskapet er at en skal kunne holde ting for seg selv, uten annen grunn enn at en har lyst til å gjøre det. Det er ikke bare opplysninger om ulovlige forhold en kan ønske å holde skjult, det kan også dreie seg om helt uskyldig informasjon om seg selv, og slik informasjon skal en ikke tvinges til å utlevere.

Selv om argumentet om ikke å ha noe å skjule er basert på en misforståelse, kan det bidra til å forklare en generell aksept for registreringer. En informant tror den tanken gjør at folk ikke oppfatter registreringer som noe som angår dem. Kameraer, for eksempel, oppfattes som å være der for å ta kriminelle, ikke lovlydige borgere. Siden det ikke angår dem, føler de heller ikke at de blir observert.

Dette blir annerledes i trafikken. For en kan stille spørsmål om det virkelig stemmer at informantene ikke har noe å skjule. I det store og hele, ja, men i trafikken? En informant hevder at

Ja, i bilen er vi litt lovbryster alle sammen og vi vet det. Det er ikke mange som aldri bryter fartsgrensen.” (Jurist 2)

I den grad det stemmer kan det være en forklaring på motstanden mot registrering i trafikken. For når alt kommer til alt er holdningen til registrering kanskje ikke like positiv når det gjelder registrering for å skape sikrere ferdsel. Også en annen informant mener at folk innser at de ikke alltid er like lovlydige i trafikken, og reflekterer over hva det betyr for hvordan en ser på overvåking:

I trafikken er det du som er potensielt kriminell fordi du faktisk bryter fartsgrensen innimellom, kjører i kollektivfeltet, eller lignende. Plutselig opplever folk en slik overvåkingssituasjon, der de føler at det er de som blir overvåket. I alle de andre overvåkingssituasjoner opplever de ikke at det er de som overvåkingen er rettet mot. Men endrer en sektor så er det plutselig til en viss grad de overvåkingen er rettet mot, enten det nå måtte være sniking i kollektivtransporten eller for fort kjøring.” (Teknologiekspert)

Som sitatet viser, mener informanten at trafikkovervåking berører flere enn hva andre former for registrering gjør. Dette skyldes at trafikken er et område hvor vi alle bryter regler og dermed har noe å skjule, i motsetninger til for eksempel i butikker, hvor en normalt oppfører seg lovlydig. Overvåking i butikker er for å ta butikktyver, det vil si ”de andre”, mens overvåking i trafikken er for å ta fartssyndere, altså ”meg”. I følge informanten er det mer aksept for overvåking av ”de andre” enn overvåking en selv.

Eksempelvis aksepteres mange registreringer og andre sikkerhetstiltak i flytrafikken, mens en er mer skeptisk til tiltak på veg.

Til tross for dette er det relativt lite bekymring eller skepsis å spore i vårt datamateriale. Flere informanter mener de ikke trenger å bry seg siden de ikke har noe å skjule. Juridisk sett er begrunnelsen misforstått, ettersom personvernet ikke handler om registreringer som gjøres i forbindelse med etterforskning av kriminelle forhold.

7.4 Er personvernet truet?

Medieoppslag om identitetstyveri, debatten om datalagringsdirektivet og andre saker kan gjøre at vi opplever personvernet som truet. Også trafikksikkerhetstiltak kan virke i den retning, noe diskusjonen om streknings-ATK eksemplifiserer. Opplevelse av trusler kan ha sitt utspring i ulike forhold. Blant annet kan en være redd for at opplysningene ikke blir forsvarlig lagret, eller at det ikke er kontroll over hvordan de brukes. Dette er nettopp det personopplysningsloven er opptatt av; den sikrer personvernet ved å stille krav til hvordan opplysninger skal behandles. I en undersøkelse om personvern er det derfor relevant å se på hvilken tillit som finnes til datasikkerhet.

Også omfanget av registreringer kan føles truende. Det er nå så sin sak om én butikk i gaten overvåker inngangspartiet slik at en blir registrert når en passerer, det kan gi en ganske annen følelse om alle butikkene i gaten gjør det samme slik at hvert skritt festes til filmen.

I det følgende presenterer vi synspunkter på omfanget av registreringer, og på oppfatninger om datasikkerheten.

7.4.1 Er det for mye registrering?

Vi har så langt sett at mange bryr seg forholdsvis lite om opplysningene som registreres om dem. Noen føler et visst ubehag når de tenker på det, men de færreste gjør noe for å unngå registrering. Delvis skyldes det en følelse av maktesløshet, delvis at de stoler på at registreringen er til det beste for seg selv eller samfunnet. Som for spørsmålene om hva personvern er og hvilken betydning det har, erfarer vi at det kan være vanskelig å svare på om det er for mye eller lite registrering. Dette gjelder kanskje særlig informantene som representerer den gjengse bilist.

Én informant synes det er mye registrering, uten at han dermed synes det er problematisk:

Det blir mer og mer kontroll utenfra for enkeltpersoner, at du blir, holdt på å si alle plasser du er i dag. Og det er ikke alltid like greit. Men vi tenker på – du kjører gjennom en bomstasjon og blir registrert, du bruker mobiltelefonen og blir registrert, du går i byen og blir registrert med videokamera, overvåkning, sånne greier. Ikke at det er noe problem. Samfunnet trenger jo en del av sånne ting, men privatlivets fred har sin pris det også, altså. (Mannlig teknologibruker, 49 år)

Informanten virker betenkt først, men som det framgår av sitatet konkluderer han med at det ikke er noe problem. Likevel minner han om at nødvendigheten av å ivareta privatlivets fred.

Noen er imidlertid klare på at det blir for mye registrering, og at det innebærer en risiko. At ikke alle er av samme oppfatning kan forklares med at de fleste av oss ikke vet om alt som lagres. En informant refererer til Google Earth, og hevder at hvis vi hadde visst hvor mye vi blir overvåket, ville vi bekymret oss. Andre informanter viser til at biler lagrer mange flere opplysninger om kjøreatferd enn hva bilistene aner. En informant påpeker at mange av opplysningene vil være svært interessante for aktører med kommersielle hensikter. De vil kunne bruke opplysninger om atferden til å spisse markedsføringen. Informanten frykter derfor for at opplysningene skal komme på avveie. Dermed er han også skeptisk til at så mye lagres, og han mener at systemene utvikles med for stor lagringskapasitet. En annen informant er mest redd mulighetene til å lokalisere biler / folk:

Det jeg er mest imot, det er at noen skal vite hvor du er til enhver tid. Det går frysninger nedetter ryggen min hvis jeg var nødt til å kjøre en bil og folk visste nøyaktig at ”nå var han på pølsebua” og ”nå kjørte han hjem”. Men hastigheten er jeg ikke så redd for. (Politiker 1)

Informanten vil ikke at andre skal kunne se hvor han er til enhver tid. Han får støtte fra en annen informant, som har erfaring med nettopp det fra sitt arbeid som ambulansesjåfør. Ambulansen blir konstant posisjonert, og sjåførene vitser med hverandre om ”er dere og handler nå igjen”. Vitsingen er ufarlig og oppfattes som den spøken det er ment som. Informanten har ikke lyst å ha et slikt system i egen bil. Som flere andre ønsker han ikke at alle skal kunne se hvor han er til enhver tid. Samtidig ser han fordeler med et nødinteropssystem som viser posisjon hvis en ulykke inntreffer. Et slikt system vil være fordelaktig fordi meldinger om ulykker kan være upresise i stedangivelsen, noe som skaper farlige situasjoner når utrykningskjøretøyer kommer i stor fart. Dessuten skjer det ulykker som folk ikke ser.

Nødinteropssystem har et klart formål med å registrere posisjoner. Andre ganger kan det være vanskelig å se hva all registreringen skal tjene til. Noen informanter undrer seg over hva som poenget, og spør hva vi skal med alle opplysningene. En informant begrunner:

Vi er vel egentlig ikke så opptatt av å samle så veldig mye informasjon om lovlig virksomhet, det er ikke spesielt interessant. Vi er interessert i å kunne avdekke ulovlig, kriminell virksomhet. (...) Så lenge du ikke gjør noe ulovlig så ser ikke jeg noe grunn til at man skal i trafikksammenheng samle opplysninger som er relatert til personlighet. Personlig i denne sammenheng er også eier av kjøretøyet, mener jeg. Blir kanskje litt personlig, men det er faktisk, man kan jo stille seg spørsmålet, hvorfor i all verden skal man... ja, for enhver pris bruke enhver mulighet til å samle stoff. Det er jo ekstremt mye man kan finne ut om personer da, bare på bakgrunn av at du kjører bil. I motsetning til når du er privatperson, så velger du selv om du vil ha mobiltelefonen på, eller om du vil bruke kredittkort. Dere har tenkt mye på dette sikkert, så i sammenligning med kjøretøy så er det en del registreringer som blir registret uansett om de vil eller ikke. Det syns jeg ikke noe om. Derimot, fra politiets side, hvis det skjer en alvorlig forbrytelse, så er det

klart at da stiller det seg annerledes, da bør man ha en mulighet til å kunne foreta en rask overvåking av et område som kan være relativt stort, men det er ikke sånn til vanlig. Det er jeg betenkt over utviklingen. (Politiker 1)

Sitatet viser at informantene er skeptisk til omfanget av opplysninger som registreres. Som flere andre stiller han spørsmål ved iveren etter å samle inn data. Han påpeker at registreringer i forbindelse med kjøretøy ikke er frivillige. Det er uklart om han mener det er ulovlig, eller om det skjer i situasjoner hvor en er unntatt kravet om frivillig og informert samtykke fra den som registreres. I tillegg tar han opp et annet tema: at registreringen i en forstand representerer et brudd med prinsippet om at en er uskyldig inntil det motsatte er bevist. Det skal etterforskes bare på mistanke, noe som gjør det uaktuelt å samle inn opplysninger om antatt uskyldige personer. Å registrere alle for å ta dem som måtte komme til å gjøre noe galt, bryter med politiets praksis. En annen informant viser til at en i politiet hele tiden er opptatt av å skille irrelevante fra relevante opplysninger. Det blir en del av deres sosialisering å sortere det som er irrelevant. Å samle inn store mengder opplysninger i tilfelle noe er interessant, bryter med denne sosialiseringen. Informanten er for øvrig blant dem som er skeptisk til all registrering som foregår fordi han frykter det ikke er kapasitet til å utnytte dataene. Han eksemplifiserer med politiet i London, som på grunn av registreringspraksis nå kan se alle stjalne biler, men som ikke har kapasitet til å stoppe dem.

7.4.2 Er registreringen sikker?

Som påpekt tidligere aktualiseres spørsmål om personvern når det registreres og lagres personopplysninger. En grunn til å lage regler for hvordan slike opplysninger skal håndteres er faren for misbruk, noe som i lovens forstand betyr at opplysningen brukes til et annet formål enn det de ble samlet inn for. I tillegg er det en fare for misbruk som følge av at uvedkommende har fått tilgang til opplysningene. De som frykter det, påpeker gjerne også at ”skadepotensialet” er stort fordi det nå finnes så mange register med personopplysninger. Blir de koblet sammen kan en få svært så god oversikt over folks gjøren og laden. Riktignok hevder jurister at en ikke kan basere lovarbeidet på at opplysninger kan misbrukes, men spørsmålet om datasikkerhet er likevel en del av den offentlige debatten. Vi har derfor spurt våre informanter hva de tenker om datasikkerhet.

Intervjuene gir inntrykk av at tilliten til at personlige opplysninger lagres på en god måte er relativt stor. Selv om flere har lest om identitetstyveri og kjenner til at data har kommet på avveie, tror de det er liten fare for at det skjer. En sier at

Klart det kan misbrukes hvis det kommer på feil hender, men... (Teknologibruker, 49 år)

Utsagnet er betegnende for flere informanters holdninger; de vet det er en risiko men tar nærmest for gitt at den er liten. De innser at det kan lages gode oversikter over hvor de ferdes, men har inntrykk av at det er styring på hva opplysningene blir brukt til.

Alkolåser registrerer hver innblåsning og lagrer opplysninger om blant annet tidspunkt, promille, og om en fikk start på bilen eller ikke. Statens vegvesen, som har innført alkolås i egen kjøretøypark, har bestemt at disse opplysningene ikke skal brukes til noe

annet enn til vedlikehold / reparasjoner. ISA registrerer og lagrer bilens posisjon og hastighet praktisk talt kontinuerlig. Ut fra loggen er det mulig å se bilens akselerasjon, retardasjon og eventuelle fartsoverskridelser dersom dataene knyttes til opplysninger om fartsgrense på strekningen.

De som har erfaring med alkolås eller ISA stoler på at dataene lagres på en sikker måte. En som kjørte med ISA forteller at han all registreringen gjorde han betenkt i en fem minutters tid, før han beroliget seg selv med å tenke på hvordan dataene ble lagret⁸:

Det er en låst [nett]side, og det er bare de som ser det, så er det noen flere som skal innpå må de ha en dom eller så må de spørre meg personlig. (Mannlig teknologibruker, 25 år)

Det var betryggende å tenke på at det var bestemte kriterier som måtte oppfylles for at noen skulle se kjøringen hans. Han forteller videre at det gjorde at han ikke følte seg overvåket. En annen informant ser med egne øyne hvordan dataene fra fotobokser blir vaktet; at det brukes en egen PC, som står på et eget, alltid låst rom, at det bare er én person som jobber med det. Dette gjør at han ikke er bekymret for datasikkerheten.

En informant med erfaring fra internasjonale prosjekter hevder at nordmenn har stor tillit til myndighetene, og det bidrar til at folk synes registrering er uproblematisk. En annen ser også at tilliten er stor, både til hvordan opplysninger lagres og brukes, og til effekten av teknologiske løsninger. Han er likevel skeptisk og særlig er han kritisk til at trafikksikkerhetstiltak baserer seg på tillit til teknologi:

... jeg mener det er like greit å ha tillit til at folk gjør det de egentlig skal gjøre, fremfor å tro at elektronikken kan løse det. For du blir bare lurt. På en eller annen måte. Tror jeg. Og det er jo åpenbart at det kan fuskes med sånn elektronikk. (Politiker 1)

Informanten tar til orde for å ha tillit til mennesker i stedet for å tro at problemer kan løses ved hjelp av elektronikk. Dessuten vil det alltid være mulig å jukse med elektronikken. Med andre ord: har en først ikke tillit til menneskene, hjelper ikke teknologien.

Kort oppsummert kan vi slå fast at intervjuene viser relativt stor tillit til datasikkerheten. Informantene ser for seg at tekniske feil og / eller misbruk *kan* forekomme, men den muligheten volder liten bekymring. Det er interessant i så måte å se at synspunktene fra de som har erfaring med ISA og alkolås ikke skiller seg særlig fra de andres synspunkter.

⁸ Dataene ble lastet ned på en egen server en gang i døgnet. Den enkelte fører kunne se på egen kjøring via en nett side beskyttet med et unikt passord. Systemets driftsansvarlige kunne kople datalogg til person. Ut over dette ble dataene kun gjort tilgjengelig for analyse som skulle presentertes slik at det ikke kunne føres tilbake til den enkelte deltaker.

8 Er teknologiske systemer egnede virkemidler i trafikksikkerhetsarbeidet?

Bakgrunnen for dette prosjektet er at teknologiske løsninger er aktuelle virkemidler i myndighetenes innsats for å oppnå ytterligere nedgang i tallet på drepte og varig skadde i trafikken. Det er derfor naturlig å se spørsmål om personvern i sammenheng med trafikksikkerhet. Bruk av trafikksikkerhetstiltak fordrer at ulike hensyn sees i sammenheng, noe som drøftes i dette kapitlet.

En representant fra vegmyndighetene spør retorisk:

Skal vi komme videre i trafikksikkerhetsarbeidet, eller skal vi ikke? Hvis vi bestemmer oss for at det skal vi ikke, så aksepterer vi så mange drepte i trafikken som vi har. Da er saken grei, da kan vi fortsette med vanlig politikontroll med de begrensningene den har og det er det. Men hvis vi mener at vi skal videre i nullvisjonsarbeidet vårt, da må vi ta i bruk ny teknologi. (Fagperson trafikksikkerhet 1)

Utsagnet kan sies å uttrykke det presset myndighetene opplever om å få ned ulykkestallene. Nullvisjonen forplikter, og det gjør også delmålene som er satt. En politiker bekrefter at jakten på tiltak for å få ned ulykkestallene er intens. Han tror at myndighetene, som en konsekvens av dette, etter hvert vil innføre tiltak selv om befolkningen skulle være imot det. En annen politiker har stor tro på teknologiske løsninger. Han forteller at

Innføringen av ny teknologi i kjøretøy og infrastruktur sannsynligvis vil være med på, i perioden frem til 2020, å redusere antall drepte og skadde med 20-30 prosent, litt avhengig av hva man tillater satt inn i kjøretøyene. (Politiker 2)

Teknologiens muligheter fremheves, blant annet med referanser til førerstøttesystemer som det er dokumentert vil gi stor nedgang i ulike typer ulykker.

Det er klart at det er gode argumenter for å utnytte de muligheter som finnes til å skape sikrere ferdsel. Men det er også grunner til å være tilbakeholden. Hensynet til personvernet er én grunn, og det advares også om overdreven tro på effekten av mer teknologi i bilene.

For den som er opptatt av trafikksikkerhet er det forstemmende at arbeidet skal hemmes av hensyn til personvernet. For hva er viktigere enn å redde liv? Spørsmålet stilles i forbindelse med innføring av streknings-ATK. Streknings-ATK framstår som et godt alternativ til vanlige fotobokser, siden sistnevnte har den klare begrensning at folk bare bremser ned akkurat der boksene er. Bruk av streknings-ATK skal gi jevnere lavere fart. Derfor kan en tenke slik en informant gjør:

Skal vi komme noe videre så må vi innføre endrede systemer, for eksempel streknings-ATK. Og da kommer vi i konflikt med personvernet. Men det blir en konflikt mellom, ikke mellom oss på den ene siden og personvernet på den andre siden, men det blir en konflikt mellom to målsetninger. Den ene målsetningen er å redde liv, den andre målsetningen er at du skal kunne kjøre anonymt. (Fagperson trafikksikkerhet 1)

Det er forståelig at følelsen av det er viktigere å la folk være anonyme i trafikken enn å redde liv er frustrerende. Likevel vekker denne måten å se det på ikke gehør hos juristene. Forsøket på å dra veksler på en høyverdig målsetning karakteriseres som "det gode formåls tyranni". En informant påpeker at loven er blind for formålene, den handler bare om behandling av personopplysninger og eksisterer bare på enkeltvedtaksnivå. Dermed hjelper det ikke om formålet er aldri så godt, enten det gjelder trafikksikkerhet, kriminalitetsbekjempelse eller noe annet. Å gjøre et poeng av hvilket formål registreringen skal tjene, er å blande sammen juridiske og samfunnsmessige grenser.

Ikke alle er enige i at førerstøttesystemer er det som skal til for å redusere ulykkestallene i trafikken. Flere informanter er skeptiske til konsekvensene. Det skyldes flere forhold, både at de mener systemene vil være forstyrrende, avlære føreren kjøreferdigheter og generelt oppfattes som utidig innblanding.

En av informantene har tidligere vært kjørelærer, og flere er involvert i trafikksikkerhetsarbeid. Særlig to informanter setter spørsmålsteget ved at det er mer teknologi som er virkemiddelet. Selv understreker de betydningen av at førere må være oppmerksomme. I stedet for mer teknologi å støtte seg på, bør førere lære å bli mer fokuserte. Bare et øyeblikks oppmerksomhet kan få dramatiske konsekvenser. Det vises til at en svært stor andel av trafikkulykkene skyldes at førere gjør feil. De sier blant annet:

Folk sier til meg at du har greier på bil, sier de, men, jeg har ikke greier på bil. Jeg har greier på mennesker, jeg. Så jeg er veldig opptatt av trafikksikkerhet. Når folk snakker om at en må få bedre veier og bedre biler og... Veldig mange prosent av ulykkene, 80 - 90 prosent av ulykkene skyldes bilførerfeil. Så vi er opptatt av at bilførerne er ikke oppmerksomme nok i trafikken. Oppmerksomhet er veldig viktig. Og så mange ting i bilen som vi har fått, sånne svære skjermer... jeg satt jo på med en drosjesjåfør her en av de dagene på et møte, og jeg så en sånn svær skjerm som han hadde fått. Han fikk rødt lys, stoppet, og så ble det grønt, og så satt han og tippet på skjermen og trykket på og sånn. Han var ikke opptatt av å se på grønt lys i det hele tatt. Så begynte de bak å tute på han. Altså, så han ble uoppmerksom. (Teknologibruker, 59 år)

I følge informanten er førere allerede i utgangspunktet for lite oppmerksomme i trafikken. Følgelig burde en kanskje heller vurdere tiltak som fikk førerne til å bli mer konsentrerte framfor å utvikle teknologi som etter noens oppfatninger sløver føreren. En informant hevder følgende:

Jeg synes at det er alt for mye distraksjoner, det mener jeg, i en personbil i dag. Du merker jo ikke at du kjører en 120 kilometer i timen, det, det går jo så flott vet du, og... så sitter du gjerne uoppmerksom og... så det, det er nok mye som tyder på det, ja. (...) Det er masse sånne hjelpemiddel. GPSer, ikke sant, svære skjermer som tar vekk mange prosent av ruten. Det kan skynde seg en fotgjenger imellom, ikke sant? Det er jo dødsfarlig. Så vi er opptatt av at bilføreren ikke er oppmerksom nok. (Teknologibruker, 59 år).

Skepsisen skyldes ikke at ikke teknologien har sin tilsiktede effekt, for den anerkjennes. De ser at systemer som antiskrens og liknende hjelper. Samtidig gjør utilsiktede effekter at de ikke virker. Systemene sløver føreren, reduserer sikten og dessuten kompensere føreren på uheldige måter. Er en veg dimensjonert for 60 km/t er det farlig å kjøre i 80

km/t uansett. Dessuten er kroppen den samme selv om bilen er oppgradert, og det er grenser for hva kroppen tåler selv om bilen tåler sammenstøt stadig bedre. En informant bruker firehjulstrekkere som eksempel. Firehjulstrekk bedrer fremkommeligheten, men det betyr ikke, slik mange later til å tro, at en ikke må avpasse farten til forholdene. Føreres hang til å kompensere for sikkerhetstiltak er et argument for å legge vekt på opplæringen. Det tas til orde for å ta denne kompenseringen på alvor, og i så måte uttrykkes det tilfredshet med at selvinnsikt har blitt et tema i opplæringen. En informant mener dessuten at oppmerksomheten må øves opp:

Ja, det er en veldig... uting, kan du si, disse skjermene som dekker mye av vinduene. Det er klart at, bare disse stolpene på hver side i bilen, de tar vekk 5 prosent av sikten, de, og hvis du er 50 meter fra et kryss, så kan det skjule et vogntog i verste fall. Du får den der veldig dødvinkelen, der, ikke sant, og hvis du ikke har teknikken til å kunne bevege ditt blikk, så plutselig så dukker det opp noe som du ikke har sett, ikke sant. Så det er litt av en opplæring, at du trener opp elevene til å kunne bevege blikket sånn at du kan eliminere den der vinkelen der. (Jurist 2)

Det er med andre ord en ikke ubetydelig skepsis mot førerstøttesystemer blant enkelte av våre informanter. Interessant nok finner vi ikke denne skepsisen blant de av våre informanter som har kjørt med ISA. De sier ingen ting om at de ble distraheret. En informant forteller at han fulgte bedre med etterpå, ikke bare på farten men også på blinking. Riktignok foreslår en informant at skjermen på dashbordet kunne blitt flyttet og plassert midt i rattet, noe som kan tyde på at han ikke følte det var ideelt å ha den på dashbordet. Men det som fortelles handler mer om at det var irriterende med lyden som varslet fartsoverskridelse. Nå kan en innvende at det kan vel nettopp være noe av poenget; at lyden er så irriterende at en lar være å kjøre for fort. Men tekniske feil gjorde at den på visse steder gav lyd fra seg også når fartsgrensen ble overholdt. Noen valgte å beholde ISAen avskrudd for å slippe lyden, noe som understreker betydningen av systemene virker som de skal.

8.1 Skepsis mot at trafikksikkerheten ivaretas av teknologi

Motforestillinger mot trafikksikkerhetsteknologier kan bunne i flere forhold. De kan blant annet begrunnes med hensyn til personvernet, eller de kan henge sammen med en generell skepsis overfor teknologi. Ovenfor har vi sett at folk er lite opptatt av personvern. De tenker lite på at opplysninger registreres, og om de gjør det plager tanken dem lite. Dette gjør det relevant å se nærmere på om en eventuell skepsis til trafikksikkerhetsteknologier henger sammen med skepsis til teknologien. Vil det være større aksept for ikke-teknologiske tiltak enn for teknologiske?

Intervjumaterialet viser at ikke alle er komfortable med at sikkerheten skal ivaretas ved hjelp av teknologi. Noe av grunnen er en manglende tillit til teknologien. En informant sier om det å bruke teknologiske løsninger for å ivareta sikkerheten at

Det blir jo å stole på en datamaskin, stole på en boks. (Mannlig teknologibruker, 25 år).

Det ønsker han ikke å gjøre. Han hevder at det på ett eller annet tidspunkt alltid vil være noe som går galt. En kan ikke stole 100 prosent på teknologi. Denne oppfatningen har en viss utbredelse; spørreskjemaundersøkelsen viser at 47 prosent er helt eller delvis enige i påstanden ”Jeg er skeptisk til mer sikkerhetsteknologi i bilene fordi det kan oppstå tekniske feil med utstyret”. En fjerdedel svarer at de er verken enige eller uenige, noe som kan tolkes som at de er usikre på i hvilken grad de kan stole på teknologien. Bare ni prosent er helt uenige i påstanden, det vil si at de ikke frykter tekniske feil.

Dersom en likevel bruker teknologiske sikkerhetssystemer vil det i følge en informant føre til verre konsekvensene enn om en var uten slike systemer, fordi førere:

... setter seg i bilen og tenker at bilen ordner alt, da kan jeg bare sitte og sløkne foran rattet, liksom. (...) Det kommer til å bli så gale, sikkert, at om noen år, når det går en stund, vet ikke folk hvordan de skal gjøre bil. For de er jo vant med at alt blir gjort for dem (Mannlig teknologibruker, 25 år)

Informanten mener med andre ord at teknologien vil gjøre folk til dårligere førere. Mange systemer er nyttige, men han mener det kan bli for mye:

Det er greit nok at du skal ha sikkerhet i biler, men å kjøre bil, det må du jo faktisk klare selv. (Mannlig teknologibruker, 25 år)

Ennå er det slik at det er føreren som styrer bilen. Det er noe den enkelte må ”klare selv”. Det er imidlertid ikke gitt at det vil fortsette slik. Bilindustrien er ivrig opptatt med å lage løsninger der det er bilen, og ikke føreren, som reagerer på impulser. En rekke slike løsninger er i bruk allerede, som for eksempel antiskrens og bremseassistent. Bremsassistenter kan registrere at bremsepedalen trykkes hardt inn og raskt øke trykket til maksimalt nivå, slik at bremseytelsen forbedres. Erfaring viser at førere gjerne ikke brems raskt nok og hardt nok, selv i nødssituasjoner.

Andre løsninger er lansert og blir stadig mer utbredt, slik som autonom avstandsregulering. Et slikt system reagerer når bilen kommer for nær andre biler, og brems da ned. Informanter som jobber med samferdsel ser for seg at vi om noen år vil ha helt førerløse biler. Et EU-prosjekt (Citymobil) har i flere år utforsket mulighetene for å bruke førerløse biler i byer. Disse løsningene ligger nok flere år frem i tid, men det er altså slik at det utvikles løsninger som mer og mer tar over førerens oppgaver. Dermed ligger det an til en endring i forholdet mellom bil og fører.

Hvis en tenker seg bilkjøring som et samspill mellom fører, bil, trafikksystem og andre trafikanter, ser en at det ene elementet endrer seg mens resten forblir mer eller mindre det samme. Bilen forandres, mens føreren er den samme. For førerne er ikke klare til å gi fra seg kontrollen over bilen:

Jeg liker å ha kontroll selv, kunne gjøre ting selv. Du må uansett følge med selv at ting stemmer. Farlig å ... Hvis du stoler for mye på noen. (Kvinnelig fører, 25 år)

Som utsagnet viser, kobles kontrollen til selvstendighet, til det å ”kunne gjøre ting selv”. Informanten forteller at hun følger med på flere områder, hun både sjekker kvitteringer og peiler olje. Ønsket om selvstendighet strekker seg med andre ord ut over det å ha kontroll over bilen.

Et alternativ til å ha kontroll er, som påpekt, at løsninger i bilen har kontroll. Det er ikke automatisk noe å trakte etter:

Jeg vil ikke ha en barnepike som ramler [gir signal] når du ikke tar på deg selen. Jeg tar alltid på meg selen (...) De første bilene jeg var i som tikket når du ikke tok på deg sikkerhetssele, da tenkte jeg: ”hva er dette for et barnehjem?” (Kvinnelig fører, 79 år)

Informanten er ikke ute etter noen som passer på henne. Én ting er at hun ikke trenger påminnelsen, siden hun alltid bruker bilbeltet, en annen sak er at det oppleves som å bli behandlet som et barn. Den følelsen er det de færreste som liker. Å få slike påminnelser kan for øvrig vekke irritasjon også fordi lyden i seg selv er plagsom. Når bilen har kontroll, er det et resultat av at noen har vurdert situasjoner og bestemt hva føreren bør gjøre. Noen har bestemt at bilbeltet skal være på. Men det finnes naturligvis mange bestemmelser som forteller føreren hva han eller hun bør gjøre, som ikke blir kontinuerlig kontrollert. Slik er det for eksempel med fartsgrenser. Fartsgrenser kan brytes, ofte uten konsekvenser, men de er like fullt til for å overholdes. Den som blir tatt i å overskride dem, blir sanksjonert.

Intervjumaterialet viser at det er vanskelig å ha blind tro på myndighetenes vurderinger av hva som er for fort. På spørsmål om hun kunne tenke seg å ha overstyrende ISA i bilen svarer en informant følgende:

Jeg tenker at de som sitter og bestemmer alt av veier som er rundt omkring, de klarer aldri helt å ha vurdert alt så riktig at om jeg vurderer det litt annerledes, så skal bilen min stoppe. (Kvinnelig fører, 45 år).

Flere av informantene uttrykker på liknende måter at de ikke ukritisk slutter opp om fartsgrensene. Det begrunnes i stor grad med fortellinger om veistrekninger som etter deres skjønn har ulogiske fartsgrenser. Noen ganger gjelder det uforståelig lave fartsgrenser på rette, fine veier, andre ganger grenser som blir satt ned etter tiltak som belysning, bygging av sykkelsti og liknende.

8.1.1 Heller politi enn teknologi?

Tatt i betraktning mistilliten til selve teknologien, kan en stille spørsmål om andre tiltak er å foretrekke. En kan for eksempel tenke seg at det er større aksept for fartskontroller utført av politi enn for automatisk fartstilpasning i hver enkelt bil. Hva personvern angår, kan en tenke seg at det føles tryggere å bli registrert av et menneske som en ser og kanskje til og med snakker med, enn av et eller annet teknologisk system. Intervjumaterialet tyder på at det ikke er tilfelle. En informant forteller om en gang hun ble tatt i kontroll:

De spurte meg, og jeg hadde kjørt sånn og sånn, og da sier du bare ja vel, du er ikke i en situasjon der det kommer fram noen nye opplysninger fordi du snakker med politiet (...). Det er ikke noen slags dialog på noe som helst vis. (Kvinnelig fører, 45 år)

Politiet hadde målt farten, og utfallet av møtet var dermed gitt. Som informanten påpeker, var det ikke noe å si som forandret på det. Dermed blir det heller ikke viktig å møte dem. Faktisk kan det være tvert imot; i den grad det er pinlig å bli tatt, vil det være

mer behagelig å slippe å forholde seg til et menneske. Det kan også være provoserende, noe samme informant påpekte da hun fortalte om en annen anledning der mange biler ble vinket til sides av politiet fordi de hadde kjørt for fort. Politiet hadde imidlertid ikke klart å måle alle, heller ikke informanten, og hun fikk derfor ingen bot. Det var likevel ingen positiv opplevelse, verken dette eller det første møtet:

De tok på seg den strenge minen (...) Den første gangen så var det en litt belærende tone, da, [den andre gangen] når de ikke hadde noen måling eller noe å ta oss på – det var jo bare mer en markering at vi ble vinket inn og at man skal passe på farten. Nei, jeg tenker jeg kunne likeså godt ha vært foruten å ha truffet dem. (Kvinnelig fører, 45 år)

Det fysiske møtet er med andre ord ikke så viktig for informanten. Utsagnene viser to grunner til det. For det første har det ingen hensikt for føreren. Føreren kan egentlig ikke si eller gjøre noe som virker inn på politiarbeidet. Ble hastigheten målt å være for høy, er utfallet gitt. Dersom føreren ikke vedtar et forelegg, tas det videre i systemet, det frafalles ikke. For det andre oppleves det som en anledning for politiet å markere lovbrudd og belære førerne, noe de færreste setter pris på. Imidlertid viser opplevelsen av ubehaget ved å bli stoppet at møtet betyr noe og derfor kan ha en passer mer på og kjører mer lovlydig i etterkant. Politiet, på sin side, uttrykker troen på det sistnevnte. De vil gjerne treffe bilistene, siden de har tro på at møter har en oppdragende effekt.

8.2 Bilen i våre hjerter

Det er spennende å se holdninger til personvern og trafikksikkerhet i sammenheng med oppfatninger til bil og bilkjøring. Flere informanter kommenterer at det er noe spesielt med bilen. På andre områder, som for eksempel i flytrafikken, aksepterer vi mye strengere sikkerhetstiltak enn hva vi gjør i vegtrafikken. Vi aksepterer også at vi registreres mange andre steder enn i vegtrafikken. Vi er slik sett ikke helt konsekvente i vår oppførsel, til frustrasjon for de som føler at hensyn til personvernet bremser trafikksikkerhetsarbeidet. Det mer enn antydes at det har å gjøre med vårt forhold til bilen, noe følgende passiar får fram:

Fagperson trafikksikkerhet 1: Jeg mener, alle bruker kredittkort i butikker, i banker, på bensinstasjoner og over alt. Og de kan jo spores. Og de blir sporet. Det er jo ingen som stiller spørsmålstegn ved, eller stiller spørsmål til datatilsynet når de drar kredittkortet sitt på vinmonopolet. Men vinmonopolet registrer jo at du kjøper en kartong med tre liter rødvin, hver gang du drar kortet ditt. Og det stiller jo ikke folk spørsmål ved. Men når de kjører... når de kjører bil, da skal det liksom være gærent at det blir registrert at du kjørte på Drammensveien, men at du var på polet på Drammensveien og kjøpte vin, det er greit at blir registrert. Men at du kjørte dit helt lovlig og ikke gjorde noen ting, da er det gærent. Så jeg skjønner ikke det forholdet der. Vi går jo alle rundt med mobiltelefoner og Telenor de vet nå at jeg er i denne sonen her altså og det blir lagret. Fordi hvis jeg nå dreper noen, så finner de ut av at jeg var her. Det er jo sånn de finner drapsmenn nå etter hvert at de... eller at de ikke er drapsmenn, fordi de ikke har vært der, ved å spore mobiltelefonen. Så vi blir jo logga på alle bauger og kanter, men så fort det har noe med bilen og gjøre, da er all tiden ute.

Forsker: Hvorfor er det sånn da, tror du?

Fagperson trafiksikkerhet 1: Nei, bilen er vel et hellig... Du skal ikke spores når du kjører bil, du må gjerne spores når du er på vinmonopolet eller når du er i butikken. Jeg vet ikke...

Informanten synes det er påfallende at vi ikke aksepterer registrering i trafikken mens vi gjør det andre steder. Han spekulerer i om det skyldes at bilen er ”hellig”, og påpeker senere i intervjuet at det virker som om folk er reddere for å få bilen overvåket enn å bli overvåket selv. Også andre informanter mener å se at bilen nyter en særlig status. En informant lurte på om nordmenn har et spesielt forhold til bilen siden vi bor så spredt. Kanskje det skaper en avhengighet som gir bilen dens posisjon. Bilen blir på den måten både et symbol og en måte å skaffe seg frihet på; en kan kjøre hvor en vil. Eller kanskje handler det egentlig bare om ønsket om å kunne gjøre som en vil. En kan jo, som informanten gjør, spekulere i om ikke personvernet er et vikarierende motiv. Informanten tror ikke folk er så veldig opptatt av personvern, de er opptatt av å kunne kjøre fort.

Noen mener bilen oppfattes som en frisone. Ta røyking, for eksempel, det er forbudt så å si over alt, men i bilen kan du bestemme at det er lov. Det er også slik at vi sniker i bilkø, men ikke når vi står i kø på kinoen. Det ser med andre ord ut til at vi tillater oss ting i bilen som vi ikke gjør andre steder. Hva er grunnen til det? En informant mener at vi føler oss beskyttet av bilen i bilkøen. En annen er inne på det samme når han hevder at

Kanskje bilen er den siste skansen, man har sitt rom... (...) I bilen så har du på en måte noe rundt deg, så du er på en måte litt avskjermet, du er i ditt eget rom på en måte. Da er det gjerne, oppleves det som mer kontrollerende i forhold til bil enn i forhold til det at du oppgir opplysningene dine hver gang du handler eller liksom. (Jurist 1).

Til tross for en rekke begrensninger har vi en viss handlefrihet i bilen, slik en informant påpeker:

Vi stilles egentlig fritt til å gjøre veldig mye og liksom gjøre hva vi vil i bilen. Kjører det ikke en bil foran oss, så kan vi kjøre så fort vi vil i praksis, men det er normer og regler og fare for å bli oppdaget som på en måte gjør at vi kontrollerer oss. (Politiker 2).

Vi kan spekulere i hva det betyr at farten er en av de få tingene føreren selv bestemmer. Hvilket gir vi velger gir seg langt på veg selv, å gi tegn med blinklys gjør vi av vane, vi ser lett for oss at det blir kaos om vi ikke følger reglene i lyskryss. Med fart forholder det seg annerledes. Vi har ikke samme følelsen av at det går galt dersom vi kjører fortere enn hva fartsgrensen tillater, og rent teknisk har vi muligheten til å gjøre det. Farten kan dermed bli et symbol på selvstendighet. Fartsvalget uttrykker frihet og mestring. En informant ser slik på det dersom vi ikke kan kjøre i den farten vi selv vil:

Mannlig fører, 44 år: Så kan du si at bilen kan gå på skinner likeså godt. Kjedelig, men du vil se veldig lite ulykker.

Forsker: Men får vi et bedre liv av å kjøre for fort?

Mannlig fører, 44 år: Mange vil si ja. Mange vil si et veldig sterkt ja på det. (...) Det blir så finmasket at det er... du blir som en robot.

Slik informanten ser det, blir det kjedelig å kjøre bil når handlefriheten innskrenkes. At vi får et bedre liv av å kjøre for fort tilsier at det å bli fratatt den muligheten vil gå utover livskvaliteten. Samtidig er det bred enighet blant informantene om at høy fart kan være farlig.

Det er likevel veldig liten vilje til å innføre systemer som hindrer muligheten til å kjøre den farten en vil. Tilsvarende fordømmes promillekjøring, uten at det umiddelbart fører til aksept for alkohol. Noen er positive. En informant sier klart at

Den friheten [til å kjøre selv om en har drukket alkohol] trenger man ikke (Kvinnelig fører, 45 år)

Hun mener at en ikke trenger å kunne kjøre med promille. Men slik det er sagt i intervjuet kan det virke noe misforstått som argument, all den tid argumentet *mot* alkohol ikke er at en vil ha frihet, men at det er unødvendig. Flere av informantene synes gjerne at andre kan bruke alkohol, men ser det ikke som aktuelt for egen del siden de ikke kjører etter å ha drukket.

Som dette kapitlet har vist, er det motstridende synspunkter på hvor klokt det er å ville ivareta og øke trafikksikkerheten ved hjelp av teknologi. En kan, som en av informantene, raskt svare ”ja” på spørsmål om trafikksikkerhetsteknologier er egnede tiltak. Estimerer gir grunn til å forvente positiv effekt. Motsatt kan en, som andre informanter gjør, frykte utilsiktede virkninger. Føreren kan distraheres og sløves av for mye utstyr, og både førere og passasjerer behandles nærmest som barn av detaljerte instruksjoner. Det uttrykkes videre ubehag ved tanken på at systemene overtar førerens oppgaver, slik at de som sitter i bilen må stole på en datamaskin i stedet for å stole på seg selv. Samtidig peker en fører på at teknologi er å foretrekke framfor politi (forstått som politikontroller). Dette henger sammen med at møtet med politiet oppfattes som et møte med én avsender og én mottaker, noe som innebærer at det er en arena for monolog snarere enn dialog. Det er derfor ikke om å gjøre å møtes. Politiet er av en annen oppfatning, og ser møtet som en anledning til påvirkning.

Flere ser at vi aksepterer færre tiltak på veg sammenliknet på andre områder. Dette kan oppfattes som å vise bilens posisjon; den er både en frisone i seg selv og et middel til frihet. Informanter kan sies å understreke dette med å være mer opptatt av å kunne kjøre som de vil, enn å unngå registreringer. Autonomi blir dermed viktigere enn anonymitet.

9 Diskusjon og konklusjon

9.1 Personvern

Personvern regnes for å være en grunnleggende rettighet (jf. bla. Clarke, 2006). Som drøftet i teorikapittelet er det flere perspektiver og forståelser av personvern. Kontroll framstår som særlig viktig, både over personlig informasjon og et personlig rom. Vi framhever kontrollaspektet som viktig både fordi det gir en bevissthet om hvilke opplysninger som registreres og lagres og for å opprettholde en grense mellom det offentlige og det private. Det gjøres ved at andres innsyn, og dermed også mulighet til makt, i den enkeltes privatsfære begrenses. En kan si at en sikrer en grense mellom den enkelte og samfunnet.

Stilt overfor begrepet personvern og om det er viktig, viser intervjuene at det er vanskelig å gjøre rede for hva som ligger i begrepet. Blant folk som ikke har befattet seg spesifikt med personvern tok det tid å sirkle inn informantens forståelse av begrepet. Forståelser som framkommer handler om personlige opplysninger, at de ikke er tilgjengelige for alle, hvordan disse opplysningene håndteres og vern mot overvåking.

Personvern oppfattes som viktig både for å sikre enkeltindivider mot overgrep fra myndighetene og hindre misbruk hvis opplysningene kommer i feil hender. Personvern som en rettighet blir også trukket fram. Imidlertid viser intervjuene både at personer i begrenset grad er opptatt av personvern og at det lagres opplysninger om dem i trafikken eller i andre sammenhenger. Dette gjelder primært informanter uten spesifikk faglig befatning med personvern. Med andre ord er aspekter ved kontroll over opplysningene som registreres viktig knyttet til forståelser av personvern, men personvern i seg selv er noe en ikke er så opptatt av.

Spørreskjemaundersøkelsen viser at selv om 60 prosent av og til, ganske ofte eller svært ofte tenker på at det blir registrert opplysninger om dem i trafikken, så stoler bilførere jevnt over på at lovverket sikrer at personvern ivaretas. Nærmere 70 prosent svarer bekreftende på dette. Kvinner har større tiltro til lovverket enn menn. Imidlertid er det også en viss skepsis blant bilførere. To av ti er delvis eller helt uenig i den sistnevnte påstanden om at lovverket sikrer personvernet godt nok.

41 prosent oppfatter at kontrollen over opplysningene, i form av at de ikke blir bruk til annet formål enn de er samlet inn for, er god nok. Dette handler om formålsutglidning. Svarene viser at det også er en betydelig skepsis til dette i og med at 37 prosent sier seg helt eller delvis enig i påstanden: Jeg er redd at registrerte opplysninger kan bli bruk til andre formål enn de er samlet inn for.

Personopplysningsloven har imidlertid klare bestemmelser om behandling av personopplysninger og formålsutglidning. For det første tillater loven kun behandling av personopplysninger når det er gitt informert, eksplisitt og frivillig samtykke (§8). Det er noen unntak fra hovedreglen som kort oppsummert dreier seg om enten å sikre den registreres interesse, rettslige forpliktelser, allmenn interesse eller offentlig myndighet.

For det andre skal opplysningene bare nyttes til angitte formål (§11). Rammene for behandling av personopplysninger er med andre ord klart formulert.

Våre undersøkelser viser som nevnt at folk jevnt over er lite bekymret over at det registreres opplysninger om dem. De har også tillit til at lovverket sikrer at personvern i varetas. Flere informanter fremmer argumentet at de ikke har noe å skjule og at registrering derfor ikke er problematisk. Fra juridisk hold pekes det på dette som misforstått oppfattelse av registrering. Loven skal sikre sosial frihet, det vil si sikre individuelt handlerom. Dette kan relateres til perspektivet vi trakk opp i teorikapittelet der vi knytter personvern til to typer sosiale normer som hindrer andre i innsyn i den enkeltes liv (Schoeman, 1992). Den ene typen dreide seg om *diskresjon* mens den andre knytter seg til en form for *sosial kontroll*. Ulike behov for å registrere opplysninger skal slik vi tolker loven også sikre at vi som samfunnsborgere skal kunne utfolde våre liv og ha mulighet til å skille mellom hva vi holder privat og offentlig. Ikke fordi det som holdes privat er ulovlig eller av en eller annen grunn trengs å skjules, men fordi en har rett på en sosial frihet som innebærer å ikke måtte dele alt med andre. Slik sett handler personvern ikke om å ha noe å skjule, men å kunne ha noe for seg selv.

Personlovgivningen handler om hvordan en regulerer forholdet mellom det offentlige og private eller mellom individ og samfunn. Vi har stilt spørsmålet hvor bilen hører hjemme. Informantenes beskrivelser av hvordan de bruker bilen og hva de aksepterer av inngripen viser at bilen kan sees som et sted der en som fører forventer å være privat og ha frihet til å foreta egne handlingsvalg. Per Otnes kaller bilen en forlengelse av hjemmet og våre funn peker på at bilen kan oppfattes slik. Valg som foretas er likevel strukturert av omkringliggende faktorer knyttet til veien som et sosialt system der en må forholde seg til og samhandle med andre trafikanter, fysiske forhold ved vei, fører og selve kjøretøyet. Vegtrafikklovgivningen og normer for trafikkatferd setter også rammer for deres handlingsvalg. Til tross for dette forventer informantene i stor grad handlefrihet i bilen. Noen peker likevel mer enn andre på at du med bilen opptrer i en offentlig sfære, der dine valg får konsekvenser for andre.

9.2 Aksept for trafiksikkerhetsteknologier

Det utvikles stadig teknologiske systemer som på ulike måter skal bidra til tryggere ferdsel. Dette er systemer som på ulike måter registrerer kjøreatferd og derfor kan true personvernet. Mange teknologier er allerede i bruk, mens andre er under utprøving og / eller til vurdering. Som vi har sett, er det svært aktuelt for vegmyndighetene å bruke slike systemer for å gjøre det sikrere å ferdes i trafikken. Det er flere forhold som taler for å vurdere disse nye virkemidlene. Blant annet kan statistikken tyde på at den store nedgangen i ulykkestall som en tidligere har sett har stoppet opp, samtidig som Nullvisjonen med tilhørende delmål legger økt press på myndighetene om å oppnå ytterligere reduksjoner i tallet på drepte og varig skadde. Informanter kan i tillegg vise til dokumenterte effekter av systemer. Til tross for dette er det ikke så liketil å innføre slike teknologiske trafiksikkerhetssystemer. På samme måter som det er argumenter for å ta dem i bruk, manes det til forsiktighet. Trafiksikkerhetsteknologier må derfor vurderes i lys av andre forhold, noe som i praksis innebærer at det må gjøres en

avveining av ulike hensyn. I dette kapitlet tar vi for oss nettopp slike avveininger, og viser hvordan de påvirker hva som aksepteres av trafikksikkerhetsteknologier.

Siden trafikksikkerhetsteknologier registrerer opplysninger om kjøreatferd har vi stilt spørsmål om hvordan en forholder seg til registreringer i trafikken. Holdningene er jevnt over ganske positive. Over halvparten sier seg helt eller delvis enig i at det ikke gjør dem noe at de blir registrert / overvåket når de ferdes i trafikken. Det er stor forståelse for at registrering er viktig for å øke sikkerheten; 65 prosent er helt eller delvis enige i at registrering / overvåkning er viktig for å få ned antallet trafikkulykker og 69 prosent er helt eller delvis enige i at registrering / overvåking er viktig for å forhindre lovbrudd i trafikken. Mange har tro på at det virker: 74 prosent er helt eller delvis enige i påstanden ”Jeg tror det ville blitt færre ulykker hvis det var mer sikkerhetsteknologi installert i bilene”.

Dette kan tolkes som stor aksept i befolkningen for å registrere / overvåke i trafikken. Men vår undersøkelse avdekker også skepsis mot at teknologi virkelig bidrar til sikrere ferdsel. Skepsisen uttrykkes i flere innvendinger.

Én innvending går ut på at teknologiske systemer rett og slett er feil type tiltak. En informant går så langt som å kalle det en fallitterklæring, dersom en må bruke teknologiske systemer for å ”tvinge” førere til å kjøre sikkert. Hun og andre informanter argumenterer for at en heller bør arbeide med føreren, og sikre denne god opplæring og sunne holdninger. Ikke minst må det jobbes med å gjøre førere mer oppmerksomme i trafikken. Bare et øyeblikks uoppmerksomhet fra førerens side kan få fatale konsekvenser, noe som viser hvor viktig det er at han eller hun er på våken og konsentrert. Det pekes også på at enkelte tiltak vil kunne virke mot sin hensikt nettopp fordi de tar oppmerksomhet fra føreren. Det blir en ny gjenstand / opplysning å holde øye med. I verste fall risikerer en at den også tar sikt, for eksempel hvis den står på dashboardet og dekker en del av frontruten.

En viss andel deler frykten for at et system vil virke distraherende; 41 prosent er helt eller delvis enige i at ”Jeg tror teknologier som gir signaler til føreren vil ta oppmerksomhet fra viktige forhold i trafikken”. Samtidig er det omtrent like mange som tror det vil virke motsatt, altså være til hjelp for føreren. Det er 46 prosent som sier seg helt eller delvis enige i at ”Jeg tror teknologier som gir signaler til føreren vil gjøre det lettere å konsentrere seg om viktige forhold i trafikken”. Dette kan være uttrykk for at det ikke er lett å vite hvordan en vil oppleve teknologiske trafikksikkerhetssystemer.

En annen innvending mot trafikksikkerhetsteknologier bunner i frykten for at kjøreferdigheter avlæres. Når det er systemer som ivaretar sikkerheten, får ikke føreren samme trening i å vurdere situasjoner og tenke sikkerhet som han / hun ellers ville fått. Poenget kan enkelt illustreres ved hjelp av historien om eleven som rygget i en annen bil fordi ryggesensoren var slått av. Eleven var vant til å lytte etter pipingen, og glemte å sjekke speilene. Uten lydsignal kom hun ikke på at hun var for nær.

En tredje innvending er at en misforstår effekten av sikkerhetsteknologiene. En glemmer at selv om bilen har gjennomgått en rivende utvikling, er kroppen den samme. Det betyr at selv om bilen tåler kraftigere sammenstøt nå enn før, gjør ikke kroppen det.

En fjerde innvending mot trafikksikkerhetsteknologier er at en gjør seg avhengig av teknologien. Flere informanter misliker å skulle måtte stole på en datamaskin. Det vil innebære å gi fra seg kontroll, og det oppfattes som uklokt. Dessuten vil systemer bygge på beslutninger tatt av andre, mens informanter ønsker å kunne vurdere situasjoner selv. De har tiltro til egen beslutningsevne, og ønsker frihet til å kunne handle på tvers av loven dersom situasjonen krever det. De ønsker med andre ord handlefrihet.

Til grunn for ubehaget med å måtte stole på teknologien ligger også en oppfatning av at det er en risiko for teknisk svikt. Det er vanskelig å forestille seg at den alltid vil fungere feilfritt. Det vil alltid kunne skje glipper. Dermed vil det også kunne skje ulykker. Informanter synes det er uklare ansvarsforhold mellom partene når det skjer, og lurer på hvem som får ansvar for ulykker som skjer når teknologier ikke virker. En oppfatning av at forsvarlig bilkjøring er førers ansvar, blir en innvending mot trafikksikkerhetsteknologier. Dette ansvaret kan oppfattes som å bli skjult av teknologiske systemer; systemene tilslører ansvaret fordi de vanligvis gjør jobben for føreren.

Mye av diskusjonen rundt trafikksikkerhetsteknologier, både argumenter for og imot, kan leses som en diskusjon om førerens rolle. Et vesentlig spørsmål blir i den sammenheng: Hvor selvstendig skal førerrollen være? Som det har blitt påpekt tidligere, tilskrives de fleste ulykker førerattferd. Hvor fritt er det da rimelig å la han / hun operere?

Undersøkelsen avdekker relativt stor aksept for å fokusere på sikkerhet. Tatt i betraktning førerens skyld i ulykker, kan det ses som et argument for å begrense førerens handlefrihet. Fra flere hold påpekes mulighetene for at bilen overtar oppgaver som i dag utføres av føreren. Delvis skjer det allerede, som for eksempel når bilen selv retter seg opp etter skrens. Flere muligheter finnes. I vår undersøkelse har vi særlig vært opptatt av systemer som forhindrer fartsoverskridelser og promillekjøring. Det skyldes både at begge deler er konkrete faremomenter som de fleste bilførere har en oppfatning om, og fordi det finnes systemer som kan forhindre slik atferd.

I spørreskjemaundersøkelsen uttrykker mange forståelse for risikoen forbundet med fart. Flertallet (89 prosent) er enige i at trafikkulykker skyldes ofte høy fart. Likevel er tiltak som begrenser mulighetene til fartsoverskridelser lite populære. Bare et mindretall kan tenke seg å bruke ISA. I intervjuene nevnes eksempler på ulogisk lave fartsgrenser, noe som reduserer både tilliten til de som setter fartsgrensene og motivasjonen til å holde dem. Det gir heller ingen grunn til å ønske seg systemer som gjør det vanskelig, ubehagelig eller umulig å kjøre i den farten en selv ønsker. Flere er også opptatt av å være i stand til å håndtere spesielle situasjoner som krever fartsoverskridelser, for eksempel å kunne kjøre noen til sykehuset. Mindre dramatisk er forbikjøringer, men også det nevnes som situasjoner hvor en kan tenke seg det kan oppstå farlige situasjoner dersom en ikke er i stand til å kjøre over fartsgrensen. Dette kan tolkes som et nokså fleksibelt forhold til fartsgrenser, noe som samsvarer med funn fra andre undersøkelser. Vi varierer farten etter hvilken tid på døgnet det er og hvor trafikkert det er (Bayer & Berg, 2008; Berg & Gjerstad, 2008; Clausen & Heinzerling, 2003). Det kan også fortelle noe om et ønske om handlefrihet, for på den måte å ta kontroll over potensielt farlige situasjoner.

Mens folk er skeptiske til tiltak som begrenser mulighetene til fartsoverskridelser, er det stor aksept for tiltak som forhindrer kjøring med promille. Over halvparten (57 prosent) kan tenke seg å bruke alkolås (sier seg helt eller delvis enig i påstanden). Det er da også 72 prosent som mener (er helt eller delvis enig i) at trafikkulykker skyldes ofte promillekjøring. Tilsvarende uttrykkes aksept for alkolås i intervjuene. Noen bruker biler med alkolås og synes det er uproblematisk, andre er positive til å gjøre det. Informantene er dertil entydige i sin fordømmelse av promillekjøring. Den samme holdningen kommer fram i andre undersøkelser; svært få aksepterer promillekjøring (Ibid.), og flertallet mener promillekjøring er risikabelt (European Commission, 2009). Sammenhengen mellom oppfatninger om promillekjøring og aksept for alkolås er ikke automatisk gitt. For noen gjør en restriktiv holdning til promillekjøring det naturlig å være *for* alkolås. For andre er det motsatt: holdningen blir et argument *mot* alkolås. De hevder alkolås vil være unødvendig for dem fordi de vet at de aldri vil kjøre etter å ha drukket alkohol uansett.

Hvor sikker trafikken er, bestemmes både av egen og andres atferd. Følgelig kan en se nytten av at andre bruker ulike sikkerhetssystemer selv om en ikke ønsker å bruke dem selv. At tiltakene måtte være nyttige, ble understreket av flere informanter. Fokuset på nytte forklarer variasjoner i aksept både knyttet til teknologi og målgruppe. Informanter som selv hadde erfart problemer, for eksempel hadde holdt på å sovne mens de kjørte, var positive til tiltak som håndterte akkurat det problemet de hadde hatt. Det gav dem også mer forståelse for tiltak rettet mot bestemte grupper, og da særlig mot unge førere. Det bekreftes i noen grad av spørreskjemaundersøkelsen, som viser en viss aksept for at unge førere må kjøre med ISA. Til sammen 60 prosent er helt eller delvis enig i at unge førere bør bli pålagt å kjøre med ISA. Samme grad av aksept finner vi for å pålegge bruk av ISA i næringstransport og offentlig transport. Det er en mer positiv holdning til å innføre alkolås. Særlig er aksepten stor for at alkolås pålegges i næringstransport og offentlig transport. For begge spørsmål er det 92 prosent som sier seg helt eller delvis enig i at alkolås bør bli pålagt. Det er større aksept for at disse gruppene skal kjøre med alkolås, enn å pålegge promilledømte å gjøre det. Det er minst oppslutning om å rette pålegget mot privatbiler, men like fullt er 69 prosent helt eller delvis enige i at alkolås bør bli pålagt i alle nye privatbiler.

9.3 Handlingsrommet for personvern og trafikk

Basert på den kvantitative undersøkelsen blant bilførere kan det trekkes en slutning om at det er rom for innføring av teknologi for å bedre trafikksikkerheten på vei. Aksepten varierer mellom ulike segmenter i befolkningen. Variasjonen er størst mellom menn og kvinner. Kvinner har generelt sett større aksept for bruk av teknologi for å bedre sikkerheten på veiene enn menn, de har også mer tiltro til at myndighetene sikrer at registrerte data ikke kommer på avveie eller blir misbrukt. I forhold til alder er det generelt størst aksept for innføring av teknologi blant unge førere, men større tillit til teknologien når den er installert blant godt voksne førere. Ut over dette gir forskjeller mellom by og land, og utdannelse lite utslag.

Fart vurderes av førere som viktigste grunn til at ulykker skjer, etterfulgt av promille. Aksepten for å innføre de to konkrete tiltakene tilknyttet disse ulykkesårsakene, ISA og alkoholås, er ulik. Aksepten for alkoholås er betydelig større enn for ISA. Det er rimelig å tro at det skyldes oppfatninger av at ISA mer enn alkoholås reduserer individuell handlefrihet.

Spørsmålet om personvern aktualiseres ved at personvern forstås som å sikre sosial frihet, noe som i denne sammenheng vil si handlefrihet i bilen. Hvorvidt teknologien registrerer data eller ikke blir i en slik forståelse underordnet. Det er ikke dermed sagt at registrering oppfattes som irrelevant. Undersøkelsen viser at det er lite kjennskap til alt som registreres. Dette gir grunn til å stille spørsmål om samtykket til registrering blir gitt informert og frivillig, slik loven krever. Kanskje som en følge av alt dette er det liten bevissthet om personvern slik det omtales i personopplysningsloven.

Grensene mellom det offentlige og det private er ikke statiske, men endres over tid og kan variere fra sted til sted (Lyon, 2001). Det kan forklare at vi har funnet variasjoner i hvor mye offentlig inngripen personer tolererer i sitt privatliv.

Vedlegg

”Handlingsrommet for personvern og trafikksikkerhet – hvor går grensene?” Paper presentert på Trafikdage på Aalborg Universitet 2008.

”Road safety, technology and privacy”, paper presentert på ITS World Congress i Stockholm 2009.

”Traffic safety technologies and privacy – a qualitative study among two groups of Norwegian drivers”, paper presentert på World Conference on Transport Research (WCTR) i Lisboa 2010.

Intervjuguider

Spørreskjema

Referanser

- Bang, B., & Wahl, R. (2007). ITS- IKT i transportsektoren - Kjørgjøring og avgrensning *SINTEF-Rapport STF50 A07010*. Trondheim.
- Bayer, S. B., & Berg, C. (2008). Trygt hjem. Evaluering av nullvisjonsprosjektet i Karmøy kommune. I IRIS (red.), (s. 33). Stavanger: IRIS.
- Berendt, B., Günther, O., & Spiekermann, S. (2005). Privacy in E-Commerce: Stated Preferences vs. Actual Behavior. *Communications of the ACM*, 48(4), 101-106.
- Berg, C., Bayer, S. B., & Thesen, G. (2008a). *En analyse av unge føreres kjøreatferd og motiver for å delta i et ISA-forsøk*. Paper presented at the Trafikdage Ålborg Universitet, Ålborg, Denmark.
- Berg, C., Bayer, S. B., & Thesen, G. (2008b). Ungtrafikk. Resultater fra et ISA-forsøk med unge førere i Karmøy. Stavanger: International Research Institute of Stavanger. Rapport IRIS – 2008/149.
- Berg, C., & Clausen, T. H. (2004). Trafikkundersøkelse i Karmøy kommune 2003 (s. 91). Stavanger: RF-Rogalandsforskning, RF-Rapport 2004/063
- Berg, C., & Gjerstad, B. (2008). Holdninger til trafikksikkerhet blant unge på Jæren. Stavanger: International Research Institute of Stavanger (IRIS), Rapport IRIS 2008/022.
- Berg, C., & Gjerstad, B. (2009). *Road safety, technology and privacy*. Paper presentert på ITS World Congress ITS in Daily Life, Stockholm, Stockholm, Sweden. <http://www.itsworldcongress.com/>
- Bråten, M. (2008). Personvern under press - hvor går grensene i arbeidslivet? I Fafo (red.), *Fafo-rapport* (s. 1-94). Oslo: Fafo.
- Burgess, J. P. (2008). Security After Privacy: The Transformation of Personal Data in the Age of Terror. I P. I. P. R. Institute (red.), *Policy Brief*. Oslo: PRIO International Peace Research Institute.
- Clarke, R. (2006). What's Privacy? Lastet ned 08.01.09, 2009, fra <http://www.anu.edu.au/people/Roger.Clarke/DV/Privacy.html>
- Clausen, T. H., & Heinzerling, G. (2003). Undersøkelse av handlinger og holdninger til trafikksikkerhet i Lillehammerregionen. Stavanger: RF-Rogalandsforskning, RF-Rapport203/256.
- Datatilsynet. (2009). Personvernundersøkelsen 2009 - En undersøkelse om integritet. I Datatilsynet (red.), (s. 1-21). Oslo: Datatilsynet.
- Elvik, R. (2001). Trafikksikkerhetshåndboken. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Elvik, R., Christensen, P., & Amundsen, A. (2004). Speed and road accidents. An evaluation of the power model (s. 134). Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Etzioni, A. (1999). *The Limits of Privacy*: Basic Books.
- European Commission. (2009). *EU citizens' attitudes towards alcohol. Special Eurobarometer 331*. Brussels: EU.
- Falk, B., & Montgomery, H. (2007). Developing traffic safety interventions from conceptions of risks and accidents. *Transportation Research Part F*, 10, 414-427.
- Forward, S. E. (2006). The intention to commit driving violations - A qualitative study. *transportation Research Part F*, 9(2006), 412-426.
- Haldorsen, I., & Rostoft, M. S. (2010). Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2005-2009 - Med særlig fokus på 2009. Oslo: Rapport 2010:2617. Statens vegvesen, Vegdirektoratet.

- Hingson, R., & Winter, M. (2003). Epidemiology and Consequences of Drinking and Driving. *Alcohol Research & Health*, 27(1), 63-78.
- Johansen, M. W., Kaspersen, K.-B., & Skullerud, Å. M. B. (2001). *Personopplysningsloven. Kommentartutgave*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Lov om behandling av personopplysninger (personopplysningsloven), Lov-2000-04-14-31 C.F.R. (2000).
- Kumaraguru, P., & Cranor, L. F. (2005). Privacy Indexes: A Survey of Westin's Studies. I I. o. S. R. International (red.), *CMU-ISRI* (s. 1-22): Institute of Software Research International, Carnegie Mellon University.
- Lace, S. (2005). Introduction. I S. Lace (red.), *The Glass Consumer. Life in a surveillance society* (s. 1-17). Bristol: The Polity Press and National Consumer Council.
- Lamvik, G. M. (1996). A Fairy Tale on Wheels: The Car as a Vehicle for Meaning within a Norwegian Subculture. I M. Lie & K. H. Sørensen (red.), *Making Technology Our Own? Domesticating Technology into Everyday Life* (s. 151-170): Scandinavian University Press.
- Leino-Kilpi, H., Välimäki, M., Dassen, T., Gasull, M., Lemonidou, C., Scott, A. (2001). Privacy: a review of the literature. *International Journal of Nursing Studies*, 38, 663-671.
- Lyon, D. (2001). *Surveillance society. Monitoring everyday life*. Buckingham - Philadelphia: Open University Press.
- Marchau, V. A. W. J., & Heijden, R. E. C. M. v. d. (2003). Innovative Methodologies for Exploring the Future of Automated Vehicle Guidance. *Journal of Forecasting*, 22, 257-276.
- Melander-Wikman, A., Fältholm, Y., & Gard, G. (2008). Safety vs. privacy: elderly persons' experiences of a mobile safety alarm. *Health and Social Care in the Community*, 16(4), 337-346.
- Norberg, P. A., Horne, D. R., & Horne, D. A. (2007). The Privacy Paradox: Personal Information Disclosure Intentions versus Behaviors. *The Journal of Consumer Affairs*, 41(1), 100-126.
- NOU. (2009:1). *Individ og integritet. Personvern i det digitale samfunnet*. Oslo.
- O'Hara, K., & Shadbolt, N. (2008). *The spy in the coffee machine. The end of privacy as we know it*. Oxford: Oneworld Publications.
- Olivero, N., & Lunt, P. (2004). Privacy versus willingness to disclose in e-commerce exchanges: The effect of risk awareness on the relative role of trust and control. *Journal of Economic Psychology*, 25, 243-262.
- Otnes, P. (2001). Public and Private Moves. Liminality, Conduits and Habitus in Everyday City Life. I D. Østerberg & P. Otnes (red.), *Sosiologisk Årbok 2001* (s. 75-89). Oslo: Institutt for sosiologi, Universitetet i Oslo.
- Raguse, M., Meints, M., Langfeldt, O., & Peissl, W. (2008). PASR Preparatory Action on the enhancement of the European industrial potential in the field of Security research. I P. p. security (red.), *PRISE privacy security* (s. 75).
- Ravlum, I.-A. (2005). Setter vår lit til Storebror ... og alle småbrødre med? Befolkningens holdning til og kunnskap om personvern. I TØI (red.), *TØI-report* (s. 60). Oslo: TØI.
- Schoeman, F. D. (1992). *Privacy and social freedom*: Cambridge University Press.
- St.meld. nr. 16. ((2008-2009)). *Nasjonal transportplan 2010-2019*. (St.meld. nr. 16. (2008-2009)). Oslo.
- St.meld. nr. 24. ((2003-2004)). *Nasjonal Transportplan 2006-2015*. (St.meld. nr. 24. (2003-2004)).

St.meld. nr. 46. ((1999-2000)). *St.meld. nr. 46. (1999-2000): Nasjonal transportplan 2002-2011.* (St.meld. nr. 46. (1999-2000)). Oslo.

Wang, C. C., & Carr, D. B. (2004). Older Driver Safety: A Report from the Older Drivers Project. *Journal of American Geriatrics Society*, 52, 143-149.

Handlingsrommet for personvern og trafikksikkerhet – hvor går grensene?

Christin Berg, Anett Bjelland og Brita Gjerstad

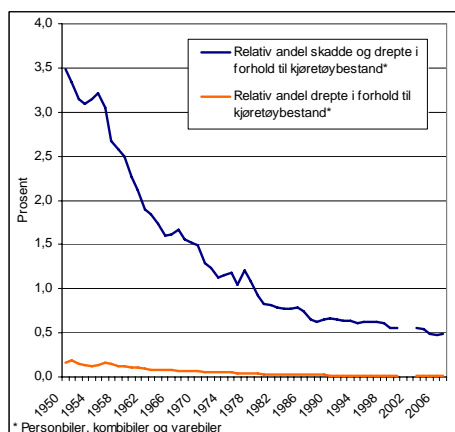
IRIS (International Research Institute of Stavanger), P.O.Box 8046, 4068 Stavanger, Tlf. 51 87 50 00
www.iris.no, E-mailadr: Christin.Berg@iris.no, Anett.Bjelland@iris.no, Brita.Gjerstad@iris.no

Innledning

Det er i dag utviklet trafikksikkerhetsteknologier som er rettet mot å gjøre bilkjøring tryggere med ved hjelp a) av innebygde systemer som gir signaler eller overprøver fører (for eksempel blokkeringsfrie bremses, antiskrens, varsling når fører blir trøtt, hjelp til feltskifte, alkoholås), b) innebygde systemer som gir signaler til eller overstyrer førerens tilpasninger på grunnlag av kommunikasjon med omverden (for eksempel, automatisk fartstilpasning (ISA)), nødansropssystem (eCall)) eller c) kontrollsystemer langs veien (for eksempel automatisk fartskontroll (ATK), kameraovervåking). Systemene er ulike ut fra hvor langt de er kommet i den tekniske uttestingen og implementeringen. Systemene har imidlertid det til felles at informasjon om hendelser blir eller kan lagres elektronisk. Bruk av slike systemer utfordrer dermed vår aksept for at teknologiske systemer brukes som virkemiddel for å skape sikrere ferdsel, og for at de samme systemer både kan true personvernet og representere løsninger for å sikre det.

International Research Institute of Stavanger (IRIS) gjennomfører for tiden et prosjekt der vi utforsker handlingsrommet til å innføre nye teknologier for å skape sikrere ferdsel. Prosjektet gjennomføres på oppdrag for Statens vegvesen, Vegdirektoratet og er ett av tre prosjekter som inngår i Statens vegvesens etatsprogram spesifikt rettet inn mot personvern og trafikksikkerhet. Dette paperet rapporterer funn fra prosjektets innledende faser. Formålet med paperet er å diskuteres hvilke faktorer som bidrar til å utvide og innsnevre handlingsrommet for ulike former for denne typen teknologier.

Bakgrunn



Figur 1. Ulykkesutvikling i forhold til kjøretøybestand.

Som vist i figur 1 har det i etterkrigsperioden vært en stadig reduksjon både i det samlede antallet veitrafikkulykker og dødsulykker sett i forhold til kjøretøybestanden (basert på statistikk fra www.ssb.no). Både tiltak på vei, i kjøretøyet og holdningsskapende arbeid har bidratt til denne utviklingen (Allred, Berg et al. 2005; Elvik 2005; Erke and Elvik 2006). Et estimat av ulike virkemidlers potensial for ytterligere reduksjon i veitrafikkulykkene anslår ny kjøretøyteknologi som å være et av de tiltakene med størst potensial (Erke and Elvik 2006). Dette innbefatter både at eldre kjøretøy over tid blir skiftet ut med nye sikrere kjøretøy som følge av den tekniske utviklingen, samt utvikling i særskilt sikkerhetsteknologi i kjøretøyene og trafikksystemet generelt.

Ulike typer tekniske løsninger har blitt og er under utvikling. For det første er en rekke tekniske løsninger innebygd i dagens biler, for eksempel blokkeringsfrie bremses (ABS-bremses), antiskrens (ESP-system), trafikktilpasset cruisekontroll (ACCsystem) og alkolås. Systemene aktiveres på grunnlag av kommunikasjon internt i bilen. De blir gjerne kategorisert som aktive sikkerhetssystemer i motsetning til passive sikkerhetssystemer som for eksempel bilbelte, nakkestøtte, kollisjonspute mv. (jfr. www.sikkerbil.no). I motsetning til passive sikkerhetssystemer er aktive sikkerhetssystemer førerstøttende og kan tildels overstyre førerens handlinger. Det arbeides stadig med å utvikle kjøretøyene til å bli mer intelligente for å kunne forhindre en førers feilhandlinger.

For det andre tilbys det førerstøttende systemer som kommuniserer med omgivelsene for eksempel ved hjelp av GPS (Global Positioning System) og kart. Det kan være navigasjonssystemer som gjør det lettere å finne fram på fremmede steder, eller systemer som informerer om gjeldende fartsgrense og gir tilbakemelding til føreren om fartsoverskridelser. Dette systemet blir i internasjonal litteratur kalt Intelligent Speed Adaptation (ISA) og på norsk automatisk fartstilpasning. Siden det som regnes som det første feltforsøket i Frankrike i 1982, er det gjennomført en rekke ISA-forsøk både i Australia og i ulike europeiske land (Carsten 2006)¹. I januar 2008 ble et 17 måneders langt norsk forsøk avsluttet (Berg, Bayer et al. 2008). Erfaringer har vist at det er utstyr som griper inn i førerens mulighet til å kjøre for fort som har størst effekt fordi det gjør det umulig eller vanskelig å overskride gjeldende fartsgrense (Carsten and Brookhuis 2005; Marchau, van der Heijden et al. 2005; Carsten 2006; Jamson 2006). I en egen nytte-kostnad studie av ISA anslår Carsten og Tate en ulykkesreduksjon på 36 prosent for ulykker med personskade og hele 59 prosent reduksjon i dødsulykkene ved bruk av de mest inngrepene avanserte ISA-løsningene. Ulykkesreduksjonen ved informerende ISA, løsningen brukt i det norske forsøket, anslås til henholdsvis 10 prosent og 19 prosent for ulykker med personskade og dødsulykker (Carsten and Tate 2005).

I motsetning til tidligere er teknologien i dagens biler elektronisk og styres av datastrømmer til og fra bilens datamaskin. Det er bygget inn stor lagringskapasitet i bilene (Huse 2007). Det betyr at de fleste hendelser knyttet til teknologien kan bli lagret som input til bilens systemer. Dataene som lagres kan så brukes til å gi signaler til føreren, for eksempel for å justere kjøringen, gi god kjørekomfort, redusere drivstofforbruk med videre. Videre kan dataene brukes til å informere fører og verksted om slitasje, når deler må skiftes osv. I tillegg brukes dataene som input i teknologiforbedringer i nye biler (Huse 2007), det vil si av bilindustrien. Dataene kan også brukes til å informere offentlige etater. Dersom utstyret inneholder en sender kan for eksempel en registrator automatisk ringe opp til en nødalarmcentral ved ulykker og raskt om nødvendig få sendt ut livreddende hjelp, slik en tenker seg et nødansropssystem (eCall) innført. Det kan bygges inn kontrollsystemer i bilene som rapporterer til en sentral enhet dersom en fører kjører for fort eller på andre måter uforsvarlig. Et pågående dansk ISA-forsøk "Spar på farten" tar i bruk en slik løsning (Agerholm, Tradisauskas et al. 2007). Deltakerne i forsøket får 30 prosent rabatt på forsikringspremie mot at de tillater at bilens kjøring blir registrert. Dersom registrert kjøring viser at føreren av bilen har kjørt for fort, blir imidlertid deltakeren trukket i forsikringsrabatt.

For det tredje finnes trafikksikkerhetssystemer som ikke er installert i bilene. Automatisk trafikkontroll (ATK) er et eksempel som de fleste bilister kjenner fra norske veier. ATK innebærer at førere som kjører for fort blir tatt bilde av og sanksjonert i tråd med omfanget av fartsovertredelsen. De første norske forsøkene med ATK ble gjennomført i perioden 1982 til 1984. Erfaringene viste at

kjørefarten ble redusert både ved lave og høye fartsgrenser og at fartsreduksjonen var størst blant de trafikantene som kjørte fortest (Amundsen and Malme 2005). Senere evalueringer viser lignende resultater. Personvernssider ved fotograferingen av bilen ble behandlet i St. meld. nr. 18 (1986-87) Om trafiksikkerhet og trafikkopplæring. Stortinget vedtok departementets forslag om å fotografere kjøretøy forfra, med sladding av passasjer (Amundsen and Malme 2005). Dette gjorde det mulig å bevise og straffeforfølge den som kjørte bilen. Tilsvarende forsøk med automatisk kontroll av kjøring på rødt lys ble imidlertid besluttet ikke videreført da ressursbruken ble vurdert som for stor i forhold til gevinsten (Amundsen and Malme 2005). Som eksempler på andre tekniske løsninger langs veien som kan benyttes som løsninger til å skape sikrere ferdsel kan nevnes transpondere, dvs. utstyr som blir benyttet til innkreving av bompenger, elektronisk kameraovervåking av trafikkflyt osv.

Så snart teknologiene og tiltakene er basert på at personlig informasjon lagres og eventuelt utveksles med en sentral server blir det relevant å diskutere spørsmålet om personvern. Personregisterloven ble vedtatt i 1978 i forlengelsen av at teknologien gjorde det lettere og myndighetene så nytten av å kunne registrere og systematisere befolkningens ulike behov for å planlegge den moderne velferdsstaten. Etter hvert ble det tydelig at det var behov for en lov som også dekket private aktørers behov for å foreta registreringer av personopplysninger, noe som gav grunnlag for lov om personopplysning. Personopplysningsloven ble vedtatt i 2000 og trådte i kraft fra 1. januar 2001 og har til hensikt å beskytte den enkelte mot at personvernet blir krenket gjennom behandling av personopplysninger (Justis- og politidepartementet 2000; Johansen, Kaspersen et al. 2001). Som formulert i personopplysningslovens § 1 skal den "bidra til at personopplysninger blir behandlet i samsvar med grunnleggende personvern hensyn, herunder behov for personlig integritet, privatlivets fred og tilstrekkelig kvalitet på personopplysningene". Dette er i tråd med EUs personverndirektiv 95/46 av 24. oktober 1995 (Johansen, Kaspersen et al. 2001).

Det sentrale vilkåret for at behandling av personopplysninger kan finne sted er at det må foreligge en *behandlingsgrunn*. Hovedregelen er at behandlingen kun kan foretas dersom den enkelte har gitt samtykke til det. Ut over det må behandlingen være hjemlet i særlov eller nødvendig for å oppfylle en avtale med den registrerte, utøve en oppgave av allmenn interesse eller utøve offentlig myndighet (Personopplysningsloven §8). Det stilles videre krav til behandlingsansvarlig (Personopplysningsloven §11). Det understrekes blant annet at personopplysningene bare skal nyttes *angitt formål*, at opplysningene er tilstrekkelig relevante, korrekte, oppdaterte og ikke lagres lenger enn det som er nødvendig ut fra formålet med behandlingen. Behandlingsansvarlig skal kunne dokumentere tilfredsstillende informasjonssikkerhet og sikkerhetstiltak (Personopplysningsloven §13). Det er videre et poeng at en har *rett til innsyn* i hva som blir lagret om en selv og hvordan dette blir lagret (Personopplysningsloven §18). Før registreringen av personopplysninger finner sted skal dette meldes til datatilsynet (jfr. Personopplysningsloven § 31). For lagring av sensitive opplysninger kreves det særskilt konsesjon av datatilsynet (jfr. Personopplysningsloven §33).

Ved bruk av tekniske trafiksikkerhetsløsninger blir det nødvendig å avklare i hvilken grad det er behov for å registrere personlig informasjon og på hvilke måter dette i tilfellet bør gjøres. Samtidig er det ikke til å stikke under en stol at aksepten for tiltak med konsekvenser for personvern varierer mellom ulike kontekster og samfunnsområder. Eksempelvis synes aksepten knyttet til kontroll/overvåking stor når motivet for inngripen forankres i kampen mot terror. Dette tyder på at det ikke bare er loven som bestemmer hvilke trafiksikkerhetsteknologier som tillates brukt. Følgelig må en utforsking av handlingsrommet for innføring av nye sikkerhetsteknologier ikke bare identifisere

uklarheter og ulike fortolkninger av loven, den må også fange opp andre typer forhold som skaper eller hindrer den allmenne aksepten. På bakgrunn av dette stiller vi følgende spørsmål:

- Hvilket handlingsrom gis av lov om personopplysninger?
- På hvilke måter bevegges handlingsrommet av faktorer som ikke behandles av personopplysningsloven?

Metode

Spørsmålene som stilles i IRIS' prosjekt skal i første omgang besvares ved hjelp av intervjuer med tre grupper informanter: eksperter, politikere og førere med og uten erfaring med sikkerhetsteknologier i bilen. På bakgrunn av intervjuene skal det senere gjennomføres en spørreundersøkelse i et representativt utvalg av befolkningen. Det som formidles i dette paperet er en foreløpig analyse av intervjuer med den første informantgruppen, det vil si med ekspertene. Som eksperter regnes personer som på ulike måter jobber enten med trafikksikkerhet eller personvern. Materialet består av 12 intervjuer, flere av intervjuene er med to personer. I intervjuene med to personer håndteres dette som en informant, da de ofte utfylte hverandre i perspektiver knyttet til en faglig aktørs arbeid (for eksempel Datatilsynet og Utrykningspolitiet.)

Som redegjort for grupperer vi de tekniske løsningene avhengig av hvor vidt de kommuniserer internt i bilen, med teknologi/aktører utenfor bilen, eller om de er atskilt fra bilen. Det går også et skille etter hvilken type respons teknologien gir, om den kun gir signaler, overstyrer fører eller gir mulighet for å sanksjonere føreren på bakgrunn av registrerte data. Kategoriseringen av ulike typer av trafikksikkerhetsløsninger antas å representere prinsipielle skiller, og vi forventet derfor forskjeller i hvordan disse ble vurdert av informantene. Ulik kunnskap om konkrete tekniske løsninger gjorde det imidlertid vanskelig å gjennomføre en systematisk sammenligning av teknologier. Hovedmålet med intervjuene var imidlertid å få innsikt i eksperters vurderinger av ulike trafikksikkerhetsteknologier og personvernspørsmål. Vi benyttet derfor spørsmålene vi hadde utformet på forhånd mer som en sjekklister over tema vi ønsket å få belyst. Intervjuene ble utformet mer som en samtale enn intervju. Dette åpnet opp for nyttig tilleggsinformasjon om konkrete tema og supplerende perspektiv som spørreguiden ikke dekket.

I analysen brukes den faglige ekspertisen informantene besitter som konkret informasjon om trafikksikkerhetsteknologi på den ene siden og en juridisk forståelse av personvern på den andre siden. Ulike faglige perspektiver trekkes deretter videre i analysen for å forstå variasjoner i vektlegging av relasjonen mellom personvernensyn og ulike trafikksikkerhetstekniske muligheter.

Hvilket handlingsrom gir personopplysningsloven?

For studiet av handlingsrommet personopplysningsloven gir for bruk teknologi for å skape sikrere ferdsel er det, som en informant (IP 10) framhever, et poeng at dette dreier seg om en generell lov. Det avgjørende er om det er et behov for å registre personopplysninger eller ikke (Johansen, Kaspersen et al. 2001). Personopplysningsloven stiller først krav dersom teknologien krever at det lagres persondata. Det vil si at systemer som ikke kan knyttes til individ i utgangspunktet er uproblematiske.

Imidlertid legger det meste av elektronisk utstyr igjen elektroniske spor. Simon Huse hevdet på konferansen "Sikker bil", høsten 2007, at dagens biler er utrustet med så stor lagringskapasitet at det meste blir lagret. Dersom vi i tillegg bruker bilens spesialtilpasningsmulighet til egne ønsker som sjåfør (seteinnstilling, rattinnstilling med videre), blir opplysningene i praksis registrert på person.

Uavhengig av faglig ståsted legges det imidlertid vekt på at så lenge slik informasjon brukes som førerstøtte (informasjon og/eller justering av kjøreatferd) og at denne "person"-informasjonen kun lagres i bilen, vurderes teknologien i all hovedsak som uproblematisk ut fra personvern hensyn. Dette skyldes at registrerte data ikke direkte blir brukt til å kontrollere individuell atferd. At logger fra bilens utstyr brukes av verksted og eventuelt teknologi/billeverandør oppfattes i ikke som noe problem. Det vises til at dette kan sees på den som en del av avtalen med bileier og verksted/producent og at det derfor gis samtykke. Med samtykke blir lovens vilkår til korrekt håndtering av personopplysninger oppfylt. Det forutsettes at dataene håndteres i anonym form. I våre intervjuer problematiserer informantene ikke at bilen registrerer svært mye mer av bilførerens atferd enn det som bilfører selv ofte er klar over.

At kjøretøyet inneholder en sender eller mottaker vurderes jevnt over ikke som problematisk. En del biler er for eksempel utrustet med en sender som gjør det mulig å "etterlyse" bilen dersom den blir stjålet. Dette tilbys som tilleggsutstyr, spesielt på dyre biler. En risiko med et slikt system er at det i praksis gir utenforstående mulighet til å spore hvor bilen befinner seg. Risikoen for misbruk betyr imidlertid ikke direkte noe for vurderinger knyttet til personvern, da bileier med å velge slikt tilleggsutstyr har samtykket til den tekniske løsningen og databehandlingsløsningen. Ut fra personvernloven er slike systemer ikke problematiske så lenge personopplysningslovens regler for lagring og behandling blir fulgt.

I det norske forsøket med automatisk fartstilpasning (ISA), Ungtrafikk, var ett mål å se på betydningen slik teknologi har på unge føreres kjøreatferd. Teknologien som ble brukt i forsøket var en visningsenhet som gav tilbakemelding til føreren når hun/han kjørte for fort og en enhet som registrerte bilens bevegelser. Deltakerne fikk 30 prosent rabatt på bilforsikringen i perioden forsøket varte. Forsøket konkluderte med at utstyret hadde positiv effekt på unges kjøreatferd (Berg, Bayer et al. 2008). Rabatt for bilforsikringen var en viktig grunn til at mange valgte å delta i forsøket. Innenfor forsikringsbransjen er det vanlig å relatere pris på forsikring til risiko. Med bakgrunn i disse erfaringene kan det være aktuelt for forsikringsselskaper å tilby kunder redusert bilforsikring mot at de er villige til å kjøre med ISA. I tillegg til økonomisk gevinst for forsikringsbransjen vil det gi en positiv samfunnsgevinst i form av færre ulykker. Ut fra personvernlovgivningen vil en forsikringstakers samtykke være avgjørende. Det vil også ha betydning hvordan førestøtten settes opp (for eksempel kun informerende eller også kontrollerende eller sanksjonerende) og hvordan systemet håndterer dataene som lages.

Uavhengig av faglig ståsted uttrykker informantene at ISA som førerstøtte vil være et positivt sikkerhetsteknologisk virkemiddel for å oppnå reduksjon i trafikkulykker. Flere hevder dessuten at det vil etter hvert bli mer og mer vanlig i bilene. Flertallet trekker imidlertid et skarpt skille mellom ISA som førerstøtte og den muligheten teknologien kan gi i form av kontroll eller overvåking av kjøreatferd. En "registreringsfri" løsning der dataene ikke registreres andre steder enn i bilen, slik informantene tar til orde for, vil ikke være stort annerledes enn annet teknisk utstyr som dagens biler inneholder, og det kan håndteres etter personvernloven deretter. Et overordnet krav fra myndighetenes side om bruk, eller for eksempel prissetting av forsikring etter registrert atferd, er imidlertid flertallet av informantene i liten grad åpen for. Fra kommersielt ståsted vil det siste i følge en informant være et lite salgbart produkt for et forsikringsselskap, selv om en fikk konsesjon (IP 3). Det stilles dessuten spørsmål om graden av frivillighet knyttet til et slikt tilbud fra kommersielle aktører. En informant

poengterer at det å unnlate å gi fra seg personlig informasjon til ulike kommersielle aktører i enkelte tilfeller kan være en for stor ekstrabelastning, og at dette derfor ikke utgjør et reelt valgalternativ (IP 3). Det blir for eksempel nevnt at det er i dag vanskelig å få forsikret dyre biler som ikke inneholder en løsning som kan spore bilen dersom den blir stjålet. I en valgsituasjon der en tar i bruk tekniske løsninger i bytte mot billigere forsikringspremie kan den økonomiske fordel bli så høy at det å forbli anonym i praksis vil innebære en uforholdsmessig stor kostnad.

Det kan være ulike grunner til at det ikke blir tatt hensyn til kravet om samtykke. Andre hensyn kan veie tyngre, og det kan være ulike forhold ved formålet eller teknologien som gjør mulighet for samtykke vanskelig. Det kan for eksempel tenkes at myndighetene, for å redusere skadeomfang ved trafikkulykker eller gjøre etterforskning av ulykker lettere, krever at alle biler registrert i Norge skal ha en atferdsregistrator (som ferdskraver i fly) som avleses i forbindelse med ulykkeshendelser eller et innebygd automatisk nødalarmsystem (eCall). Et annet eksempel kan være innføring av helautomatiske bomstasjoner. Dette er en kostnadseffektiv og praktisk løsning for innkreving av veiavgift. Samtidig gir en slik løsning utfordringer knyttet til bileiers (og førers) mulighet til å reservere seg fra å bli registrert.

Selv om helautomatiske bomstasjoner ikke er en trafiksikkerhetsteknologi ønsker vi å trekke fram noen relevante poenger i forbindelse med etableringen av et slikt system i Norge. Datatilsynet gav pålegg om konsesjonsplikt, og det ble samtidig krevd et sporingsfritt alternativ for passering av bommene, det vil si en løsning som ikke innebar registrering av personopplysninger. I den sammenheng var det et poeng at slike transpondere som brukes i forbindelse med automatisk avgiftsbetaling også benyttes og leses av andre systemer. Systemet muliggjorde med andre ord en omfattende registrering av kjøretøyene. Datatilsynets pålegg om konsesjon ble klaget inn for Personvernemnda. Personvernemnda konkluderte med at innføring av helautomatiske bomstasjoner krevde konsesjon og en løsning som gjorde det mulig å inngå avtale om ”sporfritt alternativ” (Personvernemnda 2005). Sammenlignet med et (helt) anonymt alternativ gir nemndas foreslåtte løsning anledning til kvalitetssikring knyttet til betalingen slik at en ”sporfri” brikkeeier ikke blir fakturert feil. Det ble i tillegg stilt krav til hvordan dataene ble håndtert og slettet. Denne løsningen innebærer med andre ord at persondata blir lagret i kort tid (hovedregel 1 time i sentralsystemet) for så å bli slettet.

Dette eksempelet illustrerer hvordan en veier både praktiske og kommersielle hensyn opp mot det som personopplysningsloven regulerer: ”å bidra til at personopplysninger blir behandlet i samsvar med grunnleggende personvern hensyn, herunder behovet for personlig integritet, privatlivets fred og tilstrekkelig kvalitet på personopplysninger” (Personvernloven § 1.2). Eksempelet illustrer hvordan loven slik den er utformet gir handlingsrom for å ta i bruk ulike tekniske løsninger, men at den også gir rom for å stille krav til hvordan disse løsningene utformes. Muligheten for å gi samtykke står sentralt, men også kvaliteten på dataregistreringen er viktig. Nemndas vedtak tillegger det å unngå feilregistreringer som viktigere enn en helt anonym løsning.

Hvilke ikke-juridiske faktorer påvirker handlingsrommet?

Som vist aksepteres flere tekniske løsninger fordi den bruk av personopplysninger de innebærer vurderes som legitim. Våre funn tyder imidlertid på at personvernet oppleves som truet selv når personopplysninger behandles i tråd med loven. Det argumenteres mot de forskjellige teknologiske løsningene uten at argumentene knyttes direkte til behandling av personopplysninger, samtidig som de

kan oppfattes å berøre både personvern og personopplysningsloven. Vi antar derfor at de uttrykker forhold som påvirker handlingsrommet for innføring av trafikksikkerhetsteknologier.

En informant (IP 6) uttrykker skepsis mot at det samles inn store mengder data. Skepsisen begrunnes på to måter: det samles inn mer data enn hva som er nødvendig for arbeidet som skal gjøres, og det samles inn mer data enn hva en klarer å følge opp. Som eksempel på at datamateriale ikke utnyttes nevner han overvåkingen av trafikken i London, der alle biler registreres. Stjålne biler blir identifisert, uten at politiet har ressurser til å stoppe de stjålne bilene. Og som informanten spør: "Hva er verdien da?" Også andre informanter stiller spørsmål ved nytten av alle dataene som samles inn. Selv om det gjøres lovlig fortøner det seg som meningsløst. De hevder at overvåking ikke reduserer lovovertrædelser, fordi forbrytere ikke lar seg stoppe av det. Informanten (IP 6) påpeker i tillegg at en kan finne ut svært mye om en person bare på grunnlag av at vedkommende kjører bil. Som organ som håndterer lovbrudd vises det til at en bevisst holdning til ikke å lagre opplysninger som ikke er relevante, og til at det er en viktig del av opplæringen. En dataregistrering hvor irrelevante opplysninger samles inn vil dermed være i strid med yrkeskulturen.

At det samles inn irrelevante data kan bety at det samles inn opplysninger om irrelevante personer. En informant som jobber rådgivende framhever fra faglig ståsted prinsipiell skepsis til å overvåke "alle" for å kunne spore noen få (IP 8). Samme holdning finner vi blant de som jobber med overtredelser. Det understrekes at de har ingen interesse av data om lovlig adferd, og de ser dermed ingen grunn til å registrere opplysninger koblet til person så lenge personen ikke gjør noe ulovlig. De som skal avdekke kriminell virksomhet er interesserte i å kunne ta kun de som står bak overtredelser. Det gir et visst ubehag å sitte på store mengder data om personer en ikke trenger å vite noe om. Her skiller en informant (IP6) mellom vanlig praksis og unntak, og påpeker at i bestemte situasjoner vil politietterforskning skape behov for mer overvåking, for eksempel i forbindelse med alvorlige forbrytelser. Men slike situasjoner må representere avvik og ikke bestemme praksis i det daglige.

Argumentene nevnt ovenfor antyder at ulike former for registreringer hver for seg kan oppleves som for omfattende. For flere informanter er det også et argument at registrering blir for omfattende fordi det blir for mange registreringer. Dette gjelder selv når en bare vurderer registrering i trafikken:

"Det vi nå ser med den automatiske trafikkontrolløsningen, eller i hvert fall den gjennomsnittsfartsmålingen, stadig større bruk av elektroniske bomstasjoner, og autopassbrikker, er at vi snart ikke lenger har muligheten til å være anonyme. Alltid noen som vil kunne finne ut hvor du har kjørt, og at det er instrumenter som du ikke kan skru av eller legge igjen hjemme. [...] Det skjer et skift, fra en mulig anonymitet til fullstendig kartlegging av hva du gjør i bilen. [...] Et av problemene er selvfølgelig at hvert og ett av disse tiltakene har jo et godt formål, og hvert og ett av dem er i og for seg greie, men samlet sett så utgjør de et problem for personvernet." (IP 1)

Som sitatet viser, mener informanten at mange forskjellige registreringer truer personvernet fordi de til sammen hindrer anonym ferdsel. Det er imidlertid delte meninger om hvor vidt en i Norge har rett til anonym ferdsel. Informanten sitert ovenfor refererer senere i intervjuet til Stortingsmelding 17, der det slås fast at en skal kunne ferdes anonymt, og til vedtak i Datatilsynetⁱⁱ om at det skal være et anonymt alternativ i forbindelse med passering av en automatisk bom. Han legger til at Personvernemndaⁱⁱⁱ er av motsatt oppfatning. Personvernemndas vedtak og anbefalt løsning er referert tidligere. I behandling av klagen på vedtak om pålegg om konsesjonsplikt for helautomatiske bomstasjoner gir Personvernemnda følgende uttalelse om anonym ferdsel:

”Personvernemnda slutter seg fullt og helt til å opptre anonymt på offentlig sted, og ellers til å opptre anonymt i samfunnet, er et grunnleggende rettspolitisk spørsmål av sentral betydning for personvernet. Det er også et spørsmål som er sektorovergripende. [...] Personvernemnda er imidlertid henvist til å begrense sin saksbehandling til en vurdering av den aktuelle klage” (Personvernemnda 2005).

En ekspert på juss (IP 10) avviser at vi har en slik rett; loven om personopplysninger gjelder bare den enkelte sak og tar ikke i betraktning summen av saker. Den tar heller ikke hensyn til generelle utviklingstrekk eller muligheter for endrede vilkår for hva som kan aksepteres eller lignende. I følge en informant betyr dette at den samlede registreringen av persondata ikke håndteres (IP 8). Det framheves at dette er bakgrunnen for Personvernkommissjonen, som nettopp skal se på personvernspørsmål på et mer overordnet nivå. Kommisjonens har imidlertid ingen formell makt, da deres mandat går ut på å peke på utfordringer, kartlegge og evaluere virkemiddel for å ivareta personvern, foreslå løsninger og lignende (Personvernkommissjonen 2008).

Ikke alle synes det er problematisk med omfattende registrering av personopplysninger. Fra flere hold kan en høre at overvåking ikke kan være noe problem for den som ikke har noe å skjule. Dette argumentet finner vi også i vårt materiale. En fagekspert sier for eksempel at han ikke forstår at folk som ikke har gjort noe galt kan føle seg truet av overvåking (IP 11). Andre informanter karakteriserer slike argumenter som ”naive” og ”en misforståelse”. De hevder at alle har noe å skjule, og at også helt legitime forhold kan en ønske å ha for seg selv. En skal ha frihet til å handle, ikke nødvendigvis anonymt i den enkelte situasjon, men uten at alle vet alt.

Ekspertenes ulike oppfatninger av hvilke rettigheter en har kan tolkes som uttrykk for ulike grenser for handlingsrommet for innføring av sikkerhetsteknologier. Mangelen på enighet indikerer at grensene ikke er fastlåste. De forhandles, og avhengig av hvilke argumenter som vinner frem og hvilke løsninger teknologien kommer opp med, beveges de frem og tilbake.

Som vist ovenfor mener en informant at når den samlede overvåkingen oppfattes som problematisk, hjelper det ikke at registreringene hver for seg har et godt formål (IP 1). Andre fremhever gode formål som grunn til å akseptere at personvernet trues. Informanten som aksepterer utstrakt datainnsamling i bestemte unntakssituasjoner, er allerede nevnt. En annen informant (IP 11) hevder at målet helliger middelet, noe som i praksis vil si at et formål som det å skulle redusere antall drepte og skadde i trafikken gjør at en må akseptere den innhentning av personopplysninger som da behøves. Samtidig åpner loven selv opp for at ulike interesser veies opp mot hverandre. Det nevnes blant annet at Datatilsynet har godkjent bruk av autopassbrikker for å øke fremkommeligheten til ambulanser og brann-, politi- og søppelbiler^{iv}, mens forsikringsbransjens tidligere nevnte ønske om å bruke informasjon om kjøreadferd til å bestemme forsikringspremie kan være et eksempel på formål som ikke regnes for å være godt nok. Vektlegging av gode formål er med andre ord en faktor som er med på å skape bevegelse i grensene for handlingsrommet for teknologien som drøftes her.

Vårt datamateriale tyder på at oppfatninger av hva som er privat og personlig også påvirker handlingsrommet. Det pekes på at utstrakt bruk av trafikksikkerhetssystemer kan forskyve grensene mellom personen og omgivelsene. Den enkeltes retter og plikter er uavklarte. Et eksempel i så måte er det personlige ansvar. Flere informanter (IP 1 og IP 12) spør seg hva teknologiske støttesystemer i bilen gjør med førerens ansvar for egne handlinger. Spørsmålene kan tolkes som en frykt for at føreren blir stående uten ansvar for hvordan og i hvilken tilstand han/hun kjører fordi ansvaret legges på

teknologien. Det stilles også spørsmål ved eiendomsretten, det vil si om hvem som eier opplysningene som lagres i en bil, hvor vidt bileier eller databehandler har plikt å utlevere opplysninger til politiet, og hvordan politiet vil forholde seg til at noen besitter datamaterialer hvor det også inngår opplysninger om ulovlig adferd. Spørsmålene peker på forhold som ikke er avklarte, og det etterlyses en debatt om dem. I en slik debatt må spørsmålet om samtykke tas opp. En informant trekker en parallell til samtykker vi gir for tjenester på Internet, bruk av software og så videre, der vi i praksis samtykker uten å sette oss inn i hva samtykket vi gir innebærer (IP 10). På denne måten svekkes samtykket.

I tillegg til personlig ansvar og eiendomsrett hevdes det at noen løsninger kan oppleves som for store inngripen i privatlivet. Eksempelvis hevder en informant (IP 1) at alle vil reagere på overstyring av bilen etter påbud fra myndighetene, fordi det vil berøre en grense for hva som tolereres av offentlig inngripen i den personlige frihet, ikke nødvendigvis fordi det er et større inngrep enn andre tiltak, men fordi det er mer synlig. I tillegg kan våre oppfatninger av hva bilen representerer virke inn på hva vi aksepterer. En informant karakteriserer bilen, slik det var før, uten overvåkning, som en forlengelse av hjemmet. Privatlivet en hadde hjemme omfattet med andre ord også bilen (IP 1). En annen informant (IP 12) begrunner forskjellen i aksept for inngrep i bil og fly med det samme; at bilen i større grad enn andre deler av trafikken oppfattes som å tilhøre den private sfære. Handlingsrommet for bruk av teknologier påvirkes dermed ikke bare av oppfatninger av teknologiene, men også av forestillinger om en privat arena hvor bilen inngår.

Avslutning

I vår utforskning av handlingsrommet for sikkerhetsteknologier som kan komme til å true personvernet har vi tatt utgangspunkt i lov om personopplysninger. Vi har diskutert handlingsrommet ut fra rammer som loven setter og søkt å illustrere både hva som er lovlig registrering, lagring og behandling av personopplysninger og hvordan ulike hensyn veies opp mot hverandre og på den måten påvirker handlingsrommet. En del av vår analyse har dermed bestått i å skille mellom ulike teknologiske løsninger i forhold til ulike elementer i loven. Dette betyr ikke at vi kun har fokusert på det juridiske. Fordi teknologien er utviklet og utvikles slik at den gir nye muligheter for lagring og sletting har det også vært nødvendig å gå inn på hvordan de ulike tekniske systemene selv håndterer (eller ikke håndterer) utfordringer knyttet til personvernet.

Analysen viser at en del teknologier i praksis innføres i tur og orden etter hvert som de blir tilgjengelige. Mye av den teknologien som er bygget inn i dagens biler kan være eksempel på dette. Det sentrale kravet i loven om samtykke ivaretas, og samtykket skjer ved at en godtar den teknologien som bilen er utrustet med når den kjøpes. Videre viser eksempelet med automatisk bompasering hvordan en i tråd med lovverket veier ulike formål mot hverandre og tar både praktiske, kommersielle og personvernmessige hensyn, og utformer en teknologi som tilbyr mulighet for anonym passering slik at personvernet ivaretas. Handlingsrommet knyttet til introdusere nye teknologiske løsninger kan ut fra dette sies å være ganske vidt.

Motsatt innskrenkes handlingsrommet av at innhenting av personopplysninger kan oppleves som truende selv når det skjer i tråd med lovverket. Dels henger det sammen med det at det stilles spørsmål ved dataenes nytte og relevans, og at det føles ubehagelig å besitte store mengder personopplysninger, Dels henger det sammen med at loven ikke håndterer summen av registreringer, selv som omfattende overvåkning oppleves som å krenke privatlivet. Handlingsrommet beveges dessuten av motstridende

oppfatninger av hvilken vekt en skal tillegge det gode formål, av uklarheter knyttet til plikter og retter, og av oppfatninger om hva som hører privatlivet til.

På bakgrunn av vår analyse kan vi slå fast at handlingsrommet påvirkes av flere forhold som virker i ulike retninger. Følgelig kan det ikke defineres av tydelige grenser. Grensene påvirkes blant annet av loven, teknologien, grad av aksept for inngripen i privatlivet og av grad av aksept for gode formål. Resultatet er et handlingsrom i stadig bevegelse.

Litteratur

- Agerholm, N., N. Tradisauskas, et al. (2007). Preliminary results from the danish ISA project Spar på Farten - Behaviour, Development and Planning, Aalborg University, Denmark.
- Allred, K., C. Berg, et al. (2005). Strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde i vegtrafikken innen 2020. Stavanger, Rogalandforskning, Arbeidsnotat RF - 2005/205.
- Amundsen, F. H. and O. B. Malme (2005). Plan for utvikling av ATK 2006-2007. Oslo, Statens vegvesen Vegdirektoratet, Politidirektoratet.
- Berg, C., S. B. Bayer, et al. (2008). Ungtrafikk. Resultater fra et ISA-forsøk med unge førere i Karmøy. Stavanger, International Research Institute of Stavanger. Rapport IRIS – 2008/149,.
- Carsten, O. and K. Brookhuis (2005). "Issues arising from the HASTE experiments." *Transportation Research Part F* 8: 1991-196.
- Carsten, O. M. J. (2006). Intelligent Speed Adaptation. Literature Review and Scoping Study. Leeds, The University of Leeds and MIRA Ltd.
- Carsten, O. M. J. and F. N. Tate (2005). "Intellegent speed adaptation:accident savings and cost-benefit analysis." *Accident Analysis & Prevention*: 407-416.
- Elvik, R. (2005). Has Progress in improving road safety come to a stop? Oslo, Transportøkonomisk institutt TØI report 792/2005.
- Erke, A. and R. Elvik (2006). Effektkatalog for trafikksikkerhetstiltak. Oslo, Transportøkonomisk institutt TØI rapport 851/2006.
- Huse, S. (2007). Datateknologien i bilen i dialog med omgivelsene - hva registreres? "Den trygge bilen - Hva gir den fra seg av informasjon, og hvorledes blir denne informasjonen brukt?" Lysaker.
- Jamson, S. (2006). "Would those who need ISA, use it? Investigating the relationship between drivers' speed choice and their use of a vountary ISA system." *Transportation Research Part F* 9: 195-206.
- Johansen, M. W., K.-B. Kaspersen, et al. (2001). Personopplysningsloven. Kommentartutgave. Oslo, Universitetsforlaget.
- Justis- og politidepartementet (2000). LOV-2000-04-14 nr 31: Lov om behandling av personopplysninger.
- Marchau, V. A. W. J., R. E. C. M. van der Heijden, et al. (2005). "Desirability of advanced driver assistance from road safety perspective: the case of ISA." *Science Direct, Safety Science*.: 11-27.
- Personvernkommissjonen (2008). <http://www.personvernkommissjonen.no/docs/mandat.html>.
- Personvernemnda (2005). Klage på vedtak om pålegg om konsesjonsplikt for helautomatiske bomstasjoner. **PVN-2005-11**.

ⁱ Oliver Carsten framhever i en litteraturstudie følgende forsøk: Frankrike 1982, Sverige 1991, Sverige, Nederland og Spania 1997 (MASTER), Storbritannia 1999, Nederland 2000, Sverige 2001, Danmark 2001, Finland 2001, Belgia 2002, Storbritannia 2004, Australia 2000 Carsten, O. M. J. (2006). Intelligent Speed Adaptation. Literature Review and Scoping Study. Leeds, The University of Leeds and MIRA Ltd.

ⁱⁱ Datatilsynet skal føre en offentlig liste over behandlinger av personopplysninger, og de skal behandle søknader om konsesjoner og vurderer å gi pålegg. De skal også informere og gi råd om hvordan personvernet kan ivaretas.

ⁱⁱⁱ Personvernemnda er klageinstans for vedtak fattet av Datatilsynet.

^{iv} Brikkene åpner bomber, senker pullerter og så videre

ROAD SAFETY, TECHNOLOGY AND PRIVACY

Christin Berg and Brita Gjerstad

IRIS (International Research Institute of Stavanger), P.O.Box 8046, 4068 Stavanger, Tlf. 51 87 50 00, www.iris.no, E-mailadr: cb@iris.no, bg@iris.no

ABSTRACT

Safety technologies in transport often register personal information, and implementation therefore challenges our acceptance for technology as well as for privacy. The aim of the paper is to show how experts and politicians regard safety technologies that make use of personal information. Based on 19 interviews, we find that such use, even if legal, are considered threatening when the number of registrations makes it impossible to move anonymously, and when the technologies overrule the driver. Respect for privacy includes a reluctant attitude towards large amounts of personal information.

KEYWORDS

ITS, road safety, privacy

INTRODUCTION

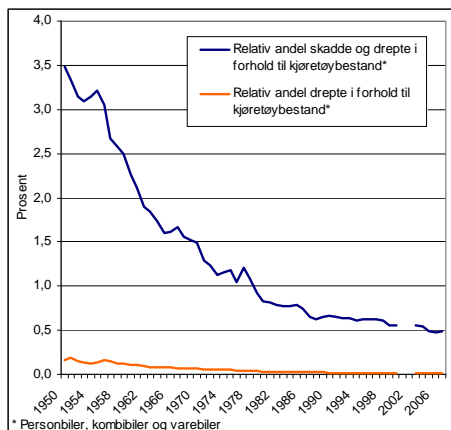
A variety of technologies are being developed in order to make road traffic safer. Some technologies are built-in systems that signal to and/or overrule the driver. For some technologies, the signalling and/or overruling are based on communication with the environment. Some systems are thoroughly tested and implemented; others are still being developed. Still, a common feature is that information of incidents is or can be stored electronically. The use of such systems thus challenges our acceptance for technology that on the one hand may lead to safer road traffic, on the other hand may threaten our privacy.

International Research Institute of Stavanger (IRIS) is currently studying the acceptance for implementing new technologies to ensure safer road traffic. Technologies of interests are systems whose purpose is to reduce the number of injuries and deaths in road traffic, but at the same time represents a threat to privacy. The project is funded by the Directorate of Public Roads. In this paper we will discuss some preliminary findings. The aim of the paper is to analyse how people view privacy in general and related to driving in particular, and how this affects acceptance of technologies that promote safer driving.

BACKGROUND

The number of accidents has continuously dropped during the post-war period, both in total and as a proportion to the registered amount of vehicles (as illustrated statistically for Norway on the next page www.ssb.no). Both policy instruments on roads and in cars, and attitude campaigns, have contributed to this development [1] [2] [3]. Estimates of the effect of

different policy instruments suggest that safety technologies within the vehicle will reduce the number of accidents the most [3].



Vehicles are continuously being made more intelligent in order to handle risky situations and prevent drivers from making mistakes. Different kinds of technical solutions have been and are being developed, and they can be classified in a number of ways. Distinctions can be made based on location, for example whether the system is placed in the car or on the road. It can also be useful to separate systems according to how they communicate, for example whether or not they communicate with a centre or receive signals from the surroundings and if they communicate outside the car at all. One can also separate active from passive security

systems. While the former support and/or overrule the driver, the latter have no such influence on the driving.

Opposed to how it used to be, modern cars are now to a great extent managed by digital data streams to and from the cars' control unit. In modern cars, technical units may be added on to the standard units installed in the cars. One example is a "black box" that collects and registers data for use when investigating accidents. Another example is Intelligent Speed Adaptation (ISA). These and similar systems have huge storage capacity [4], implying that a lot of incidents are stored. The stored data can be used to signal to the driver, and to inform driver and workshop about wear and tear, the need for replacement of units and so on. The data is also used by the motor industry to make improvements [5]. In addition, registered data may be useful for the authorities when investigating accidents. It varies among states if and how data is made available for such purposes. In addition to this, registered data may be of great interests to private companies such as insurance companies to determine faults related to insurance claims or to improve estimation of the insurance premium.

Neither the technology nor the use of it needs to threaten privacy. In Danish and Norwegian experiments with ISA, participation was rewarded with reduced insurance premium [6] [7] [8]. Whereas the Norwegian experiment gave a flat reduction in insurance premium, the Danish project used a "pay as you drive" system that gave less reduction to drivers who were speeding. The latter required monitoring the driver by registration of the driver's geographical position and speed. The same registration was not necessary in the Norwegian experiment.

As soon as the technologies and the efforts to reduce the number of accidents is based on storing personal information, possibly also exchanging information with a central server, privacy becomes an issue. Schomberg [9] claims that privacy will be a major issue when new technologies are taken into use. In Norway, privacy is regulated by the act of personal information protection. It claims that personal information shall be registered and stored only based on informed, explicitly and voluntary consent. However, what counts as informed and voluntary consent is not well defined [10] [11], and numerous interpretations can be listed [12]. The act opens up for both judgements and exceptions, and consequently the boundaries between legal and illegal use of personal information is not always clear.

Our research shows that individuals may experience their privacy as being threatened even though nothing illegal has taken place. This indicates that our understanding of the concept ‘privacy’ is not only a question of juridical matter. In this paper we theoretically and empirically explore understandings of privacy and road safety.

DATA

This paper presents preliminary analyses of in depth interviews from an ongoing project. The analyses are based on 19 in depth interviews with politicians, experts and drivers without specific experience from safety technologies in the car. Experts are defined as professionals that somehow work related to either privacy or road traffic safety. The youngest informant is 25 years old, and the oldest is 79. Both men and women have been interviewed.

As already mentioned, the technological systems can be categorised in a number of ways. This was taken into consideration when formulating the questions for the interview guide. Initially we expected that some of the categories represented principal distinctions, and therefore would be judged differently by the informants. However, different knowledge among the informants about specific technological systems made systematic comparison of technologies difficult in the interview setting. During the interviews the guide was therefore used more as thematic check list than a strict list of questions to be put to the informants. This contributed to an informal interview setting. The informants talked relatively free from one issue to the next, and the interviews are therefore very much influenced by the informants’ position and interests. This has in turn resulted in interesting and rich data, including useful information on issues and perspectives not taken account for in the interview guide.

THEORETICAL FRAMEWORK

In order to understand people’s acceptance or rejection of implementing technological systems which register and store personal information, their attitudes towards privacy should be explored. Then, as a beginning, we need to state what privacy is.

It seems to be widely accepted that privacy is a fundamental right, as privacy or related ideas are included in fundamental documents defining human rights [13]. It can be found in both the Universal Declaration of Human Rights, the International Covenant on Civil and Political Rights, the European Convention on Human Rights and the Charter of Fundamental Rights of the European Union [14]. Also national laws regulate the right to privacy [15]. Nevertheless is it hard to find a commonly agreed definition [16]. Instead, a variety of perspectives and dimensions are presented [17] [18] [19]. In addition, the concept of privacy has changed during the last decades [14]. This indicates that privacy is a complex matter, as has also been claimed [20].

Some aspects, however, appear to be more emphasized than others. Control, and especially control of information, seems to be a crucial aspect of privacy. It is sometimes referred to as ‘informational privacy’ [21] [22], or ‘integrity’ [23] [24]. One reason for why it is important is the increasing registration and use of personal data. This makes it relevant to ask questions such as what is known, who knows it, who owns the knowledge, and who controls the use of it [25]. In many countries, cars are for various purposes registered while being on the road. As they on beforehand are registered with an owner, such registrations will in many cases imply

registration of personal data. Privacy is then secured by different regulations concerning how data is collected, stored, how the information is used, how it is stored, who is allowed to use it, and so on.

In discourses, privacy is often regarded an unalloyed good [26]. Still, research shows that individuals are willing to give away personal information when it is rewarded, but the more they know about how the information will be used, the less willing they are to share such information [27]. However, some individuals seem to care more about privacy than others. Based on a survey on customer behaviour, Westin classified individuals as ‘privacy pragmatists’, ‘privacy fundamentalists’, and ‘privacy unconcerned’ [28], thus showing how different individuals deal with privacy. As technological systems can use personal information to make the traffic safer and more efficient, the willingness to trade privacy is a relevant topic in this study. An interesting question is how individuals regard purposes that on the one hand provide swift travelling and on the other hand threaten privacy.

Privacy can also be described through a physical dimension [29], sometimes referred to as a ‘territorial dimension’ [30]. This can be thought of as an invisible, personal space, but it can also refer to a physical place, like for instance a home or a car. Privacy implies that individuals control this space. Among others, it provides autonomy and self-identity [31]. When examined from this point of view, the car may represent a private space, and driving thus becomes a private activity.

Privacy is considered a key value in society [32]. But as we all know, society changes, and so do values. We must therefore be aware of possible cultural shifts on which values are considered important. We may ask if safety is considered being of greater value than privacy. Also the car represents values. Cars, like other technologies, should not be seen only as a result of its inherent characteristics. Naturally, there are some technological aspects that can not be ignored. However, technology is “seamless”, meaning that material and social qualities are woven together [33]. Thus we can not grasp how we consider technology without an understanding of how the technology is situated, i.e. how it becomes a part of its context. Cars mirror their time and culture, as Gartman [34] claims when classifying three ages of automobile, and as Lamvik [35] shows in his study of a Norwegian subculture of American car enthusiasts.

In Goffmans [36] model of social life, he distinguish between behaviour front stage and backstage. Performance takes place front stage, while backstage one plans and unwinds before and after performance [37]. Cars can be seen as one of the few remaining places for withdrawal [38], and following from that, function as backstage. To ensure a backstage, it is necessary to be able to control access, like we do when we decide on our own whom we lend our car to or if we let in hitchhikers. The car offers personal space and mobility. On the other hand, car driving is subjected to a long list of regulations. Driving a car means being a part of the traffic circulation, and it demands focus, concentration, and interaction with other road-user and compliance with the traffic regulations. In other words certain performances are demanded, and the car can therefore be seen as front stage. Car driving thus represents a paradox, as it can represent both front stage and backstage.

ANALYSIS

Most of the informants interviewed find it difficult to give an exact description of what privacy is, but when describing it they circle in the major concepts of privacy by giving examples of situations in which privacy is relevant. With different wordings several informants states that privacy means that “*everybody shall not know all I do all the time*” (Driver 3). One informant associates the concept with George Orwell’s novel “1984”: “*It’s Big brother’s watching you*” (Driver 2). In this context privacy is perceived as having to do with aspects of anonymity. It implies that “everybody” or persons not concerned should not be able to know everything about you. Implicitly, privacy is to have control of information, as it prevents us from being constantly watched. Several informants describes a society where privacy it not protected as rather unpleasant. It is therefore somewhat surprising that privacy is not unambiguously considered an important issue. When asked directly, the majority of the informants claim that they do not relate much to it. They are aware that they leave electronic traces, often referring to payment by credit or debit card or electronic banking, but they do not pay attention to it.

When it comes to traffic, there are other motives that are considered more important than privacy. To some informants, safety is an obvious reason to implement constraining technologies in cars or along the road. One informant (Driver 3) claims that if it can save only one single life, such technologies are worth implementing. Implementations, however, should be very strategic. That means that only the technologies that one knows reduces the number of accidents should be implemented, and only by those drivers who do not drive safe in the first place. In practice, this implies a greater acceptance for actions directed towards young men, who most of the informants consider dangerous drivers. In general, the acceptance is high when it comes to solutions that prevent drunk-driving, especially solutions meant for drunk-drivers.

Another reason for not demanding privacy in traffic is that driving is not seen as a private act. Driver 3 points out that driving are a public affair. It takes place in public, and drivers must behave according to a traffic system inhabited with car drivers, cyclists and pedestrians. From her point of view, that makes the issue of privacy in some ways irrelevant. She points out that driving involves a responsibility for others, and drivers therefore have to act responsible. To some degree other informants agree with her. If drivers drive hazardously, more informants will accept technologies that force drivers to drive safer. The arguments mentioned indicate that driving is seen as a front stage activity, to use Goffman’s [39] terms. The traffic system is a stage and driving is a performance. The drivers therefore have to adjust to others.

The data shows a rather pragmatic attitude towards privacy. However, not all of our informants are willing to make a trade off with privacy. According to Driver 1, privacy is very important and should be protected. Otherwise it can be misused, for example by a totalitarian regime. He points out that although Norway is a democratic country today, we can not foretell how it will be in the future. Neither is it clear if the set of rules covers all relevant topics. Also that is a reason to be careful. The same is pointed out by other informants.

According to several informants, one reason to be sceptical towards constraining technologies is that it will make drivers unable to handle extraordinary situations. All drivers interviewed can imagine situations in which they might find it necessary to break the law. Perhaps somebody is ill, they say, and you have to switch on the emergency lights and speed to the

hospital. For all examples mentioned, it turns out that breaking the law means speeding. They do not think the same way when it comes to technologies that prevent drunk-driving. From other studies we know that drivers are restrictive towards drink-driving [40] [41], while they deal with speed limits in a rather flexible way [42] [43] [44] [45] [46]. This is found also here, and that affect how they regard safety technologies. Not all informants trust the road authorities' speed adjustments. They do not agree in all speed limits, and they do not want to have to comply with rules they consider unsuitable. An example mentioned is stretches of highways where the authorities make foot and bicycle paths and then set down the speed limits. The informants can not see any common sense in this. When driving, they trust their own judgements of speed, traffic, weather and skills, and want to be able to act accordingly.

The wish to be able to drive according to ones own preferences is not always related to a wish to be prepared or be able to overrule traffic regulations. Driver 1 simply wants freedom. Even though exemplified with speeding, his desire is not merely about a wish to speed. He wants to be able to drive how he wants to, without having to justify it. His desire for freedom can thus be seen as a desire for autonomy. Even the most moderate driver among our informants, claims that as a responsible driver he should have the possibility to decide for himself how to drive, also including "bending the rules" by overriding the speed limit.

This shows that driving a car should not only be seen as a front stage activity. Apparently, the car is also regarded as what can be called backstage, indicating that the car is a private space where others are outsiders and thus with limited right to control the activities.

CONCLUSIONS

As both theories and data show, privacy is a complex matter. It is not easy to define. According to our informants, it has to do with being anonymity. This in turn, has to do with control over information, i.e. control over who knows where I go and what I do. Most drivers in this study say that privacy is not important. They do not care much about people being able to see where they go, and can therefore be characterized as privacy pragmatists. Traffic experts uphold that we have to balance between privacy and safety, and argue for e-call because safety triumph privacy. The drivers in our study, on the other hand, does hardly have to balance between different motives as they do not see any privacy issue of importance in such cases.

The drivers we have interviewed are to some limit positive to technologies that assist the driving. We find that the drivers are sceptical towards technologies that will overrule their driving. They want to be able to judge for themselves and act according to their judgements. In other words, they want autonomy. They do not, however, think of that as a matter of privacy.

During the interviews, more informants expressed a lack of confidence in the authorities' decisions regarding speed limits. Nobody questioned the drink-drive limit, and technologies that prevent drunk-driving are more accepted than other technologies.

According to informants, implementation of system should be strategic. Only risky drivers should have to use overruling technologies. This can be understood as a wish to limit the use of technologies, in order to maintain as much autonomy as possible.

Based on the analysis we can say that the acceptance of technologies that provide traffic safety and represent a threat to privacy, is affected by several factors. There is no clear limit between what is accepted and what is not. However, drivers have more acceptances for technologies that meet their specific needs, than technologies they do not see the use of. This indicates that acceptance relates to each drivers specific experiences, attitudes and needs.

References

1. Allred, K., C. Berg, and G. Heinzerling, *Strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde i vegtrafikken innen 2020*. 2005, Rogalandforskning, Arbeidsnotat RF - 2005/205: Stavanger.
2. Elvik, R., *Has Progress in improving road safety come to a stop?* 2005, Transportøkonomisk institutt TØI report 792/2005.: Oslo.
3. Erke, A. and R. Elvik, *Effektkatalog for trafikksikkerhetstiltak*. 2006, Transportøkonomisk institutt TØI rapport 851/2006.: Oslo.
4. Huse, S. *Datateknologien i bilen i dialog med omgivelsene - hva registreres?* in "Den trygge bilen - Hva gir den fra seg av informasjon, og hvorledes blir denne informasjonen brukt?" 2007. Lysaker.
4. Ibid.
5. Agerholm, N., "Spar på Farten Kommerciel" i Vejle - de første resultater, in *Trafikdage på Ålborg Universitet*. 2008: Ålborg.
6. Agerholm, N., et al., *Speed Map Maintenance - Experiences from the ISA project Spar På Farten*. 2007, Department of development and Planning, Aalborg University, Denmark.
7. Berg, C., S.B. Bayer, and G. Thesen, *Ungtrafikk. Resultater fra et ISA-forsøk med unge førere i Karmøy*. 2008, International Research Institute of Stavanger. Rapport IRIS – 2008/149.: Stavanger.
8. Schomberg, R.v., *Privacy, an unsolved term?* 2008.
9. Berg, C., A. Bjelland, and B. Gjerstad, *Handlingsrommet for personvern og trafikksikkerhet – hvor går grensene?*, in *Trafikdage på Aalborg Universitet*. 2008: Ålborg. p. 10.
10. Johansen, M.W., K.-B. Kaspersen, and Å.M.B. Skullerud, *Personopplysningsloven. Kommentirutgave*. 2001, Oslo: Universitetsforlaget.
10. Ibid.
11. Clarke, R. *What's Privacy?* 2006 [cited 2009 08.01.09]; Available from: <http://www.anu.edu.au/people/Roger.Clarke/DV/Privacy.html>.
11. Ibid. [cited.
12. Raguse, M., et al., *PASR Preparatory Action on the enhancement of the European industrial potential in the field of Security research*, in *PRISE privacy security*, P.p. security, Editor. 2008. p. 75.
12. Ibid.
13. Leino-Kilpi, H., et al., *Privacy: a review of the literature*. International Journal of Nursing Studies, 2001. **38**: p. 663-671.
11. Clarke, R. *What's Privacy?* 2006 [cited 2009 08.01.09]; Available from: <http://www.anu.edu.au/people/Roger.Clarke/DV/Privacy.html>.
14. Burgess, J.P., *Security After Privacy: The Transformation of Personal Data in the Age of Terror*, in *Policy Brief*, P.I.P.R. Institute, Editor. 2008, PRIO International Peace Research Institute: Oslo.
15. O'Hara, K. and N. Shadbolt, *The spy in the coffee machine. The end of privacy as we know it*. 2008, Oxford: Oneworld Publications. 266.
13. Leino-Kilpi, H., et al., *Privacy: a review of the literature*. International Journal of Nursing Studies, 2001. **38**: p. 663-671.
16. Gandy Jr., O.H., *Public Opinion Surveys and the Formation of Privacy Policy*. Journal of Social Issues, 2003. **59**(2): p. 283-299.
17. Schartum, D.W. and L.A. Bygrave, *Personvern i informasjonssamfunnet : en innføring i vern av personopplysninger*. 2004, Bergen: Fagbokforlaget.

-
18. Datatilsynet, *Personvernundersøkelsen 2009 - En undersøkelse om integritet*, Datatilsynet, Editor. 2009, Datatilsynet: Oslo. p. 1-21.
 14. Burgess, J.P., *Security After Privacy: The Transformation of Personal Data in the Age of Terror*, in *Policy Brief*, P.I.P.R. Institute, Editor. 2008, PRIO International Peace Research Institute: Oslo.
 15. O'Hara, K. and N. Shadbolt, *The spy in the coffee machine. The end of privacy as we know it*. 2008, Oxford: Oneworld Publications. 266.
 19. Olivero, N. and P. Lunt, *Privacuity versus willingness to disclose in e-commerce exchanges: The effect of risk awareness on the relative role of trust and control*. *Journal of Economic Psychology*, 2004. **25**: p. 243-262.
 20. Kumaraguru, P. and L.F. Cranor, *Privacy Indexes: A Survey of Westin's Studies*, in *CMU-ISRI*, I.o.S.R. International, Editor. 2005, Institute of Software Research International, Carnegie Mellon University. p. 1-22.
 13. Leino-Kilpi, H., et al., *Privacy: a review of the literature*. *International Journal of Nursing Studies*, 2001. **38**: p. 663-671.
 18. Datatilsynet, *Personvernundersøkelsen 2009 - En undersøkelse om integritet*, Datatilsynet, Editor. 2009, Datatilsynet: Oslo. p. 1-21.
 13. Leino-Kilpi, H., et al., *Privacy: a review of the literature*. *International Journal of Nursing Studies*, 2001. **38**: p. 663-671.
 21. Brown, I., *Involving citizens in assessing dilemmas of privacy and security*, in *PRISE-conference*. 2008.
 22. Lie, M. and K.H. Sørensen, *Making Technology Our Own? Domesticating Technology into Everyday Life*, in *Making Technology Our Own? Domesticating Technology into Everyday Life*, M. Lie and K.H. Sørensen, Editors. 1996, Scandinavian University Press: Oslo-Stockholm-Copenhagen-Oxford-Boston. p. 1-30.
 23. Gartman, D., *Three Ages of the Automobile. The Cultural Logics of the Car*. *Theory, Culture & Society*, 004. **21**(4/5): p. 169-195.
 24. Lamvik, G.M., *A Fairy Tale on Wheels: The Car as a Vehicle for Meaning within a Norwegian Subculture*, in *Making Technology Our Own? Domesticating Technology into Everyday Life*, M. Lie and K.H. Sørensen, Editors. 1996, Scandinavian University Press. p. 151-170.
 25. Goffman, E., *The presentation of self in everyday life*. 1971, Harmondsworth: Penguin Books.
 25. Ibid.
 24. Lamvik, G.M., *A Fairy Tale on Wheels: The Car as a Vehicle for Meaning within a Norwegian Subculture*, in *Making Technology Our Own? Domesticating Technology into Everyday Life*, M. Lie and K.H. Sørensen, Editors. 1996, Scandinavian University Press. p. 151-170.
 25. Goffman, E., *The presentation of self in everyday life*. 1971, Harmondsworth: Penguin Books.
 26. Clausen, T.H. and G. Heinzerling, *Undersøkelse av handlinger og holdninger til trafikksikkerhet i Lillehammerregionen*. 2003, RF-Rogalandsforskning, RF-Rapport203/256: Stavanger.
 27. Berg, C. and B. Gjerstad, *Holdninger til trafikksikkerhet blant unge på Jæren*. 2008, International Research Institute of Stavanger (IRIS), Rapport IRIS 2008/022: Stavanger.
 26. Clausen, T.H. and G. Heinzerling, *Undersøkelse av handlinger og holdninger til trafikksikkerhet i Lillehammerregionen*. 2003, RF-Rogalandsforskning, RF-Rapport203/256: Stavanger.
 28. Forward, S.E., *The intention to commit driving violations - A qualitative study*. *transportation Research Part F*, 2006. **9**(2006): p. 412-426.
 29. Berg, C. and T.H. Clausen, *Trafikkundersøkelse i Karmøy kommune 2003*. 2004, RF-Rogalandsforskning, RF-Rapport 2004/063 Stavanger. p. 91.
 30. Falk, B. and H. Montgomery, *Developing traffic safety interventions from conceptions of risks and accidents*. *Transportation Research Part F*, 2007. **10**: p. 414-427.
 31. Bayer, S.B. and C. Berg, *Trygt hjem. Evaluering av nullvisjonsprosjektet i Karmøy kommune*, IRIS, Editor. 2008, IRIS: Stavanger. p. 33.

TRAFFIC SAFETY TECHNOLOGIES AND PRIVACY – A QUALITATIVE STUDY AMONG TWO GROUPS OF NORWEGIAN DRIVERS

Brita Gjerstad, International Research Institute of Stavanger, bg@iris.no

Christin Berg, International Research Institute of Stavanger, cb@iris.no

ABSTRACT

The paper to be presented focuses on drivers' acceptance for traffic safety technologies. A number of technologies are being developed in order to assist the driver. The technologies are expected to reduce the number and severity of traffic accidents. Still, the systems are not necessarily accepted among drivers. As several of the relevant technologies register and store personal information, we pay particular attention to privacy. It is the aim to learn more about how drivers think of technologies that may threaten their privacy, and how they deal with dilemmas concerning safety, driving, and personal freedom.

The analysis is based on ten in-depth interviews with drivers. Five drivers have used ISA (Intelligent Speed Adapter) for a test period of 17 months, and five drivers use alcolock while driving company cars. The interviews are data from an ongoing project on traffic safety technologies and privacy, financed by The Norwegian Public Road Administration. The analysis indicates that privacy is an issue, although not necessarily recognized as a matter of privacy. Drivers seem positive towards safety technologies although they state disadvantages and awareness of privacy issues.

Keywords: road safety, technology, privacy

INTRODUCTION

The number of traffic accidents per year has dropped during the post-war period. In the period from 1970 until today, Norway has experienced a reduction in accidents by more than 50 percent. This is part of an international trend. Policy instruments making both the roads and cars safer, combined with attitude campaigns, have contributed to this positive development (Allred, Berg et al. 2005; Elvik 2005; Erke and Elvik 2006). Today it seems difficult to achieve further progress without considering new methods. Estimates of the effect

of different policy instruments suggest that safety technologies within the vehicle will reduce the number of accidents the most (Erke and Elvik 2006).

A number of intelligent transport systems (ITS) are being developed in order to enhance the driving comfort and make driving safer. As the label claims, the systems are intelligent, meaning that they are ICT based and respond to data. The data leading to a response, can come from both internal and external sources, i.e. inside and outside the car. The type of response vary. While some systems intervene and automatically correct the vehicle, other systems are merely informing and/or advisory.

Many systems have a huge storage capacity. For some occasions it is easy to understand why the registered data need to be stored. This is the case when data is stored so that they can be controlled afterwards in order to consider complaints. This happens at automatic toll plazas. In other cases there are no obvious reasons to store data. Many systems most probably store much more information than people generally are aware of (Berg, Bjelland et al. 2008).

The registration of car owners, and the fact that cars are mostly driven by the same or only a limited number of drivers, makes it possible to indirectly relate the data to individuals. This makes data used by a safety technology system personal, as directly or indirectly information about driving behaviour, position etc. can be regarded as personal data. Therefore privacy is an issue.

Massive registration and storing of personal data may threat privacy. The data may be inaccurate and can be interpreted wrong, and it can be used for additional purposes. There is also a chance that intruders will use it for illegal purposes. Following this, one can expect that the acceptance for road safety technologies are affected by the acceptance for possible threats towards privacy.

This paper discusses relations between acceptance for road safety technologies and privacy. The main questions asked is: Are considerations of road safety technologies affected by consideration of privacy? If so, how are different considerations balanced against each other?

THEORETICAL BACKGROUND

It seems to be widely accepted that privacy is a fundamental right, as privacy or related ideas are included in fundamental documents defining human rights (Clarke 2006). It can be found in both the Universal Declaration of Human Rights, the International Covenant on Civil and Political Rights, the European Convention on Human Rights and the Charter of Fundamental Rights of the European Union (ibid.). Also many countries address privacy in one way or another in their laws. In discourses, privacy is often regarded an unalloyed good (O'Hara and Shadbolt 2008).

Yet privacy is subject to public debates. One reason for this is that privacy, as it is pointed out, often clashes with other values that we consider important (O'Hara and Shadbolt 2008) or undermines the common good of society (Etzioni 1999). Road safety is one example, where the overall goal of reducing the number of road casualties is weight against drivers' wish for anonymity and autonomy on the roads. As has been pointed out in analysis of accidents and research the number of fatalities and injured would decrease dramatically if the speed limit and the amount of speeding were reduced (Elvik 2001). Research show that intervening ISA, making it difficult or impossible to exceed the speed limit, is more efficient than advisory ISA (Carsten and Brookhuis 2005; Marchau, van der Heijden et al. 2005; Carsten 2006; Jamson 2006). It is obvious that such systems had to deal with issues related both relating to how intervening the system is set up and the data stored.

Individuals do care about privacy. At least that is what they say. Berendt, Günther et al (2005) refer to a survey among German Internet users that tells that 75 percent report of fear that their privacy may be compromised when surfing on the Internet. According to Westin (Kumaraguru and Cranor 2005), 25% are privacy fundamentalist, i.e. they have generally little trust in organisations that ask for personal information. They worry about the registered data, both the quality and additional uses made of it. Generally, they choose privacy controls over consumer-service benefits when these compete with each other (ibid.). Groups of fundamentalists are found also in other studies, for example (Berendt, Günther et al. 2005). Similar, a Norwegian study shows that according to what people say, they are very clear with whom they share what information (Datatilsynet 2009).

However, many say that they care about privacy, but act as they do not (Berendt, Günther et al. 2005; Norberg, Horne et al. 2007). Experiments on behaviour online, document that there is a gap between how concerned people say they are about privacy, and how much information they actually give away (ibid.). This can be called "The privacy paradox" (Norberg, Horne et al. 2007). It turns out that most people are privacy pragmatists (Westin, referred in Kumaraguru and Cranor 2005). Pragmatists weigh different types of benefits against the degree of intrusiveness of the personal information sought. They check procedures for securing accuracy and correcting errors. They think organisations and governments should earn the public's trust, not assume automatically that they have it. Presented like this, pragmatists not only seem to be pragmatic, they also sound like very rational people. Berendt (2005), on the other hand, suggests that people forget what they think of privacy, and thus give away more personal information than they say they will. She also claims that people trust too much in regulations (ibid.). Similar, a Norwegian survey concludes that people generally trust the institutions responsible for data, whether they are public or private (Ravlum 2005).

A factor of major importance is the benefits one gets in return. Even though decisions whether or not to disclosure information may not be based on rational considerations of all relevant factors and outcomes, it still seems clear that the possibility of benefits influence the willingness to share personal information (Olivero and Lunt 2004; Berendt, Günther et al.

2005; Melander-Wikman, Fältholm et al. 2008). That is not only the case for behaviour online, (Olivero and Lunt 2004; Berendt, Günther et al. 2005), it is also present among elderly persons using security alarms with GPS (Melander-Wikman, Fältholm et al. 2008). Possible benefits range from receiving recommendations and discounts (Olivero and Lunt 2004; Berendt, Günther et al. 2005) to getting help when disabled to help yourself (Melander-Wikman, Fältholm et al. 2008).

In a field study were young drivers agreed to drive with ISA installed and thus having their driving behaviour registered, 40 out of 48 was motivated by the 30 percent discount on the car insurance premium given to the participants (Berg, Bayer et al. 2008). The discount was meant to motivate participating in the field trial, and as the numbers show, it also worked this way. The drivers age may be of significance, as younger persons seem more willing to trade privacy for benefits that older persons (Ravlum 2005) and that the economical benefit by reduced insurance was relatively higher for this age group than other age groups. The same is seen when it comes to sharing information; younger are more willing to share personal information than elder, although also young people choose carefully when or with whom they share what they term as sensitive information (Datatilsynet 2009).

Discounts have been used as a mean to make people use other road technologies as well, for example automatic tolls. Using them instead of paying manually usually imply a discount payment for each passing. Clearly, people can be willing to exchange personal information with discounts and other economical benefits, and such kind of advantages should therefore be considered in this study.

Not all road safety technologies however, offer discounts. Some offers other benefits. Reverse driving safety devices for example, is supposed to make reverse driving easier, while lane-departure warning will help you to stay on the road even when you get distracted or are falling asleep. The benefits from these systems are different. A competent driver, as many drivers term themselves, will rarely have benefit from a lane-departure warning system. Since we at times all make mistakes, we will all benefit if all cars were equipped with such a system. Are road safety technologies accepted even though they do not offer any explicit economical benefit? Our hypothesis is that they will. From the Norwegian ISA trial we know that safety can motivate to use safety technologies (Berg, Bayer et al. 2008). Road safety in general the wish to learn about ones own driving behaviour, and to get help to avoid speeding were reported as reasons to join the ISA field trial (ibid.).

The Norwegian Personal Data Act lists has an explicit list of what information is regarded as sensitive, and therefore should be extra carefully protected (PDA section 2, number 8). On the list is, among others, information relating to *the fact that a person has been suspected of, charged with, indicted for or convicted of a criminal act* (b)). Road safety technologies will be able to register and store such information. As already mentioned, an alcolock can store 4000 breath tests. Although the alcolock will prevent the driver from actually convicting a criminal act, it will store information about times when he/she might have done so if it were not for the alcolock, if the driver did not just use the breathalyzer as a test. ISA will store

times and amount of speeding. Other systems will store behavioural information that may not be criminal, but still is or can be interpreted as negligent. And then there is information about behaviour that is completely legal and acceptable, but which a person for no specific reason, do not want to share.

It is not obvious how this will influence the acceptance for road traffic safety systems. During the ISA field trial, the drivers speeded although they were very well aware of that their driving behaviour was registered (Berg, Bayer et al. 2008). The data was registered for analytical purposes only, but they were informed about by that the researchers could be asked to hand over the data by a court ruling. Previous findings in the project that this paper is a part of indicate that anonymity is not very important to drivers, while autonomy is (Berg and Gjerstad 2009).

DATA

This paper is part of the documentation of a research project called “Privacy and road safety”, founded by the Norwegian Public Roads Administration. The aim of the project has been to identify boundaries for peoples acceptance for road traffic safety technologies, that is, boundaries stemming from a need and wish to ensure privacy. However, the first findings of the project indicated that the boundaries was not fixed (Berg, Bjelland et al. 2008). We therefore wanted to study further how different considerations relate to each other. This made it reasonable to base our analysis on in-depth interviews. Doing so, we are able to look for underlying relations among factors not necessarily considered important on beforehand. The informants were chosen due to their experience with different ITS. We wanted to get in touch with informants that actually had made decisions whether or not to drive with ITS, as it is well known that answer to hypothetical questions tell little about how people actually behave (Haraldsen 1999). We also wanted informants that represented different perspectives. That increases the chances that different considerations and explanations are brought up. It is for example interesting to see whether or not considerations are the same among youngsters and adults, or among drivers representing an employer and owner-drivers. Different groups may not have same relations to the world around, and they may have diverse experiences and different repertoires for interpreting experiences.

Two groups have been interviewed, both with more than average experience from road safety technology. The first group consist of five male drivers in their twenties. From June 2006 to January 2008 they participated in a field trial with advisory ISA. The field trial was carried out in a Norwegian municipality, and was the result from a joint effort form the local authorities, the Directorate of Public Roads, and an insurance company. Its background and results are documented by researchers (Bayer and Berg 2008). Drivers between 18 and 25 years were invited to participate. In order to attract participators, a discount on the insurance premium was offered. 50 drivers participated in the trial. The participators drove approximately 17 months with two units in the car. One unit displayed the current speed limit and the car's speed, using a GPS and an integrated digital map of speed limits. The unit

signalled speeding with sound and picture. It was portable, and the drivers were supposed to remove it from the car when it was parked due to fear of robbery. It was possible to turn it off, also while it was in the car. The other unit was a black box registering all the car's movements. The car's position was registered every second while driving. Based on those registrations, speed and acceleration was calculated. The black box could not be turned off.

The participators had the possibility to view the recording of their own driving on individual password protected website. Studying the data they could learn about their own driving behaviour, for example by seeing where and when they speeded. Also female drivers participated in the trial, but none of them were able or wanted to be interviewed in this project.

The other group of informants consists of employees in the Norwegian Public Roads Administration, who, during their workday, used a company car. They may drive to work in their private car, but during work, they use a company car. The Norwegian Public Roads Administration is responsible for roads and road traffic, and this responsibility shall be visible both within and outside the organisation. Its policy for road traffic safety involves high standard cars, meaning that the cars shall have black box and alcolock. In this way, the Administration will improve transport safety for their employees, reduce the risks of injuries and fatalities in general, and ensure that the Administration presents itself as a model organisation.

Alcolocks prevent the car from starting as a respond to a breathalyzer showing alcohol in the blood. The implementation of alcolocks started fall 2007 (Berg and Bjelland 2009). Today, all new cars have an alcolock. Some of the older cars are still without. The Administration encompasses five regional offices and 30 districts. The distribution of cars with and without alcolock is uneven. Following from that, some employees can choose freely which car they want, others may choose between three cars with alcolock and one without, and some have no choice at all. The informants interviewed here can choose between more cars without alcolocks than with.

An important difference between the groups of informants is that the former had the ISA in their private car, while the latter had alcolock in their company car. Those using ISA did it voluntary, while those using cars with alcolock did it because their employer wanted them to. It should also be mentioned that some of the informants from the Norwegian Public Roads Administration are experts on road safety. They have more than average knowledge about road safety and road traffic fatalities, and can thus be seen as experts on the subject. On the other hand, one might say that the ISA users knew road traffic fatalities from another perspective, as road raging and drunk driving among young drivers in the municipality have been reckon a problem (Bayer and Berg 2008).

There is also a difference between the technologies worth mentioning. The alcolock used is a fully developed technology. The ISA field trial was, among other, also a test of the technological system.

FINDINGS

Some informants are not very concerned about privacy in general. They know information is being registered, but they claim “I have nothing to hide” and therefore do not regard it as a problem. It does not influence how they act, and they do not take any precautions. Others are more conscious about being registered, and are more restrictive when it comes to disclosing information. For example, they do not give away their personal identification number or account number.

Half of the informants are using company’s cars with alcolock. Because the company has cars both with and without alcolock, the informants make a choice every time they go driving. They tell that they use the available car, not making an issue of whether or not the car has alcolock.

When asked what it is like to use the alcolock, informants are very positive. A major drawback with alcolock seems to be the minutes extra it takes to start the car. It takes between half a minute and two minutes extra, depending on the weather. The lower temperature, the longer time it takes. The breathing takes five seconds. An informant tells it takes only one extra minute, and then adds, as a fact: “That is just how it works” (SVV-K). The framing indicates it goes fast and is not a problem. However, the informant has heard of people who look at it differently, and who thinks it is stressful. SVV-P thinks that the two minutes the alcolock need, can be two very long minutes. Therefore, when he says “You just have to accept the time it takes” (SVV-P), it expresses resignation. The same informant tells that it took some time to learn how to use the alcolock, to learn the technique. He explains that one has to breathe neither too hard nor too weak. It took a little time to figure out the right way to do it, but once you know it, it is not difficult.

One situation is repeatedly mentioned: driving on and off ferries. Informants fear the awkwardness if they would delay the traffic. In that case, the discomfort is even bigger because there is absolutely nothing the driver can do while waiting. Nothing can be done to hurry up the process. Some informants tell that they have heard of drivers who had to wait for half an hour at a ferry quay, and were stared at. The informants mentioning the ferry say that they are aware they need some extra time to start the car, and they therefore leave the salon and go to the car in time to use that extra minute without risking delaying other travellers. In other words, they take some precautions.

According to the informants, privacy is an aspect of alcolocks only for those drinking alcohol. It is only for them it will be problematic. For the informants, who do not drive after drinking, privacy is not an issue. In general, they claim that privacy is not threatened if you behave as you are supposed to. If you have nothing to hide, it does not matter if you are registered.

Studying out how benefits connected to road safety technologies are weight against costs, we have so far seen that the costs related to alcolocks are rather low. It takes some extra time to use it, and awkward situations can come into being. In this paper we call that costs, even though not all the informants mentioning it regarded it that way. We can therefore not say that there are costs related to alcolocks that are weight against benefits. It may be the case, however. For informants do tell about benefits from alcolocks. One informant points out that in many accidents, drunk drivers are involved (SVV-K). Another informant claims that people are gambling; they take a chance they are capable of driving when they are not sure, for example when they have been drinking the previous night. With an alcolock can drivers who wonder whether or not they are allowed to drive, get a clear answer. Alcolocks prevent drunk driving, and without drunk drivers on the road, the traffic is safer. It is lifesaving, as SVV-N stress. Safer traffic is thus a benefit. Although every individual benefit from it, it can be seen as a benefit on a collective level.

However, informants also talk about what cars with alcolock tell about the driver. Driving a car with an alcolock tells that the driver is sober and allowed to drive (SVV-S, SVV-P). This makes the driver trustworthy.

Informants also think it makes the company looks good. The company works according to Vision Zero, a goal saying that no one shall be killed or seriously injured within the road transport system. Implementing alcolocks is a way to signal that the company regard safety a serious matter, and are willing to make an effort themselves in order to make traffic safe. It shows that Vision Zero is not only words, it involves action as well. SVV-P thinks that the company should be a leading part in the effort to make traffic safer.

The alcolocks clearly show the company's attitude towards drunk driving. One informant states that alcohol and driving does not belong together, and as long as some people drive with alcohol, precautions must be taken (SVV-H).

The informants most probably care more than average about road traffic safety. Some of them would not mind having one in their private car. In general, informants are very positive towards alcolock. They think it works fine, and it is very reliable.

When asked about experiences with ISA among the ISA field trial participants, the informants tell about some technical problems. The problems are documented (Bayer and Berg 2008). The map matching of the car's position and the speed limit was not always correct due to some errors in the speed map. It also occurred at some intersections, at some places with parallel roads and on bridges or roads beneath (ibid.). The informants did not get into details, but told that errors in the map matching made them aware of that they could not totally rely on speed limit displayed. Drivers that were "unfortunate" to have a specific error on their routine drive described the tiresome beeping from the ISA unit at the same place although they were not speeding.

It was also pointed out that the ISA unit was big and lumpy. One informant (ISA-A) said he would have used it also after the trial period, if only it had been smaller. As already stated, the ISA signalled with both sound and at the display when the driver speeded. Both ways of signalling was mentioned as distracting. Several mentioned the sound in general as annoying. One informant suggested replacing the sound by a beep every 5th second when speeding (ISA-A). He would have preferred that instead of the picture of a signpost showing the speed limit. Because he did not all the time trust the display, it made him wonder whether or not it was correct. Further he did not like the size and the placing of it. If the car were to have a display, he would prefer to have it placed in the middle of the steering wheel instead of on the dash board (ISA-A). Another informant, also claiming that the sound was irritating, would rather use a intervening ISA than an ISA of the advisory type used in the field trial.

The ISA was portable, and the participants were encouraged to remove it from the car when they did not use the car. That meant that they had to bring it along every time they went driving. The informants tell that they sometimes forgot to use it and sometimes they dropped using it on purpose. Both reduce the effect of the informative ISA as a technological safety measure.

Along with the ISA unit the drivers had a black box installed, registering the car's position every second. The data was sent to a server once a day. One informant told that this made his wife reluctant to him participating in the trial. He himself stated that he thought of it for five minutes, afterwards he did not care anymore. His wife felt surveilled. It was one car in that household, and apparently he was not the only user which meant that her driving would also be registered during the trial. He was, however, the owner of the car, and told his wife that she could do what she wanted, but he wanted to participate in the trial and was going to use the car (ISA-B). Another informant said it felt weird that somebody else could see how and where he drove. The researcher then reminded him of that the data was made anonymous when analysing the data. He knew that, but still he had felt that way. It should be noted that the data was collected for research purpose, and was not shown to the police. The report documenting the trial revealed that many drivers speeded, although they knew it was registered (Bayer and Berg 2008). But being told about the registration is not the same as knowing it all the time. One informant told that he forgot about it after a while.

It is difficult to see ISA isolated from other technological systems developed in order to improve safety on the roads. Comments on road safety technologies in general are therefore relevant. One informant says:

“In general: I think it becomes too much. It is all right with safety in cars, but to drive the car –that is actually something you have to do on your own. (...) The systems are probably great when they work. But what will you do when something goes wrong? When you trust it 100 percent, and it so easily breaks down... (...) What will people think when they get a car so safe that it is supposed to be impossible to crash it? When something wrong happens, what shall the driver think? They may develop efficient technologies, but I have my doubts about the drivers. I fear it will be too safe [to drive the car], and then the

drivers will think too little. They can just enter the car and drive, and the car will fix it all.” (ISA-A).

Both he and other informants fear that the technological support will make drivers unfocused, as they rely too much on the technology. It is pointed out that too many technologies will reduce safety in the long run. Not everybody share this point of view. Another informant points out that there are many accidents and much road raging, and therefore one should consider more technological support. Safety is good, and if ISA or alcolock or other systems improve safety, then it should be used.

There are, however, also benefits from ISA. When informants were asked why they participated in the field trial, they told that the discount on the car insurance premium was a major reason. As mentioned earlier this was the case for the majority of the participants (Bayer and Berg 2008). As one informant says, a discount is very motivating for young drivers, as the insurance is more expensive to them. But this was not the only reason. As the report shows, participants were also motivated by their wish to learn about their own driving, and to drive safe (ibid.). One informant said:

“Getting a discount on the car insurance premium was a reason [to join the field trial]. It is also okay to try something new. I know I drive too fast from time to time, and it is okay when somebody reminds me of it. So I felt it was quite all right.” (ISA-A)

What he said showed that the use of ISA was motivated not only by economical reasons. The informant also got his motivation from curiosity and responsibility. He does not mind being corrected, and he appreciated the opportunity to learn about and use new technology. Like the other informants, he reflects quite a lot about safety. Yet another informant worries about his friends who he thinks drive carelessly. He wanted them to participate in the field trial. Some did, and some did not. He has suggested to those who did not that they should buy an ISA on their own. He borrowed his ISA to one of them, so he could learn about his speeding (ISA-B).

An informant explains that he wants a safe car because he has two children (ISA-A). How he behaves in the car is no longer only his business, it has consequences for both his children and wife. He felt that the ISA made him speed less.

The participants were able to keep the ISA unit after the 17 month trial period was over. Most of the drivers interviewed do not use the ISA unit anymore. The reasons are different. A common reason is a new car and having to buy a new bracket to fix the unit in the car, having to remember to bring etc. One informant explicitly claims that even though he does not use the ISA unit anymore, he pays more attention to the speed after the field trial.

CONCLUDING REMARKS

The aim of this paper is to get more insight in how people regard road safety technologies that represent possible threats towards privacy. In order to get a better understanding of how different purposes are weight against each other, informants have been interviewed about costs and benefits from alcolocks and ISA.

The informants who used alcolock expressed a very positive attitude towards alcolock. The costs, even though hardly reported as such, is the extra minute/-s it takes to start the car and the possibility for awkward situations if the car do not start. The benefits are improved safety and the message it sends about the Norwegian Public Road Administration; it takes safety serious.

The costs with ISA were lack of accuracy, an annoying sound signal and distracting visual signal. The benefits were improved safety and more knowledge about ones own driving behaviour. Also the equipment and being part of a trial was mentioned as attractive.

Among those driving cars with alcolock, we see willingness to accept the costs even though not being in the risk group. More informants are willing to use alcolocks in their private cars. One informant says that as long as there are drunk driving, all drivers should use alcolocks. It is a case where the majority has to adapt to the minority. Doing that instead of directing the safety measure towards specific groups, like for instance drivers sentenced for drunk driving, will reduce the possibility for stigmatising users. In this regard, the alcolock users differ from other informants representing drivers without experience with modern road safety technologies. The latter are less willing to accept technologies that are not limited and strategic implemented, for example alcolocks to drunk driving sentenced and/or ISA to young male drivers (Berg and Gjerstad 2009).

As among the alcolock-user, the drivers who had used ISA were very concerned with safety. Yet, they do not seem to be willing to the same extent accept the costs with ISA. It is difficult to compare, but it is likely that the costs with the technology used in the ISA field trial were larger than those in the case of alcolocks. While the informants characterized the sound as annoying and the display as distracting, pointed those using cars with alcolock out that it did not cause any trouble. In addition, what the ISA-users said can be interpreted as if they regarded the field trial as a learning process. They tell that they learned how often and were they speeded, and that they now know more about they own driving behaviour.

As previously stated, it has been claimed that there is a gap between how much people say they care about privacy, and what they do to protect privacy (Berendt, Günther et al. 2005; Norberg, Horne et al. 2007). They say they care, but act as if they do not. At the same time, Etzioni (1999) claim that privacy is secured on behalf of other common goods, that is, privacy is treated as more valuable than other goods.

One may get the impression that the informants in this study do not care about privacy. They do not think too much about the personal information being registered, and they do not fear

of misuse or additional use of the data. They voluntarily use ISA and pick the cars with alcolocks. As the data show, this should, however, not be seen as if it does not matter to the users. Instead, it shows that when privacy is weighed against safety, safety wins. Not only are the informants willing to pay the costs in terms of practicalities, they are also willing to accept that information about them is registered. The informants are, in other words, willing to trade privacy. They do it not only for personal benefits, but also for common goods.

REFERENCES

- Allred, K., C. Berg, et al. (2005). Strategi for å halvere antall drepte eller hardt skadde i vegtrafikken innen 2020. Stavanger, Rogalandforskning, Arbeidsnotat RF - 2005/205.
- Bayer, S. B. and C. Berg (2008). Trygt hjem. Evaluering av nullvisjonsprosjektet i Karmøy kommune. IRIS. Stavanger, IRIS: 33.
- Berendt, B., O. Günther, et al. (2005). "Privacy in E-Commerce: Stated Preferences vs. Actual Behavior." Communications of the ACM **48**(4): 101-106.
- Berg, C., S. B. Bayer, et al. (2008). En analyse av unge føreres kjøreatferd og motiver for å delta i et ISA-forsøk. Trafikdage Ålborg Universitet, Ålborg, Denmark, Ålborg Universitet.
- Berg, C., S. B. Bayer, et al. (2008). Ungtrafikk. Resultater fra et ISA-forsøk med unge førere i Karmøy. Stavanger, International Research Institute of Stavanger. Rapport IRIS – 2008/149,.
- 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 trafiksikkerhet – hvor går grensene? Trafikdage på Aalborg Universitet. Ålborg: 10.
- Berg, C. and B. Gjerstad (2009). Road safety, technology and privacy. ITS World Congress ITS in Daily Life. Stockholmsmässan, Stockholm, Sweden.
- Carsten, O. and K. Brookhuis (2005). "Issues arising from the HASTE experiments." Transportation Research Part F **8**: 1991-196.
- Carsten, O. M. J. (2006). Intelligent Speed Adaptation. Literature Review and Scoping Study. Leeds, The University of Leeds and MIRA Ltd.
- Clarke, R. (2006). "What's Privacy?" Retrieved 08.01.09, 2009, from <http://www.anu.edu.au/people/Roger.Clarke/DV/Privacy.html>.
- Datatilsynet (2009). Personvernundersøkelsen 2009 - En undersøkelse om integritet. Datatilsynet. Oslo, Datatilsynet: 1-21.
- Elvik, R. (2001). Trafiksikkerhetshåndboken. Oslo, Transportøkonomisk institutt.
- Elvik, R. (2005). Has Progress in improving road safety come to a stop? Oslo, Transportøkonomisk institutt TØI rapport 792/2005.
- Erke, A. and R. Elvik (2006). Effektkatalog for trafiksikkerhetstiltak. Oslo, Transportøkonomisk institutt TØI rapport 851/2006.
- Etzioni, A. (1999). The Limits of Privacy, Basic Books.
- Haraldsen, G. (1999). Spørreskjema etter kokebokmetoden, Ad Notam Gyldendal.
- Jamson, S. (2006). "Would those who need ISA, use it? Investigating the relationship between drivers' speed choice and their use of a voluntary ISA system." Transportation Research Part F **9**: 195-206.

Traffic safety technologies and privacy – a qualitative study

GJERSTAD, Brita; BERG, Christin

- Kumaraguru, P. and L. F. Cranor (2005). Privacy Indexes: A Survey of Westin's Studies. CMU-ISRI. I. o. S. R. International, Institute of Software Research International, Carnegie Mellon University: 1-22.
- Marchau, V. A. W. J., R. E. C. M. van der Heijden, et al. (2005). "Desirability of advanced driver assistance from road safety perspective: the case of ISA." Science Direct, Safety Science,: 11-27.
- Melander-Wikman, A., Y. Fältholm, et al. (2008). "Safety vs. privacy: elderly persons' experiences of a mobile safety alarm." Health and Social Care in the Community **16**(4): 337-346.
- Norberg, P. A., D. R. Horne, et al. (2007). "The Privacy Paradox: Personal Information Disclosure Intentions versus Behaviors." The Journal of Consumer Affairs **41**(1): 100-126.
- O'Hara, K. and N. Shadbolt (2008). The spy in the coffee machine. The end of privacy as we know it. Oxford, Oneworld Publications.
- Olivero, N. and P. Lunt (2004). "Privacy versus willingness to disclose in e-commerce exchanges: The effect of risk awareness on the relative role of trust and control." Journal of Economic Psychology **25**: 243-262.
- Ravlum, I.-A. (2005). Setter vår lit til Storebror ... og alle småbrødre med? Befolkningens holdning til og kunnskap om personvern. TØI-report. TØI. Oslo, TØI: 60.

Om undersøkelsen

Den teknologiske utviklinger gir mulighet for økt bruk av *teknologi* for å oppnå ytterligere reduksjon i *trafikkulykker*. Det utfordrer både

- aksept for teknologi som virkemiddel, og
- løsninger

Fokus: Trafikksikkerhet. Hvor går grenser for personvernet?

Dato:

Informant:

Representant for:

Stilling:

År i stillingen:

Generelt om personvern

1. Hvordan har du og ditt parti konkret jobbet med personvernspørsmål?
2. Hvilke saker som berører personvern har du og ditt parti vært spesielt opptatt av?
3. Hva har standpunktene vært i disse sakene?

Saksgang

4. Hvordan fremmes vanligvis saker som omhandler personvern? (*egen interesse, internasjonale direktiv, ulykker, behov, politisk press, medieoppslag o.a.*)
5. Hvilke utfordringer har stått sentralt i behandlingen av saker som omhandler personvern?
6. Hvilke aktører forholder dere/du deg til i dette arbeidet? (Personvernemda, Personvernrådet, Teknologirådet, andre fagorganer mm.)
7. Sett fra ditt/ditt partis ståsted hva er de partipolitiske skillelinjene i saker som omhandler personvernspørsmål?
8. Er disse skillene forskjellig fra andre saksfelt?
9. Har der vært endring i det politiske fokuset på personvern over tid? Hvordan vil du beskrive utviklingen i fokuset på personvern? *Hendelsesstyrt?*
10. I hvor stor grad drives det lobbyvirksomhet knyttet til saker som også omhandler personvernspørsmål?

Personvern og trafikk

11. I hvilke saker har du/ditt parti deltatt i en politisk diskusjon om personvern innenfor samferdselsfeltet? (q-free/bompasseringer, sikkerhetskontroll, lagringsdirektivet (mobil), streknings ATK, black box. el., e-call)
12. Sett fra ditt ståsted hva er de partipolitiske skillelinjene?
13. *Den teknologiske utviklingen gir nye muligheter til å bedre trafikksikkerhet på veiene. Flere av disse teknologiene krever registrering og lagring av personopplysninger.*

Hva er ditt/ditt partis syn på å tillate registrering og lagring av personopplysninger for å påvirke sjåførere til å ferdes sikrere på veiene?
14. Er trafikksikkerhet en av de ”gode sakene” der en kan vike fra viktige krav som ligger til grunn for personvernloven (samtykke, lengden på lagringen av opplysninger mv) for å oppnå målet om å få ned ulykkestallene? Hvorfor?/Hvorfor ikke?

Personvern og befolkningen

15. Hvordan vil du beskrive den generelle forståelsen folk flest har av personvern?
16. Hvordan tror du folk vektlegger personvern i forhold til samferdsel og trafikksikkerhet sammenlignet med andre samfunnsområder?
17. *Det finnes i dag og vil bli utviklet nye teknologiske løsninger som gir mulighet for overvåking, kontroll, og/eller overstyring av uforsvarlig trafikkatferd og derigjennom tryggere ferdsel.* I hvilken grad ser du slik styring av trafikken som politiske gjennomførbart?
18. Fra et politisk ståsted hva vil du/ditt parti legge vekt på i vurderingen av slike tiltak? (*anonym ferdsel, sikker håndtering og lagring av registrerte data, prosedyrer for sletting/anonymisering mm*).
19. *I stadig økende grad legger vi igjen elektroniske spor, både når vi ferdes i trafikken som når vi handler i butikken eller ringer i telefonen.*

Ser du/ditt parti behov for å sikre individuelle rettigheter til vern om personopplysninger bedre?
20. Hvilke prinsipielle føringer mener du/ditt parti bør ligge til grunn for registrering, lagring, bruk og sletting av data.
21. Bør håndtering av persondata begrenses til bestemte aktører, særskilte virksomheter, offentlig myndighetsaktører el.?
22. *En arbeidsgiver vil kunne ønske å innføre ulike tekniske løsninger for å trygge egne ansatte, få oversikt over vareflyt mv.* Hva mener du/dere om det? Hvilke føringer bør gjelde i forhold til arbeidstakers integritet?

Til slutt

23. Er det spesielle teknologier eller løsninger som du selv synes krenker personvernet?
24. Vil du si at du har forandret mening over tid? Hvis ja, skyldes det spesielle erfaringer, kunnskap el. som har gjort at du har forandret synspunkt?
25. Tar du spesielle forhåndsregner for å beskytte din egen integritet?
26. Hvordan tror du det vil være å kjøre bil om 20 år?

Om undersøkelsen

Den teknologiske utviklingen gir mulighet for økt bruk av *teknologi* for å oppnå ytterlige reduksjoner i *trafikkulykker*. Det utfordrer både

- aksept for teknologi som virkemiddel, og
- løsninger for å sikre personvernet

Fokus: Trafikksikkerhet. Hvor går grenser for personvernet?

Dato:

Informant:

Representant for:

Stilling:

År i stillingen:

Aktørens arbeid med personvern

1. Hvordan jobber din institusjon med **personvern**?
2. Hvilke problemstillinger knyttet til personvern er sentrale innenfor **samferdselsfeltet** sett fra ditt/din institusjons ståsted? (*Hvilke elementer har vært sentrale i utviklingen?*)
3. Har det vært en **dreining** i fokuset på personvern i det siste?
4. Hva mener du/din institusjon er de **sentrale utfordringene** en står overfor i utviklingen?
5. Hvilke **aktører** forholder din institusjon seg til når det gjelder samferdsel og personvern? (Samarbeidsrelasjoner, roller, oppgaver mv.)
6. Hva er disse aktørenes fokus i forhold til personvern og trafikk (Datatilsynet, veimyndigheter, politikere, Teknologirådet, interesseorganisasjon mv.) *Fokus/tema, oppgaver, samarbeid og motsetninger osv.*

Personvern og trafikksikkerhet

7. Prosjektet vårt retter seg som nevnt spesielt inn mot muligheter **teknologiutviklingen** gir i forhold til skape **sikrere ferdsel**. Hva mener du er de sentrale **utfordringene** innenfor personvern og trafikksikkerhet? *F.eks. ATK (Automatisk trafikkontroll), ISA (Intelligent Speed Adaptation/Automatisk fartstilpasning), E-call, Black box, overvåking av trafikk (tunneler, rush etc.)*
8. Har det vært en **dreining** i fokus i det siste?
9. Ulike teknologier kan plasseres innenfor en **gråson** mellom **personvern og nytte**. Dersom vi går konkret innpå noen teknologier hvordan vil du plassere disse? (nytte, personvern, akseptabelt, fare for misbruk)
 - ATK (punkt, strekning)
 - ISA (Intelligent Speed Adaptation)
 - Black box (knyttet til ulykker)
 - Black box (registrer kjøreatferd)
 - E-call
 - Alkolås
 - Flåtestyring

- Førerstøttesystemer innebygd i bilen
 - Overvåking: trafikkflyt, tunneler, terminaler, i f.eks. kollektivkjøretøy
10. Er de særskilte **grenser** som det sett fra din institusjons ståsted ikke bør **overtres**?
11. Dersom du **sammenligner** forholdet mellom personvern og trafikksikkerhet på vei med **hvordan vi forholder oss til personvern på andre områder**. Vil du si at det er **større eller mindre aksept** sett fra din institusjons ståsted å lempe på personvernet innenfor samferdselsfeltet enn andre felt? (Eksemplifiser)

Teknologiske løsninger og håndtering av data

12. Hvordan legger dere vekt på at dataene skal samles inn, lagres, brukes, slettes (hvordan, hvor lenge mv).
13. Bør håndtering av persondata begrenses til bestemte aktører, særskilte virksomheter, offentlig myndighetsaktører el.?
14. Når er hensyn til fellesskapet ”nok” for å vike fra bekreftet samtykke for å lagre data om individer?
15. En arbeidsgiver vil kunne ønske å innføre ulike tekniske løsninger for å trygge egne ansatte. Hva mener du/dere om det? Og hvor bør grensen gå i forhold til arbeidstakers integritet?
16. Er det spesielle **hensyn** som kan tas i **utformingen av teknologiske løsninger** for å sikre at personvernet ikke krenkes? (f.eks. måter å registrere, lagre data på osv)
17. Er det spesielle hensyn som kan tas i utformingen på **systemnivå** for å sikker håndtering av persondata? *Med systemnivå mener vi prosedyrer og prosesser av generell karakter for å håndtere og lagre data på en sikker måte*

Holdninger til personvern i befolkningen

18. Hvordan vil du beskrive den generelle forståelsen folk flest har av personvern?
19. Hvordan tror du folk flest legger vekt på egen integritet når det gjelder samferdsel og trafikksikkerhet sammenlignet med andre samfunnsområder?
20. Hvilken rolle har din institusjon i forhold til å formidle kunnskap og informasjon om individuell integritet?
21. Hva gjør dere for å beskytte individuelle rettigheter i til vern om personlige opplysninger?

Egne vurderinger av personvern og trafikksikkerhet

22. Er det spesielle teknologier eller løsninger som du selv reagerer på som krenkende i forhold til personvern?
23. Vil du si at du har forandret mening over tid? Hvis ja, skyldes det spesielle erfaringer, kunnskap el. som har gjort at du har forandret synspunkt?
24. Tar du spesielle forhåndsregner for å beskytte din egen integritet?
25. Sett i forhold til personvern hensyn hvilke systemer knyttet til sikker ferdsel mener ut fra faglig ståsted at ikke bør innføres?

Intervjuguide befolkning

Dato: Informant: (alder, kommune, yrke, kjønn)

Om undersøkelsen

Den teknologiske utviklingen gir mulighet for økt bruk av *teknologi* for å oppnå ytterligere reduksjoner i *trafikkulykker*. Det utfordrer både

- aksept for teknologi som virkemiddel, og
- løsninger for å sikre personvernet (*Diskresjon, Fullstendighet, Innsyn, Privatlivets fred (individuelle) Borgervennlig samfunn, Robust samfunn og Begrenset overvåkningsnivå (kollektive)* (7 interessene om personvern Selmer 1991):

Fokus: Trafikksikkerhet. Hvor går grenser for personvernet?

Generelt om personvern

1. Hva forbinder du med personvern generelt?
2. Er personvern viktig? Hvis ja: hvorfor?

I forbindelse med personvern snakkes det ofte om elektroniske spor. Med det mener vi spor vi etterlater oss når vi gjør noe som blir registrert elektronisk, for eksempel når vi drar kortet, surfer på nettet, eller passerer en bomring.

3. Tenker du på at du etterlater deg elektroniske spor i hverdagen?
4. Tar du spesielle forholdsregler for å ivareta personvernet?
5. Synes du at det generelt er mye eller lite registrering (av personopplysninger) i Norge? I trafikk/ellers?

Generelt om trafikksikkerhet

6. Hvilken kjennskap har du til sikkerhetsteknologier i bil/utenfor bil?
 - A. Hvis informanten ikke kommer på noen selv: Nevne eksempler:

Noen som allerede er i bruk: ABS-bremser, alarm (lys eller lys) hvis du ikke har beltet på eller når du rygger eller når det er fare for glatt vei.

Noen som er lite/ikke er i bruk enda: nødalarmsystem, et system som varsler alarmsentral (legevakt) ved ulykker, alkoholås.

B. Hvis informanten kommer på mange:

Er du spesielt interessert i trafikksikkerhetsteknologi? (er du generelt interessert i teknologi?)

7. Bruker du selv/Kunne du selv tenke deg å ta i bruk noen av disse? Hvorfor (ikke)? Hvilke?
8. Hva tror du følgene ville være dersom flere tok i bruk slike typer teknologier?
(færre ulykker/økt trafikksikkerhet, falsk følelse av sikkerhet, strengere kontroll, flere bøter/straffer)

Personvern og trafikksikkerhet

Nye teknologier gir muligheter til å skape sikrere ferdsel på veiene. Samtidig er de basert på registrering og lagring av opplysninger som kan spores tilbake til person, og de kan dermed true personvernet. Dette gjør at en kan komme til å måtte veie ønsket om økt trafikksikkerhet (teknologienes nytteverdi) opp mot hensyn til personvernet.

I de neste spørsmålene ønsker vi å få dine synspunkter knyttet til utfordringer som fremstår som sentrale i skjæringspunktet mellom personvern og trafikksikkerhet.

9. Hvilke fordeler/ulempeser du for deg som bileier/bilist som følge av økt bruk av sikkerhetsteknologi i bil? *(Blir kanskje veldig likt med spm 8)*

Ønsket om økt trafikksikkerhet kan komme til å gå på bekostning av hensynet til personvern, og motsatt: hensynet til personvern kan komme til å redusere mulighetene til å skape sikrere ferdsel.

10. Hvordan skal slike hensyn veies opp mot hverandre? Hvilke hensyn synes du bør veie tyngst?

Mange teknologier, både av de som er i bruk og de som er under utvikling, innebærer at det blir lagret data som kan knyttes til person.

11. Hva synes du om å bruke teknologier i bilen som lagrer persondata? Kan du si noe om hvorfor hvorfor du er (ikke) skeptisk til å til å ta i bruk slike teknologier?

Noen av de teknologiene det er snakk om kan gi signaler eller overstyre sjåføren.

12. Kjenner du til slike?

Hvis nei: Aktiv bremsepedal er et eksempel. Den fungerer slik at ved et visst trykk forsterkes bremsingen, det vil si at når du bremses på en bestemt måte bremses pedalen hardere, av seg selv. Et annet eksempel er signaler om at du kjører for fort.

13. Kunne du tenke deg å bruke slik teknologi? Kan du si noe om hvorfor du (ikke) vil ta i bruk teknologier overstyrer deg som billist/gir tilbakemeldinger mens du kjører?

14. Når en skal vurdere bruk av sikkerhetsteknologier som lagrer persondata, synes du det skal ha noe å si om det gjelder

- a. Personbil eller firma-/tjenestebil? Hvis ja: hvordan?
- b. "Vanlige" eller profesjonelle sjåførere? Hvis ja: hvordan?

15. I forbindelse med personvern blir det ofte snakket om datasikkerhet, altså at det at data blir oppbevart på forsvarlig måte og bare brukes slik avtalt formål. Har du tillit eller ikke tillit til at datasikkerheten blir ivarettatt?

- a. Hvorfor/hvorfor ikke?
- b. Gjelder det også om bruken av trafiksikkerhetsteknologier blir mer omfattende enn den er i dag?

Takk for at du tar deg tid til å delta i denne undersøkelsen om trafiksikkerhet, bruk av teknologi og personvern.

Det er utviklet en rekke teknologiske systemer som kan bidra til sikrere ferdsel på veiene, og vi ønsker å vite hva du synes om slike systemer. vi har spørsmål både om trafiksikkerhet, teknologi og personvern. Først har vi noen spørsmål om hvordan du vurderer din egen bilkjøring og farlige situasjoner i trafikken. I den andre delen spør vi om hva du synes om registreringer og overvåkning i trafikken. Deretter følger noen spørsmål om bruk av teknologi i bilen. Til slutt har vi noen bakgrunns spørsmål. Dine svar vil bidra til økt kunnskap om bilføreres forhold til trafiksikkerhet, teknologiske løsninger og personvern. Det tar ca 10 minutter å fylle ut skjemaet.

Først noen spørsmål om din bilkjøring og hvordan du vurderer farlige situasjoner i trafikken.

SP1

1. Hvor ofte kjører du vanligvis bil? Ikke regn med de gangene du er passasjer.

- 5 ganger i uka eller mer
- 3-4 ganger i uka
- 1-2 ganger i uka
- 1-3 ganger i måneden
- Sjeldnere/aldri
- No Answer

SP2

2. Hvor enig / uenig er du i følgende påstander?

Helt Delvis Verken Delvis No

	uenig	uenig	uenig / enig	enig	Helt enig	Answer
Jeg legger vekt på å kjøre hensynsfullt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg er god til å lese trafikkbildet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Det er helt greit å kjøre 10 km/t over fartsgrensen så fremt trafikkforholdene gjør det mulig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bilkjøring er ikke bare transport, det er også fart og moro	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Du bør overholde trafikkreglene uansett hvordan trafikkforholdene er	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

SP3

3. Hvor ofte...

	Aldri	Sjeldent	Av og til	Ofte	Svært ofte	Uaktuelt	No Answer
tar du sjanser i trafikken?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
kjører du for nær bilen foran deg, selv om den følger fartsgrensen?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
snakker du i mobiltelefonen uten handsfree når du kjører?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

SP4

4. Hvor enig / uenig er du i følgende påstander om ulykkesårsaker?

	Helt uenig	Delvis uenig	Verken uenig / enig	Delvis enig	Helt enig	No Answer
Trafikkulykker skyldes ofte dårlig vegstandard	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Trafikkulykker skyldes ofte høy fart	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Den gamle bilparken i Norge						

bidrar til flere alvorlige trafikkulykker	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Trafikkulykker skyldes ofte tilfeldigheter	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Trafikkulykker skyldes ofte promillekjøring	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Trafikkulykker skyldes ofte tekniske feil	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

SP5

5. Hvor ofte tenker du på følgende situasjoner?

	Aldri	Sjeldent	Av og til	Ofte	Svært ofte	No Answer
Trafikkuhell og at det kan skje deg?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Trafikkuhell og at det kan skje andre?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Denne delen handler om registrering / overvåking i trafikken.

Ulike typer teknologier gjør det mulig å få kjennskap til hvor biler har kjørt og hvilken fart de har hatt. Noen eksempler på teknologisk utstyr som registrerer og / eller lagrer bevegelser i trafikken er fotobokser, bomringer og kameraovervåking. Vi ønsker å få dine synspunkter på denne typen registreringer.

SP6

6. Tenker du på at det registreres opplysninger om deg i trafikken?

- Ikke i det hele tatt
- Av og til
- Ganske ofte
- Svært ofte
- No Answer

SP7

7. Hvor enig / uenig er du i følgende påstander?

	Helt enig	Delvis enig	Verken enig / uenig	Delvis uenig	Helt uenig	No Answer
Registreringer er viktig for å få ned antallet trafikkulykker	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Det er unødvendig mye registreringer i trafikken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Registreringer er viktig for å forhindre lovbrudd i trafikken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg liker ikke at jeg blir registrert når jeg ferdes i trafikken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Det gjør meg ikke noe at jeg blir registrert når jeg ferdes i trafikken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg er redd for at opplysninger som samles inn kan bli brukt til andre formål enn det de ble samlet inn for	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg stoler på at lovverket sikrer at mitt personvern ivaretas	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

SP8

8. Hvor enig / uenig er du i følgende påstander?

	Helt enig	Delvis enig	Verken enig / uenig	Delvis uenig	Helt uenig	No Answer
Jeg er villig til å gi fra meg personlige opplysninger hvis det gir økonomiske eller praktiske fordeler	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg er villig til å gi fra meg opplysninger om mine kjørevaner for å få billigere forsikring	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg stoler på at uvedkommende ikke kan få tilgang	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

til registrert informasjon om min kjøring	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Alt i alt aksepterer jeg at det blir samlet opplysninger om mine og andres kjørevaner hvis det bidrar til færre trafikkulykker	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Alt i alt er jeg imot overvåking i trafikken, ettersom det gjør det vanskeligere å ferdes anonymt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Sikkerhetsteknologier som kan integreres i biler.

Noen eksempler på teknologier som er tilgjengelige eller under utviklinger er:

- Ryggesensor (gir lyd når fører kommer nær andre gjenstander som for eksempel andre biler eller personer)
- Alkolås (gjør det umulig å starte bilen hvis fører har drukket alkohol)
- Nødanropssystem (bilen varsler automatisk en alarmsentral dersom bilen havner i en trafikkulykke)
- Trafikktilpasset cruisecontroll (ACC) (automatisk avstands- og fartsholder)
- Automatisk fartstilpasning (ISA) (signaliserer eller begrenser muligheten til å overskride gjeldende fartsgrense) Vi ønsker å få dine synspunkter på denne type sikkerhetsteknologier.

SP9

9. Hvor enig / uenig er du i følgende påstander?

	Helt enig	Delvis enig	Delvis uenig	Helt uenig	Vet ikke	No Answer
Jeg synes alle nye biler bør ha markedets nyeste sikkerhetsteknologier som standardutstyr	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg synes det er						

spennende å følge
med på den tekniske
utviklingen av biler
og / eller bilutstyr



Alkolås

Alkolås er et instrument som tester promillen din. Det monteres inne i bilen, og før du starter bilen må du avgi pusteprøve. Hvis du er påvirket av alkohol vil bilen ikke starte.

PAGE5

SP10

10. Kjenner du til alkolås?

- Nei, har ikke hørt om det
- Ja har så vidt hørt om det, men vet lite om det
- Ja, kjenner til det
- Ja, kjenner svært godt til det
- No Answer

SP11

11. Jeg kan tenke meg å ha alkolås i min bil /bilen jeg disponerer

- Helt enig
- Delvis enig
- Verken enig / uenig
- Delvis uenig
- Helt uenig
- No Answer

PAGE2

SP12

12. Hvor enig / uenig er du i følgende påstander: I framtiden bør alkolås bli pålagt sikkerhetsutstyr...

	Helt enig	Delvis enig	Verken enig / uenig	Delvis uenig	Helt uenig	No Answer
i alle nye privatbiler	<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"/>
i all næringstransport (lastebiler)	<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"/>
for alle promilledømte	<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"/>
andre risikogrupper	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

ANNETSP12

Andre risikogrupper, vennligst presiser

Automatisk fartstilpasning (ISA).

Automatisk fartstilpasning er en teknologi som slår inn dersom føreren kjører over fartsgrensen. Noen systemer informerer føreren om fartsoverskridelse ved hjelp av gjentakende lyd- eller lyssignal. Andre systemer gjør det vanskelig å kjøre over fartsgrensen fordi gasspedalen da gjøres tyngre. I atter andre systemer gjør en fartsperre det umulig å kjøre over fartsgrensen.

PAGE#1

SP13

13. Kjenner du til automatisk fartstilpasning?

- Nei, har ikke hørt om det
- Ja har så vidt hørt om det, men vet lite om det
- Ja, kjenner til det
- Ja, kjenner svært godt til det
- No Answer

SP14

14. Jeg kan tenke meg å ta i bruk automatisk fartstilpasning i min bil / bilen jeg disponerer

- Helt enig
 Delvis enig
 Verken enig / uenig
 Delvis uenig
 Helt uenig
 No Answer

PAGE1

SP15

15. Hvor enig / uenig er du i følgende påstander: I fremtiden bør automatisk fartstilpasning bli pålagt sikkerutstyr...

	Helt enig	Delvis enig	Verken enig / uenig	Delvis uenig	Helt uenig	No Answer
i alle nye privatbiler	<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"/>
i all næringstransport (lastebiler)	<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"/>
for alle promilledømte	<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"/>
andre risikogrupper	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

SP15ANNET

Andre risikogrupper, vennligst presiser

SP16

16. Hvilken effekt tror du at sikkerhetsteknologier vil kunne ha?

- Helt enig
 Delvis enig
 Verken enig /
 Delvis uenig
 Helt uenig
 No Answer

uenig

Jeg tror det vil bli færre ulykker hvis det var mer sikkerhetsteknologi installert i bilene	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg er skeptisk til mer sikkerhetsteknologi i bilene fordi det kan oppstå tekniske feil med utstyret	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg tror teknologier som gir signaler til føreren vil ta oppmerksomhet fra viktige forhold i trafikken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg tror teknologier som gir signaler til føreren vil gjøre det lettere å konsentrere seg om viktige forhold i trafikken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg tror jeg vil glemme at sikkerhetsteknologier registrerer min kjøreatferd	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Det er ubehagelig å vite at sikkerhetsteknologier registrerer min kjøreatferd	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Til slutt ønsker vi noen bakgrunnsopplysninger om deg

PAGE3

SP18

18. Kjønn

- Kvinne
- Mann
- No Answer

SP19

19. Fødselsår

(1900 - 1992)

--	--	--	--

PAGE#3

SP17

17. Er du yrkessjåfør

- Nei
- Ja (lett kjøretøy)
- Ja (tungt kjøretøy)
- No Answer

SP20

20. Hva er din høyeste fullførte utdanning?

- Grunn- / Ungdomsskolenivå
- Videregående-skolenivå
- Universitets- / høghskolenivå (1-4 år)
- Universitets- / høghskolenivå over (5 år eller mer)
- No Answer

SPMINNTEK

Hva er din brutto årsinntekt (det vil si før skatt)?

- 200 000 eller mindre
- 200 001 - 400 000
- 400 001 - 600 000
- 600 001 - 800 000
- Over 800 000
- No Answer

PAGE4

SP21

21. Hvor bor du?

- Tettbygd strøk
- Spredtbygd strøk
- No Answer

SP22

22. Fylke

- Akershus
- Aust-Agder
- Buskerud

- Finnmark
- Hedmark
- Hordaland
- Møre og Romsdal
- Nordland
- Nord-Trøndelag
- Oppland
- Oslo
- Rogaland
- Sogn og Fjordane
- Sør-Trøndelag
- Telemark
- Troms
- Vestfold
- Vest-Agder
- Østfold
- No Answer

SP23

23. Hvilket politisk parti synes du i sterkest grad reflekterer dine verdivalg?

- Arbeiderpartiet
- Fremskrittspartiet
- Høyre
- Kristelig Folkeparti
- Rødt (Rød Valgallianse)
- Senterpartiet
- Sosialistisk Venstreparti
- Venstre
- Annet parti
- No Answer

SLUTTKOMMENTAR

Vi har nå stilt alle våre spørsmål. Hvis det er noe du har lyst å legge til, forklare eller kommentere, er du velkommen til å skrive det her.

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