



IRIS

International Research Institute of Stavanger

www.iris.no


Brita Gjerstad

Alkolås i Statens vegvesens tjenestebiler – en sammendragsrapport

Rapport IRIS - 2011/083

Prosjektets tittel: Alkolås i virksomheter
Oppdragsgiver: Statens vegvesen, Vegdirektoratet
ISBN: 978-82-490-0731-8
Gradering: Åpen

Stavanger, 01.08. 2011




Brita Gjerstad
Prosjektleder

Sign.dato



Christin Berg
Kvalitetssikrer

Sign.dato



Gottfried Heinzerling
Senterleder
(Samfunns- og næringsutvikling)

Sign.dato

Forord

Denne rapporten er skrevet på oppdrag fra Statens vegvesen, Vegdirektoratet. Temaet er alkolås, et instrument som kan monteres i bilen for å forhindre kjøring med promille. I 2007 begynte Statens vegvesen å bruke alkolås i sine tjenestebiler som en del av etatens sikkerhetstiltak. Denne rapporten dokumenterer holdninger og erfaringer med alkolås i etaten på grunnlag av ulike datamateriale, hvor spørreskjemaundersøkelser og intervjuer er de mest sentrale.

Det er et mål med evalueringen at den kunnskapen som framkommer skal være til nytte for andre virksomheter som vurderer å bruke alkolås. Rapporten peker derfor avslutningsvis på forhold som bør inngå slike vurderinger.

Vi vil takke for god oppfølging fra oppdragsgiver. Vi vil også takke alle som har bidratt til evalueringen med å svare på våre spørsmål. Først og fremst gjelder det ansatte i Statens vegvesen, men vi takker også AS Fartsskriver for opplysende samtaler.

Stavanger, 04. august 2011

Brita Gjerstad, prosjektleder

Innhold

SAMMENDRAG	I
1 INNLEDNING	1
2 BAKGRUNN.....	2
2.1 Hva er alkolås?	2
2.2 Bruk av alkolås	3
2.3 Holdninger til alkohol og alkolås	4
2.4 Tema i evalueringen	4
3 DATAGRUNNLAG OG METODE	6
3.1 Datainnsamling	6
3.2 Analyse	7
3.3 Frafallsanalyse	7
4 DELTAKERE I SPØRRESKJEMAUNDERSØKELSENE	8
5 ALKOLÅS BLIR INTRODUSERT I STATENS VEGVESEN	10
5.1 Bilene.....	10
5.2 Registrerte innblåsninger	12
5.3 Ansattes medvirkning	13
5.4 Informasjon til de ansatte	13
5.5 Opplæring	16
6 ANSATTES ERFARINGER MED BRUK AV ALKOLÅS.....	16
6.1 Er alkolåsen pålitelig?	16
6.2 Tekniske problemer	18
6.3 Daglig bruk.....	20
7 ANSATTES HOLDNINGER TIL PROMILLEKJØRING.....	22
8 HVEM BØR BRUKE ALKOLÅS?	24
9 ALKOLÅS OG PERSONVERN.....	27
9.1 Statens vegvesen og omgivelsene.....	28
9.2 Forholdet mellom arbeidsgiver og ansatt	30
10 OPPSUMMERING AV EVALUERINGEN.....	32
11 RÅD TIL VIRKSOMHETER SOM VURDERER Å INNFØRE ALKOLÅS.....	34

12 TILLEGGSLITTERATUR.....	35
13 REFERANSER.....	37
VEDLEGG	

Figurer og tabeller

Figur 1 Hvor ofte bruker du bil i arbeidssammenheng?.....	10
Figur 2. Utvikling av installasjon, kalibrering og avinstallering av alkolås i kjøretøy fordelt på år (per august 2010).	11
Figur 3 Kjenner du til at Statens vegvesen skal ha alkolås installert i alle biler?	14
Figur 4 Mener du at måling av promille (alkoholkonsentrasjon) med alkolås vil være pålitelig eller upålitelig?	17
Figur 5 Har du opplevd at din blåsing ikke har blitt godkjent?.....	18
Figur 6 Erfaringer med å starte bil med alkolås	19
Figur 7 Erfaringer med å bruke bil med alkolås.....	20
Figur 8 Sammenhenger mellom promillekjøring og ulykker / ferdigheter i trafikken... ..	23
Figur 9 Oppfatninger om regler om promillekjøring og sjansen for å bli tatt.....	23
Figur 10 Alkolåsen vil ikke hindre de som virkelig utgjør en fare i trafikken	24
Figur 11 I hvilken grad er du enig i følgende påstander: I fremtiden bør alkolås bli pålagt sikkerhetsutstyr... ..	25
Figur 12 Jeg kunne tenke meg å ha alkolås i min egen bil dersom det var gratis	26
Figur 13 Alle virksomheter med tjenestebiler i Norge burde ha alkolås.....	27
Figur 14 Jeg tror innføring av alkolås i Statens vegvesens tjenestebiler er bra for virksomhetens omdømme.....	29
Figur 15 Ved installasjon av alkolås føler jeg at min arbeidsgiver overskrider grensen til min private sfære	30
Figur 16 Jeg synes alkolås umyndiggjør meg som bilist.....	31
Tabell 1 Kjennetegn ved deltakerne. Prosentvis fordeling på kategorier.....	8
Tabell 2. Oversikt over resultater av registrerte pusteprøver i evalueringsperioden.....	12
Tabell 3 Antall treff i Atekst på "alkolås" og "alkolås og Statens vegvesen"	15

Sammendrag

Denne rapporten dokumenter en evaluering av Statens vegvesens innføring av alkolås i sine tjenestebiler. Evalueringen er i all hovedsak basert på spørreskjemaundersøkelser og intervjuer med ansatte i Statens vegvesen, men også loggdata fra alkolåsene har blitt brukt. Den første spørreskjemaundersøkelsen ble gjennomført senhøstes 2007, det vil si kort tid etter at innføringen av alkolås hadde startet. Følgelig handler den i stor grad om holdninger og forventninger til alkolås. Den andre undersøkelsen ble gjennomført våren 2010. På det tidspunktet hadde flere brukt biler med alkolås, og spørreskjemaet kunne derfor fokusere mer på erfaringer. Noen spørsmål ble stilt i begge undersøkelser, noe som gjør det mulig å studere endring over tid. Intervjuene ble foretatt i tre omganger; i forbindelse med spørreskjemaundersøkelsene pluss en gang i mellomtiden.

Dataene viser at det er mange av Statens vegvesens ansatte som på ulike måter er positive til alkolås. De har forståelse for at Statens vegvesen har en særlig rolle i trafikksikkerhetsarbeidet, og de er enige i at etaten bør opptre forbilledlig og ta på seg oppgaven med å prøve ut nye verktøy / tiltak. Flertallet tror at alkolåsen er bra for Statens vegvesens omdømme. Det er også et flertall som mener at alkolåsen er pålitelig og ukomplisert å bruke. De fleste er positive til å pålegge ulike typer førere å ha alkolås, og over halvparten er enige i at alle virksomheter med tjenestebiler bør ha alkolås. En viss andel kan tenke seg å ha alkolås i sin egen bil. De fleste føler ikke at alkolåsen representerer en overskridelse av den private sfære eller at den umyndiggjør dem som bilister.

Nesten alle mener at promillekjøring er en viktig årsak til trafikkulykker, og at promille reduserer kjøreferdighetene. Over halvparten synes at reglene for promillekjøring burde vært strengere. De fleste er av den oppfatning at sjansene for å bli tatt i promillekjøring er liten.

Det har vært noen tilfeller av tekniske problemer. Det påpekes at alkolåsen er for ømfintlig, noe som blant annet gjør det vanskelig å blåse korrekt. De fleste mener at det raskt blir en vane å starte bil med alkolås, men sier samtidig at det tar lang tid. Over halvparten sier at de opplever alkolåsen som en unødvendig prosedyre. Et flertall mener at alkolås ikke vil hindre de som virkelig utgjør en fare i trafikken.

Vi finner noe mer negative holdninger til alkolås i 2010 enn i 2007. De som bruker bilene mest er mest negative. Samtidig har forståelsen for farene med promillekjøring økt.

1 Innledning

Selv om folk flest tar avstand fra å kjøre med promille er det ingen tvil om at promillekjøring forekommer. Det er også tydelig at promillekjøring er farlig: rus går ut over kjøreferdighetene (Hingson og Winter 2003), og er en medvirkende årsak til omtrent en fjerdedel av dødsulykkene i trafikken. I perioden 2005-2009 var ruspåvirkning sannsynligvis en medvirkende faktor i 22 prosent av dødsulykkene på norske veier (Vegdirektoratet 2010).

Alkolås er et verktøy utviklet for å forhindre promillekjøring. Det finnes ulike utgaver, men de har til felles at de krever en innblåsning og at de, basert på innblåsningen, registrerer eventuell alkohol i blodet. Ved ulovlig promille er det ikke mulig å få start på bilen.

Foreløpig er alkolås ikke en del av personbilers standardutrustning. Det kan imidlertid monteres som ekstrautstyr. Dette gjøres først og fremst i tjenestebiler; de aller fleste alkolåser som blir solgt i Norge blir solgt til virksomheter. Statens vegvesen er den største virksomheten her til lands som bruker alkolås i sine biler. Der ble de første alkolåsene tatt i bruk i 2007. Statens vegvesens beslutning om å installere alkolås i tjenestebilene kan ses i sammenheng med den sentrale rolle de har i norsk trafikksikkerhetsarbeid. Dette gir etaten et særlig ansvar, noe som ifølge Instruks for Statens vegvesen skal gjøres tydelig både overfor egne ansatte og omgivelsene (Kongelig resolusjon av 27. mai 2005). Det har blant annet ført til at etaten har iverksatt en egen trafikksikkerhetspolicy der det settes høye krav til etatens tjenestebiler. Ett av kravene er at de skal ha alkolås. Bakgrunnen for kravet er at alkolåsen skal bidra til å bedre transportsikkerheten og arbeidsmiljøet blant de ansatte og redusere risikoen for at trafikanter skades. Den skal også vise Statens vegvesens vilje til å gå foran som et godt eksempel (Statens vegvesen 2005 pkt 1.1, 1.3 og 3.3).

På oppdrag fra Statens vegvesen har IRIS evaluert innføringen av alkolås i etatens tjenestebiler. Målet med evalueringen er å dokumentere etatens erfaringer med så vel innføringen som selve bruken av alkolås, og å omsette disse erfaringene til nyttige innspill for andre virksomheter som vil installere alkolås i sine biler.

Evalueringen dokumenteres i tre rapporter. Den første er en delrapport basert på datainnsamling kort tid etter at alkolåsen ble installert i de første bilene, det vil si mot slutten av 2007. På det tidspunktet hadde de færreste prøvd alkolåsene, og rapporten handler derfor i stor grad om ansattes holdninger til alkolås. I tillegg ble de første erfaringene presentert. Hovedrapporten er basert på datainnsamling fra våren 2010, og forteller mer om hvordan det er å bruke alkolås. Der det er aktuelt, sammenlignes funn fra 2010 med 2007. Denne rapporten er en oppsummering av disse to. Vi starter med å utdype evalueringens bakgrunn og tema, og å gjøre rede for framgangsmåten. Ett kapittel er viet deltakerne i spørreskjemaundersøkelsene. Deretter presenterer vi funn. Første del er konsentrert om forhold knyttet til innføringen av alkolås i Statens vegvesen. Neste del viser de ansattes erfaringer med å bruke biler med alkolås. Denne delen omfatter også synspunkter på alkolås, promillekjøring, regelverk, virksomheters ansvar i trafikksikkerhetsarbeidet og forholdet mellom ansatt og arbeidsgiver. De

viktigste funnene oppsummeres i et eget kapittel. På bakgrunn av funnene kommer vi deretter med råd til andre virksomheter som vurderer alkoholås i sine biler. Helt til slutt presenterer vi forslag til videre lesning.

2 Bakgrunn

I dette kapitlet ser vi først nærmere på alkoholåsen. Vi starter med å gjøre rede for hvordan den virker, for så å gi en oversikt over hvor og på hvilke måter alkoholåsen blir brukt. Vi sier også noe om holdninger til alkohol og alkoholås. I siste del av kapitlet redegjør vi for hvilke tema evalueringen tar opp.

2.1 Hva er alkoholås?

En alkoholås er et apparat (alkometer) som måler brukerens promille og gjør det umulig å starte bilen hvis brukeren har mer alkohol i blodet enn tillatt. Det har én del som monteres fast, koblet til bilens motor, og et håndsett som består av munnstykke og skjerm. Håndsettet festet til dashbordet. Det monteres lett synlig og slik at det skal være enkelt å betjene. Føreren blåser i munnstykket, og pusten analyseres. Blåser føreren for hardt eller svakt kommer det beskjed på skjermen om å blåse svakere eller hardere. Noen modeller krever også innånding; det vil si at føreren skal både blåse og puste inn etterpå. Dette gjør det vanskeligere å manipulere resultatene. Noen håndsett er trådløse, og resultatet fra pusten overføres da til det elektroniske kontrollsystemet ved hjelp av radiosignal. I andre modeller går overføringen gjennom ledning. Registreres ulovlig promille starter ikke bilen. Registreres lovlig promille kommer det en advarsel på skjermen, og bilen kan startes. Er det ingen promille kan bilen umiddelbart startes.



Alkoholåser registrerer og lagrer alle innblåsninger og analyseresultater. Det betyr at den lagrer antall innblåsninger uten promille, med lovlig promille og med ulovlig promille. I tillegg lagrer den antall mislykkede innblåsninger, det vil si de gangene det har blitt låst for svakt eller hardt til at alkoholåsen har kunnet analysere innblåsningen. En kan si at innblåsningene loggføres, og derfor brukes også benevnelse loggdata om disse dataene.

Siden 2003 har EU arbeidet med å etablere standarder for alkoholåser i CENELEC (European Committee for Electrotechnical Standardization). Den svenske avholdsorganisasjonen Motorförarnas Helsenhetshetsförbund har god oversikt over ulike alkoholåser og hvorvidt de er godkjent etter CENELEC-standard (se www.mhf.se).

2.2 Bruk av alkolås

Alkolåsen ble først tatt i bruk i 1986 i California. Både i USA, Canada og Australia har den større utbredelse enn her. Et anslag tilsier at det er om lag 210 000 alkolåser i bruk i USA. I Europa er situasjonen en helt annen, og her er det først i den senere tid alkolåsen har blitt et tema. Sverige er et foregangsland, og var tidlig ute både med forsøk, anbefalinger og lovverk (Drevet et al., 2004). Den første alkolåsen i Sverige ble tatt i bruk i 1999, og samme år startet et forsøk der 300 alkolåser ble installert i kommersiell passasjer- og godstransport.¹ De har også hatt forsøk med alkolås blant promilledømte (Nordbakke, Assum, eriksen, & Grunnan, 2007), et forsøk som stadig pågår. I 2009 var det omtrent 750 førere som var tatt med promille som kjørte med alkolås. I tillegg er omtrent 40 000 alkolåser i bruk i lastebiler, busser og drosjer (SWOV, 2009). Tallet er trolig høyere i dag. En undersøkelse blant virksomheter som har tatt i bruk alkolås i sine biler viser at den vanligste utfordringen gjaldt oppstart i kulde (Bjerre & Kostela, 2008). Det ble også rapportert om problemer knyttet til innblåsing. Flere virksomheter hadde imidlertid ingen problemer. Holdningen til alkolåsen blant de ansatte ble mer positiv over tid, og en tredjedel av virksomhetene erfarte at alkolåsen gav et konkurransefortrinn (ibid.).

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

I Norge har det blitt gjennomført et forsøk blant buss-sjåfører på Lillehammer (Silverans et al., 2006). Evalueringen av forsøket viser relativt stor aksept for alkolås. Førernes frykt for stigmatisering avtok, og intervjuer med passasjerer bekrefter at frykten var grunnløs. Det var ingen tilfeller av innblåsninger med ulovlig promille. Alkolås er senere blitt innført som krav i anbud på bybusser i Lillehammer. Statens vegvesens innføring av alkolås i virksomhetens tjenestebiler som denne rapporten beskriver resultater fra, er det første tiltaket av slikt omfang i Norge. AS Fartskriver, som med god margin er den største leverandøren av alkolås i Norge, anslår at de til sammen har solgt 800-900 alkolåser. Antallet er på veg opp, og de regner med at de i løpet av 2011 kommer opp i 1000 alkolåser. De aller fleste alkolåsene som selges i Norge blir solgt til virksomheter, mens noen få går til privatpersoner. Antallet alkolåser i bruk er større enn antallet solgte alkolåser. Dette skyldes at mange vogntog og busser importeres til landet med alkolås ferdig montert.

Mye tyder på at alkolås vil bli mer brukt som virkemiddel i trafikksikkerhetsarbeidet. Eksempelvis hevder samferdselsminister Meltveit Kleppa i avisoppslag at det er bare praktiske avklaringer som mangler før det blir mulig for promilledømte å beholde

¹http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/esave/esafety_measures_known_safety_effects/alclocks.htm

fører kortet mot at de kjører med alkolås, altså at vi innfører tilsvarende ordning som den svenskene har (Trønderavisa 01.03.2011). Flere virksomheter vurderer alkolås, både som en kvalitetssikring av tjenester og av hensyn til trafikksikkerheten. Noen virksomheter opplever allerede at kunder stiller krav til om alkolås i biler som skal leveres eller brukes i forbindelse med arbeid.

2.3 Holdninger til alkohol og alkolås

Generelt er det svært få som aksepterer at førere kjører etter å ha drukket alkohol, og det er heller ikke mange som sier at de selv gjør det (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). Dette kan forklare at mange synes at alkolås er et godt tiltak. Særlig gjelder det alkolås i næringstransport og offentlig passasjertransport: I en spørreundersøkelse sier 80 prosent at de er helt enige i at alkolås bør bli pålagt i all næringstransport, det vil si i lastebiler, budbiler og liknende (Berg og Gjerstad 2011). Enda flere synes det kan bli pålagt i offentlig transport som busser, trikker og drosjer. Det er mindre aksept for alkolås i privatbiler. Det er ikke dermed sagt at aksepten er liten. Nesten halvparten sier seg helt enig i at det bør stilles krav om alkolås i privatbiler, mens 44 prosent er helt enig i at de kunne tenke seg å bruke alkolås selv. Tallene viser altså at det er større aksept for å stille krav til yrkesførere enn til privatbilister.

Motsatt er det også motforestillinger mot alkolås. Personer hevder at de ikke trenger alkolås fordi det er uaktuelt for dem å kjøre etter å ha drukket (Gjerstad og Berg 2011). Alkolåsen blir dermed et unødvendig tiltak. Det fortelles også om frykt for stigmatisering (ibid.). Noen erfarte at frykten var grunnløs, slik tilfellet var for buss-sjåfører på Lillehammer. Det viste seg der at passasjerer satte pris på at sjåfører brukte alkolås (Assum og Hagman 2006)). Andre har derimot opplevd slengbemerkninger og mistenkeliggjøring både av seg selv og arbeidsplassen (Gjerstad og Berg 2011).

Undersøkelser dokumenterer altså både positive holdninger og skepsis mot alkolås. Virksomheter som vil ta i bruk alkolås må regne med det samme hos dem, det vil si at det blant de ansatte mest sannsynlig vil være både de som synes det er et godt tiltak og de som har betenkeligheter. Som det vil framgå av de neste kapitlene, taler dette for å være nøye med å informere om alkolåsen og hvorfor virksomheten ønsker at den skal brukes.

2.4 Tema i evalueringen

Som allerede nevnt monterer Statens vegvesen alkolås i tjenestebilene for å bedre transportsikkerheten og arbeidsmiljøet blant de ansatte, redusere risikoen for at trafikanter skades, og demonstrere forbilledlig atferd (Statens vegvesen 2005 pkt 1.1,

1.3 og 3.3). Dette er målsetninger på et overordnet mål. Av praktiske grunner er det vanskelig å vurdere hvorvidt slike mål blir oppnådd, slik en gjør i tradisjonelle målevalueringer. Derfor lar vi heller denne evalueringen ta utgangspunkt i praktiske spørsmål som reiser seg ved innføring og bruk av alkolås i en virksomhet. Spørsmålene omfatter både erfaringer og holdninger. Med dem får vi fram erfaringer og kunnskap som kan være nyttige å kjenne til, både som dokumentasjon for Statens vegvesen og for andre virksomheter som vurderer å montere alkolås i sine biler.

Praktiske erfaringer med alkolåsen

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

Holdninger

Å montere alkolås er et tiltak som direkte berører ansatte som bruker tjenestebiler. Indirekte, som en del av etatens trafikksikkerhetstiltak, angår det også de øvrige ansatte. Det er derfor viktig å undersøke hva ansatte mener om alkolås. Det er videre interessant å se dette i sammenheng med oppfatninger om promillekjøring og trafikksikkerhetstiltak generelt. Noen alkolåser lagrer data, mens andre gjør det ikke. Alkolåsen som brukes i Statens vegvesens biler er av førstnevnte type. Av den grunn, og fordi innblåsningen er en prosedyre som gjerne må foretas når andre er tilstede, er det også relevant å spørre om alkolåsen føles som innblanding i den private sfære og / eller som overvåkning.

Endring over tid

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

3 Datagrunnlag og metode

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

3.1 Datainnsamling

Det er gjennomført to spørreskjemaundersøkelser. Første undersøkelse ble gjennomført i desember 2007, den andre i mars 2010. Den første spørreundersøkelsen ble gjennomført noen måneder etter at de første alkolåsene var montert. Begge ganger ble et spørreskjema sendt til alle etatens ansatte. Svarprosenten er på henholdsvis 42 og 47. Det er lagt vekt på å holde undersøkelsene mest mulig like, slik at det lar seg gjøre å sammenlikne svar over tid. Det første skjemaet handler naturlig nok noe mer om forventninger, da vi måtte anta at de færreste hadde vært borti alkolås på det tidspunktet. Antagelsen ble bekreftet av undersøkelsen, som viste at selv om 85 prosent kjente til at etaten skulle ha alkolås i bilen, hadde bare 14 prosent kjørt eller vært passasjer i bil med alkolås. I det første skjemaet stilles det også flere spørsmål om alkoholvaner, holdninger til andre teknologier som skal bedre trafiksikkerheten og om arbeidsmiljø. En del av disse spørsmålene er tatt ut av det andre skjemaet, som til gjengjeld har flere spørsmål om selve alkolåsen og erfaringer med den.

Det er gjennomført personlige intervju med oppfølgende telefonintervjuer med et 19 informanter i Region Midt og Region Øst. Informantene er kontaktet på tre tidspunkt: i 2008, i 2009 og i 2010. Første gang var intervjuene mer omfattende enn senere, og de senere intervjuene har vært en oppfølging av det første. Langt på vei er det de samme personer som har blitt intervjuet. Der det ikke har latt seg gjøre, har vi funnet informanter med så lik posisjon som mulig, i samme region. Personene er valgt ut fra et ønske om variasjon, og både kjøretøysansvarlige, brukere og ledere har blitt intervjuet. Prosjektansvarlige i Statens vegvesen har informert om hva som har blitt gjort underveis. Vi har også snakket med nøkkelinformanter i AS Fartskriver, som leverer og drifter alkolåsen, og med representanter for to verksteder som har bistått monteringen.

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

Vi har også brukt Atekst, en database med fulltekstartikler fra 90 norske medier, hovedsakelig aviser. Denne databasen har vi brukt til å se på medieoppslag om alkolås. Fordi vi har vært ute etter omfanget, har vi sett på antall treff. Vi har brukt søkeordene "alkolås" og "alkolås OG Statens vegvesen". Da Atekst ikke omfatter alle aviser, har vi supplert med egne søk i et mindre utvalg aviser som ikke inngår i databasen. Dette utvalget består av største regionale avisene i de regionene hvor vi intervjuet ansatte i Statens vegvesen, til sammen fem aviser.

3.2 Analyse

Både spørreskjemaundersøkelsene, intervjuer, loggdata og Atekst har blitt analysert.

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

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

På mange av spørsmålene har det vært mulig å svare "vet ikke". For å forenkle framstillingen har vi tatt vekk "vet ikke"-kategorien fra tabellene. Der andelen som har svart "vet ikke" er høy, har vi kommentert det.

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

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

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

3.3 Frafallsanalyse

Spørreskjemaundersøkelsen ble sendt ut til alle ansatte i Statens vegvesen. For å få et inntrykk av om det er systematiske forskjeller mellom de som har svart og de som ikke har svart, gjennomførte vi en frafallsundersøkelse i form av korte telefonintervjuer med 10 tilfeldig valgte personer som ikke hadde svart på spørreskjemaet. Det kom fram at i den grad det var bestemte grunner til at de ikke hadde svart, skyldtes det at skjemaet hadde blitt nedprioritert på grunn av tidspress, og/eller at de ikke var i befatning med tjenestebiler med alkoholås. Noen brukte egne biler, noen var innleide og hadde ikke tilgang til tjenestebiler eller var pålagte å kjøre arbeidsgivers bil, og én hadde ikke førerkort. Det var ulike oppfatninger om alkoholås. Variasjonen vi fant kan ses som en indikasjon på at det ikke er bestemte grupper, det vil si grupper med samme oppfatninger, som har latt være å svare på spørreskjemaet. Frafallsanalysen tyder derfor på at spørreskjemaundersøkelsen er representativ og at funnene kan generaliseres til hele virksomheten. Det kan legges til at av de som har henvendt seg på e-post eller telefon i forbindelse med undersøkelsen, forteller flere at de ikke ville besvare

undersøkelsen fordi de ikke har førerkort for bil eller sjelden/aldri benytter bil i tjeneste. Eventuelle skjevheter i datamaterialet kan derfor dreie seg om at denne gruppen kan være noe underrepresentert i dataene.

4 Deltakere i spørreskjemaundersøkelsene

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

Tabell 1 Kjennetegn ved deltakerne. Prosentvis fordeling på kategorier.

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

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

svarfordeling som i fordelingen i organisasjonen. I de to siste regionene avviker svarfordelingen med ett prosentpoeng.

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

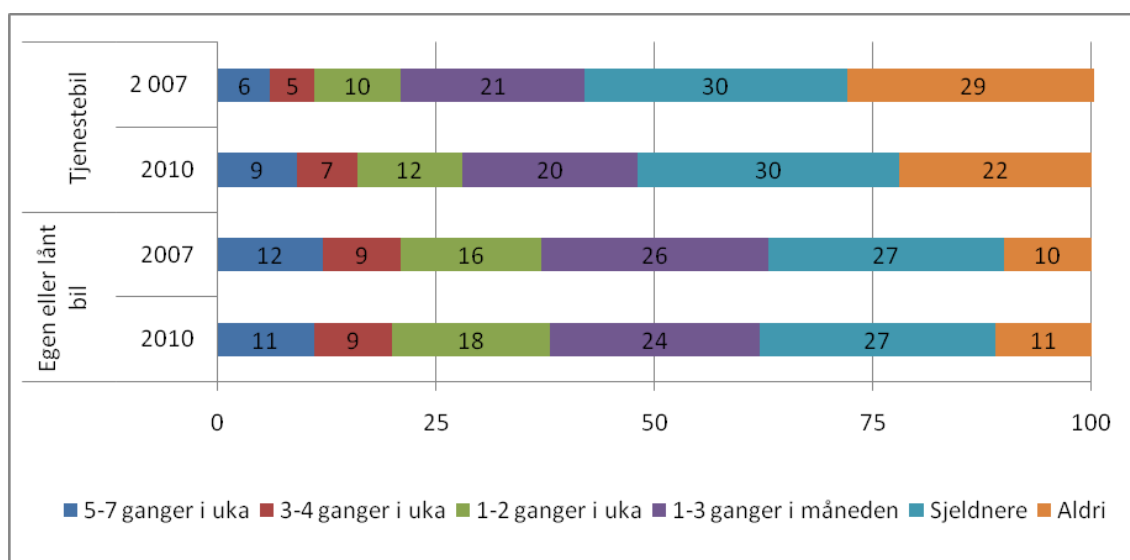
Blant respondentene er det nå flere enn før som har jobbet fem år eller kortere. Mange har likevel lang fartstid; i begge undersøkelsene har i overkant av en tredel vært der i mer enn 20 år.

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

Det har vært en svak økning av andel ledere som svarer på undersøkelsen. I 2007 var 12 prosent ledere, i 2010 var tilsvarende tall 15 prosent.

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

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



Figur 1 Hvor ofte bruker du bil i arbeidssammenheng?

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

Andelen som bruker egen eller lånt bil i arbeidssammenheng er i praksis den samme i 2010 som i 2007, med henholdsvis 38 og 37 prosent som bruker egen / lånt bil ukentlig. Dette betyr at over halvparten bruker egen eller lånt bil i arbeidssammenheng sjeldnere enn en gang i uken.

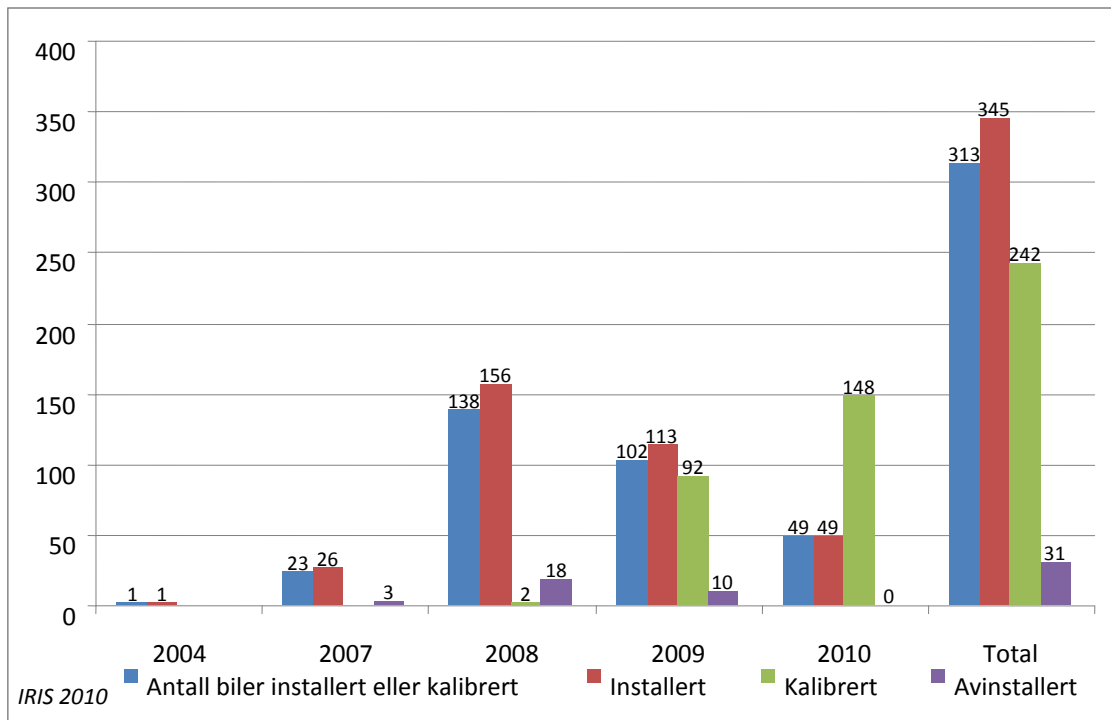
5 Alkolås blir introdusert i Statens vegvesen

For de fleste er alkolås en ny og fremmed teknologi. Riktignok nevnes det etter hvert stadig oftere i forbindelse med trafikksikkerhet i medieoppslag, men de færreste har selv vært borti alkolås. Slik er situasjonen i dag, og enda mer var det betegnende for 2007, da arbeidet med å montere alkolåser i etatens tjenestebiler startet. Dette gir grunn til å rette et særlig blikk på den første fasen. Det blir gjort i dette kapitlet, hvor vi først gjør rede for framdriften i monteringen og deretter går inn på ansattes oppfatninger om medvirkning, informering og opplæring.

5.1 Bilene

Monteringen av utstyret i bilene har gått gradvis. Som vist i figur 1 har det per august 2010 til sammen vært montert 345 alkolåser. Implementeringen ble lagt opp slik at alle nye biler skulle leveres ut til det aktuelle driftsted med alkolås ferdigmontert. Biler som

var fra 2006 eller nyere skulle få alkolås ettermontert. AS Fartskriver har koordinert monteringsarbeidet. På en rekke kjøretøy er monteringen foretatt av AS Fartskriver selv. I implementeringsfasen, da utstyret ble ettermontert av utstyret i kjøretøy, deltok 28 verksted rundt om i landet.



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

Det var noen utfordringer med å få avtaler med lokale verksted om å ettermontere alkolås i biler som allerede var i drift. Dette gjorde at iverksettingen av tiltaket tok lengre tid enn planlagt. Som figuren viser ble flertallet av alkolåsene montert i løpet av 2008 og 2009.

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

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

Tolv alkolåser har blitt rettet opp. Verkstedsoversikten tyder på fem tilfeller av retting som følge av feil med alkolåsen. I ett tilfelle var det feil på målingen av promille. Andre feil har vært svart display og feil i forhold til strømforbruk. Videre har det vært ett tilfelle av installasjonsfeil, ett tilfelle av ødelagt håndsett, ett tilfelle av stjålet håndsett og fire opprettinger som følge av at alkolåsen var demontert eller håndsett fjernet. Dette gjør feilprosenten lav. Tar en utgangspunkt i at Statens vegvesen har montert 345 alkolåser per august 2010 og at det har vært fem tilfeller av feil med selve alkolåsen, gir dette en feilprosent på 1,4. Rene feil med selve alkolåsen kan dermed sies å ha forekommet sjeldent, spesielt med tanke på bruksomfanget.

5.2 Registrerte innblåsninger

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

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

Tabell 2. Oversikt over resultater av registrerte pustep prøver i evalueringsperioden

Resultat		Antall pustep prøver	Andel pustep prøver
Recall	Tilbakekalt håndsett	4	0,0
Fail	0,2 til 0,49 promille	252	0,3
High	Over 0,5 promille	140	0,2
Pass	0,0 til 0,09 promille	89 975	99,2
Warn	0,1 til 0,19 promille	288	0,3
Totalt		90 659	100

Det er foretatt til sammen over 90.600 pustep prøver i løpet av evalueringsperioden. Av disse er 99,5 godkjent og altså under promillegrensen. Pustep prøver der den som foretar prøven blir bedt om å puste hardere eller lettere er ikke tatt med i disse tallene. De registrerte dataene viser at fire tilfeller av feil og hvor håndsettet er blitt tilbakekalt².

² De tidligere nevnte fem tilfellene kategorisert som feil er basert på oversikt fra verkstedene, i motsetning til de fire tilfellene som identifisert ut fra alkolåsens logger.

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

Det bør legges til at pusteprøve hvor det har blitt registrert ulovlig promille ikke trenger å være ensbetydende med at den som har blåst har villet kjøre med promille. Fra intervjuene vet vi at det i løpet av evalueringsperioden har forekommet at ansatte har testet alkolåsen med å bevisst blåse med promille. Dessverre lar det seg ikke gjøre å fastslå omfanget av slik utprøving, men det er grunn til å tro at det er begrenset.

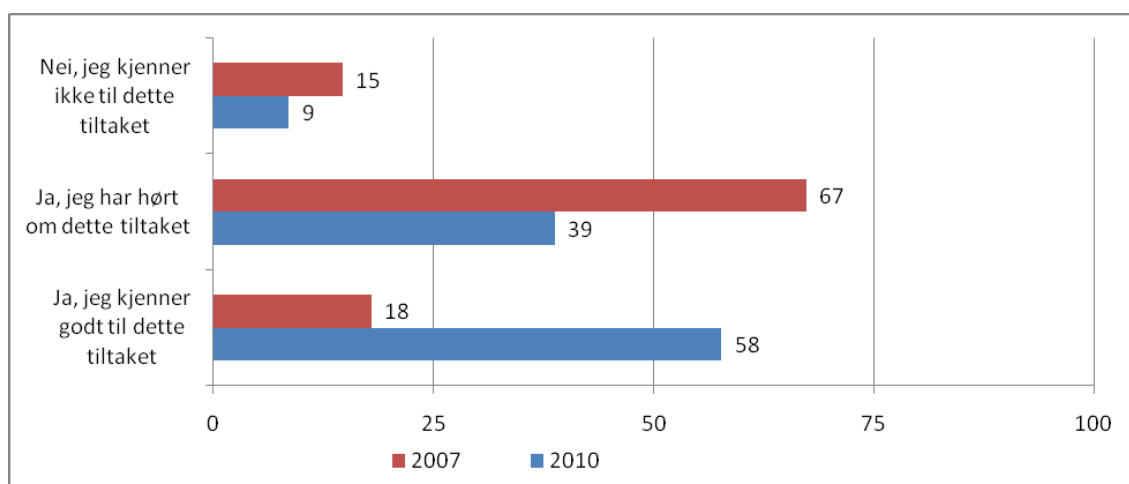
5.3 Ansattes medvirkning

Ansattes medvirkning blir gjerne sett som et kriterium for å lykkes med arbeidsmiljøtiltak, og ofte sikrer en medvirkning ved å involvere tillitsvalgte. De tillitsvalgte opptre på vegne av ansatte, og på den måten er ansatte med på å vurdere og beslutte tiltak. Slik har det også vært i forbindelse med innføringen av alkolås; apparatet av tillitsvalgte har vært mobilisert og beslutningen om å montere alkolåser har blitt tatt i for å for å for hvor de har vært representert.

De færreste etterlyser mer medvirkning. Noen gjør det, og enkelte mener at særlig de det angår mest, det vil si de som bruker tjenestebiler, burde vært mer involvert. Samtidig tar andre brodden av kritikken med å påpeke at det er nokså vanlig at det etterlyses mer informasjon og medvirkning i forbindelse med innføring av tiltak i virksomheter. Det uttrykkes også stor forståelse for at en arbeidsgiver som Statens vegvesen pålegger sine ansatte å kjøre med alkolås.

5.4 Informasjon til de ansatte

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



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

De aller fleste vet om alkolåsen. Ikke overraskende er det flere nå enn før som gjør det. Det er verdt å merke seg at da den første spørreundersøkelsen ble gjennomført i 2007 var bare et begrenset antall alkolåser på plass i bilene. I noen av distriktene fantes ingen biler med alkolås. Likevel visste 85 prosent om alkolåsen. I 2008 var det 91 prosent som gjorde det samme. I 2007 svarer de fleste at de *har hørt om* tiltaket, mens det i 2010 er et flertall som sier at de *kjenner godt til* det. Det har med andre ord blitt bedre kjennskap til alkolåsen i løpet av evalueringsperioden.

Noen få vet *ikke* at Statens vegvesen har installert alkolås i tjenestebilene. Andelen har sunket, fra 15 prosent i 2007 til ni prosent i 2010. Skiller vi mellom personer som har vært ansatt kortere eller lengre enn to år, ser vi at det er blant nybegynnerne (ansatt i to år eller kortere) vi finner den største andelen av dem som ikke vet om det. I 2007 varierte denne andelen også noe avhengig av region.

Statens vegvesen informerte på flere måter om at tjenestebilene skulle få alkolås. I intervjuene kom det fram delte meninger om hvorvidt informasjonen var tilfredsstillende. Noen mente det var nok, mens andre mente det var for lite. I intervjumaterialet fra 2007 ble etterlyst både informasjon om bakgrunnen for å installere alkolås og en bedre praktisk veiledning i bruken av ustyret. Noen av de samme tilbakemeldingene ble gjentatt i 2010. Informanter etterlyste begrunnelser for tiltaket, og informasjon om hvordan det kunne forsvares rent økonomisk.

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

Det lar seg gjøre å få en viss oversikt over mediedekningen av alkolås ved å se på antall treff i aviser og TV/radio. I denne evalueringen er det mest relevant å se på mediedekningen i løpet av den perioden alkolåsen har vært i bruk, og særlig da i starten,

da den ble montert i de første bilene. Det vil si at det er antall treff fra og med 2007 som er interessante, da det er disse tallene som kan fortelle noe om i hvilken grad Statens vegvesens tiltak er omtalt i media. Samtidig er det spennende å se hvor ofte alkoholås har blitt omtalt før Statens vegvesen begynte å bruke alkoholås.

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

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

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

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

I regionsaviser som ikke inngår i Atekst er det få, om noen, treff. Det gjelder både når vi søker på "alkolås" alene og sammen med "Statens vegvesen". Selv om det er en sjanse for at det kan tilskrives avisenes søkemotorer, skaper dette, sammen med antall treff i

ATekst, et inntrykk av at det har vært relativt liten medieoppmerksomhet omkring Statens vegvesens innføring av alkolås i tjenestebilene.

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

5.5 Opplæring

Når det skal innføres et tiltak består av et verktøy som skal brukes, slik alkolåsen er, vil det også kunne være nødvendig med opplæring i bruk. I implementeringsfasen ble det da også gitt demonstrasjoner. Det som kommer fram i intervjuene kan tyde på at det i liten grad gis opplæring i bruk av alkolåsen ut over opplæringen som ble gitt i implementeringsfasen.

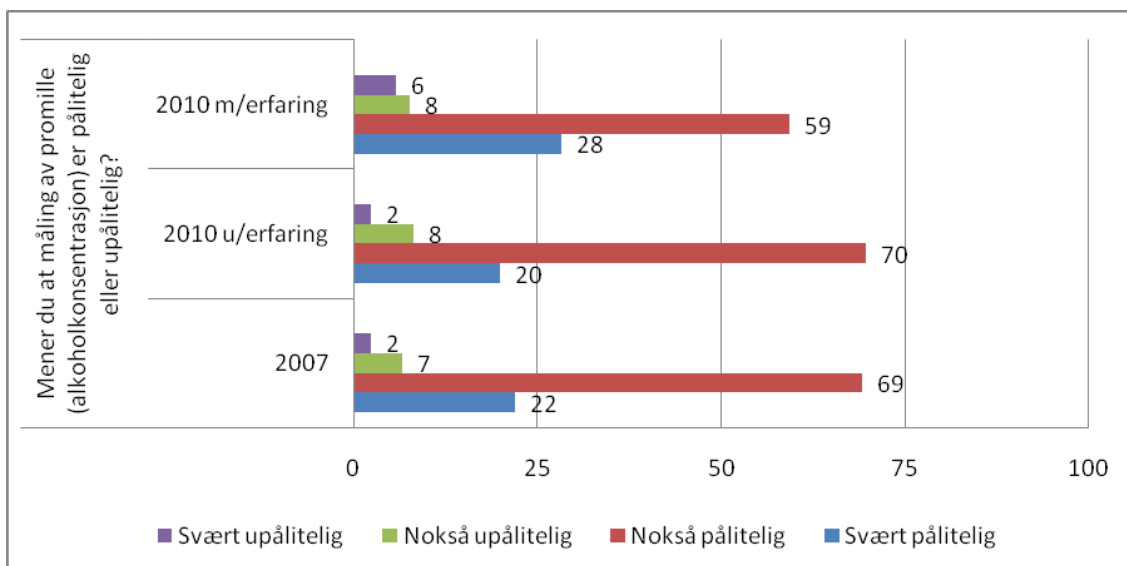
Ett av distriktene vi gjorde intervjuer i fikk biler med alkolås tidlig i implementeringsfasen. Her ble det påpekt at brukerveiledningen som fulgte med utstyret var for omfattende. Da de lokalt hadde utarbeidet en egen enklere brukerveiledning, ble behovet for opplæring mindre. Brukerveiledningen fra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

6 Ansattes erfaringer med bruk av alkolås

En evaluering av alkolås i tjenestebiler må naturligvis dokumentere brukernes erfaringer. Vi har derfor stilt spørsmål om alkolåsen virker som den skal, og om hvordan det er å bruke bil med alkolås. I tillegg har vi med et spørsmål om hvorvidt alkolåsen er et pålitelig måleinstrument.

6.1 Er alkolåsen pålitelig?

Spørsmålet om alkolåsens pålitelighet inngikk i både før- og etterundersøkelsen. Dette gjør at de som har svart har hatt ulike forutsetninger for å vurdere påliteligheten. For noen er spørsmålet rent teoretisk, mens andre kan svare på grunnlag av erfaring. Uansett utgangspunkt kan spørsmålet fortelle noe om hvordan de ansatte forholder seg til bilene med alkolås.

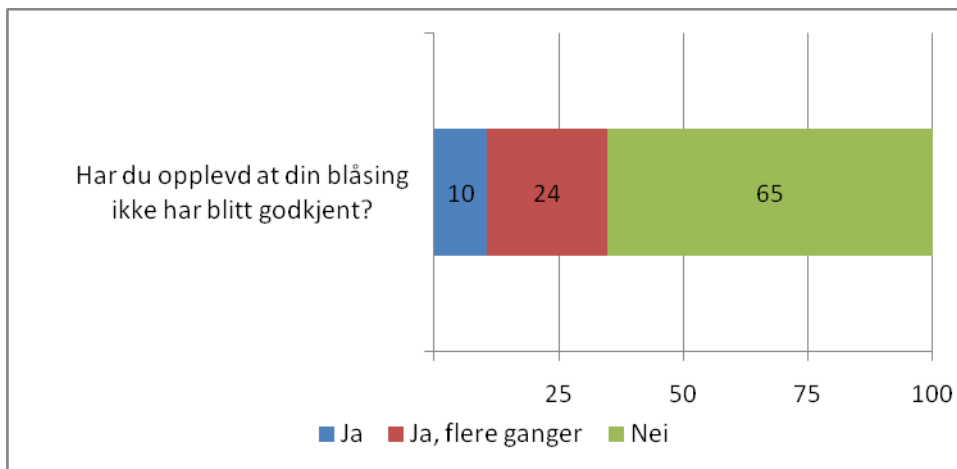


Figur 4 Mener du at måling av promille (alkoholkonsentrasjon) med alkolås vil være pålitelig eller upålitelig?

Undersøkelsen viser at det store flertallet anser alkolåsen for å være *nokså* eller *svært pålitelig*. Et lite mindretall mener den er *svært* eller *nokså upålitelig*. Som det framgår av figuren har vi sammenliknet tall fra 2007 med tall fra 2010, og for de siste har vi skilt mellom de med og uten erfaring med alkolås. Skillet er gjort basert på om de har svart ja eller nei på spørsmålet ”Har du selv kjørt eller sittet på i en tjenestebil med alkolås?”. Sammenlikningen viser at svarene i 2007 i stor grad sammenfaller med svarene til de som i 2010 var uten erfaring med alkolås. For begge gruppene er det omtrent 90 prosent som mener at alkolåsen er *helt* eller *nokså pålitelig*, og 2 prosent som mener den er *svært upålitelig*. De som i 2010 har erfaring med alkolås svarer langt på veg likt, noe som betyr at de fleste anser den som pålitelig. Hos disse finner vi likevel noe større variasjon: det er flere blant dem som sier både at alkolåsen er *svært upålitelig* og *svært pålitelig*. Forskjellene er signifikante.

Den relativt store andelen som svarte *vet ikke* (vises ikke i figuren), også av dem som har vært borti alkolås, kan tyde på at det er vanskelig å vurdere hvor pålitelig en alkolås er. Noen vil kanskje ikke føle seg kompetente til å gjøre en slik vurdering, selv om de har vært borti alkolås. Spørsmålet kan derfor delvis ses som et holdningsspørsmål, og ikke som en reell vurdering av pålitelighet. På den andre siden er det mulig å teste påliteligheten med å blåse i alkolåsen etter å ha drukket. Dermed kan spørsmålet også besvares basert på kunnskap og erfaring, og ikke bare på antagelser og holdninger. I den forbindelse er det interessant å se hvorvidt ansatte har testet alkolåsen. Spørsmålet om testing har blitt stilt både i spørreskjemaet og i intervjuer. Spørreskjemaundersøkelsen viser at de færreste har testet alkolåsen med å blåse mens de har hatt promille. Bare 3 prosent sier at de har gjort det, mens 66 prosent svarer at de *ikke* har gjort det. For resten, 31 prosent, har det vært uaktuelt. I intervjuer har vi møtt både personer som *har* og personer som *ikke har* testet alkolåsen. De som har testet den forteller at de har blåst etter å ha drukket, uten at de har hatt planer om å faktisk kjøre bilen. Én informant fortalte om et svært overraskende resultat etter et forsøk i forbindelse med et sosialt arrangement en kveld: en passasjer i bilen fikk starte bilen selv om det var hevet over

enhver tvil at han hadde drukket så mye at han hadde ulovlig promille. At alkolåsen feilaktig godkjente en innblåsning ble et samtaletema på arbeidsplassen, og førte til skepsis.



Figur 5 Har du opplevd at din blåsing ikke har blitt godkjent?

Spørreskjemaundersøkelsen viser at 10 prosent har opplevd å ikke få blåsningen godkjent én gang og 24 prosent har opplevd dette flere ganger. I faktiske tall blir det 609 personer som sier de ikke har fått blåsningen godkjent. Til sammenlikning viser dataloggene fra alkolåsen at det er 392 registreringer med ulovlig promille, det vil si registreringer hvor innblåsningen ikke godkjennes. Det er med andre ord et misforhold mellom de ansattes rapportering og dataloggen: De ansatte rapporterer om flere tilfeller av ikke godkjent innblåsning enn hva som er registrert i loggen. En mulig forklaring er at de ansattes svar omfatter innblåsninger der første innblåsning var for svak eller sterk og de ble bedt om å blåse en gang til. Dette blir ikke registrert som ikke godkjent.

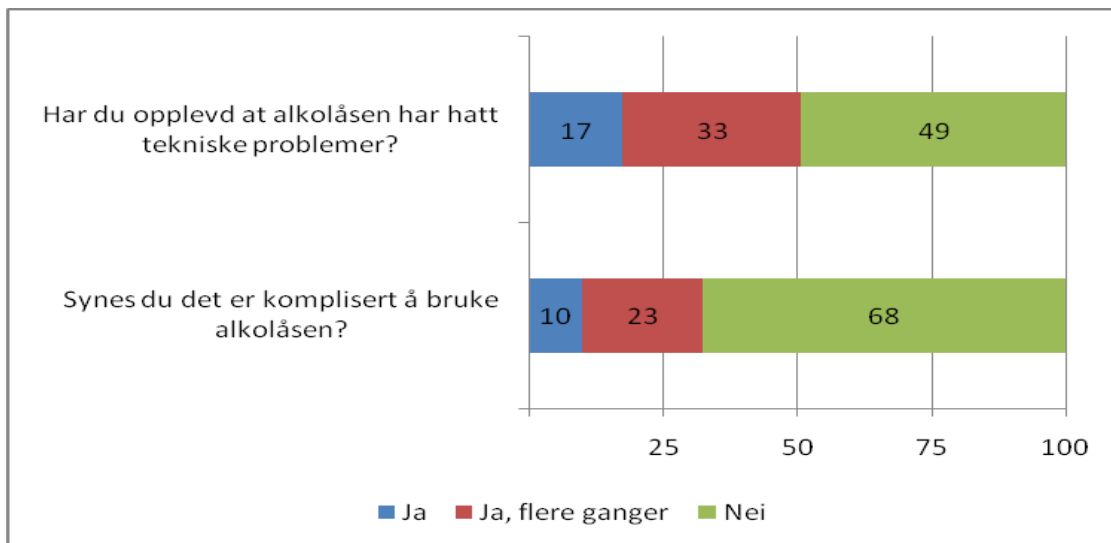
Det er tre prosent som svarer bekreftende på at de har testet alkolåsen med å blåse med promille. Av disse fikk 33 personer start på bilen. Dataene gir ikke grunnlag for å si noe om hvorfor det skjedde, og vi kan bare spekulere i om det skyldtes for eksempel feil med alkolåsene, at de som blåste gjorde det før alkoholen var registrerbar i blodet og / eller de hadde en promille på mindre enn 0,2.

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

6.2 Tekniske problemer

I forbindelse med innføring av ny teknologi er det naturlig å være på vakt overfor tekniske problemer. For å få et inntrykk av hvorvidt det har forekommet tekniske problemer knyttet til alkolåsen, har vi spurt om hvordan det rent praktisk er å bruke alkolåsen, og om det har oppstått problemer. Bare de som i 2010-undersøkelsen selv har

kjørt eller sittet på med en tjenestebil med alkolås har fått disse spørsmålene. Vi bruker i tillegg loggdata til å vise forekomsten av tekniske problemer.



Figur 6 Erfaringer med å starte bil med alkolås

Halvparten har opplevd at alkolåsen har hatt tekniske problemer. For en tredjedel har det skjedd flere ganger. En andel på 17 prosent har opplevd det bare én gang. Omtrent en tredjedel synes det er komplisert å bruke alkolåsen.

Skiller en mellom de som bruker tjenestebil ukentlig, månedlig og sjeldnere / aldri, kommer det fram at det er de bruker bil ukentlig og månedlig som i størst grad forteller om problemer. Forskjellene er signifikante.

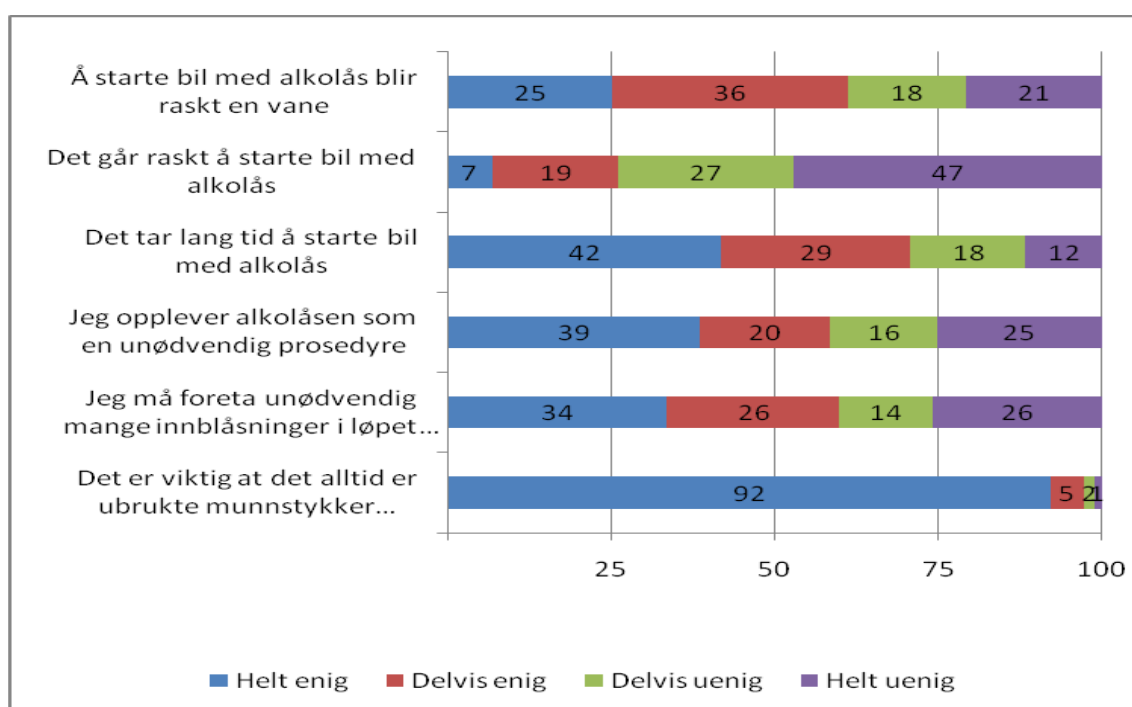
Spørreskjemaundersøkelsen viser at selv om mange ikke har tekniske problemer med alkolåsen, er det en viss andel som synes den er komplisert å bruke. I intervjuene utdypes dette. Der forteller brukere om låser som henger seg opp når de skal brukes. Noen ganger skjer det feil under oppstarten, slik at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

Når vi her snakker om ”tekniske problemer” tenker vi på feil med utstyret. For personer som er lite kjent med teknologien kan det imidlertid være vanskelig å vite om et

problem skyldes tekniske eller andre forhold. Vi vil derfor understreke at problemer som rapporteres som ”tekniske” også kan omfatte problemer som har utspring i mangelfull informasjon og opplæring, menneskelig svikt og liknende.

6.3 Daglig bruk

For å få en god forståelse av hvordan det er å bruke ny teknologi kan det være nyttig å spørre om de vaner som oppstår etter at den første tilvenningsfasen er over. I spørreskjemaundersøkelsen i 2010 ble det derfor stilt flere spørsmål om den alminnelige bruken av alkohol. Vi viser bare svarfordelingene for informanter som har kjørt selv eller vært passasjer i bil med alkohol.



Figur 7 Erfaringer med å bruke bil med alkohol

De fleste mener at alkoholen for blir en vane. Som figuren viser er over halvparten *helt* eller *delvis enige* i påstanden ”Å starte en bil med alkohol blir raskt en vane”. Et mindretall på 39 prosent er *helt* eller *delvis uenige*. Trolig svarer noen ut fra antagelser, andre på grunnlag av erfaring. For å få erfaringer klarere fram, sammenlikner vi svarene mellom de som bruker tjenestebil ukentlig, månedlig og sjeldent / aldri. Sammenlikningen viser at de som bruker tjenestebil ukentlig synes i mindre grad enn de som bruker tjenestebil sjeldent / aldri at alkoholen raskt blir en vane: Mens 33 prosent av de som bruker tjenestebil sjeldent / aldri er *helt enige* i påstanden, er tilsvarende tall for de som bruker tjenestebil ukentlig 17 prosent. Forskjellene er signifikante.

At det raskt blir en vane å starte bil med alkohol er ikke det samme som at selve starten går fort. Det er ikke særlig mange som synes at ”Det går raskt å starte bil med alkohol”. Bare 7 prosent er *helt enige* i påstanden, mens noen flere, 19 prosent sier seg *delvis enige*. En kan dermed si at omtrent en fjerdedel synes det går raskt å starte en bil med

alkolås. Nesten halvparten, 47 prosent er *helt uenige*, og 27 prosent er *delvis uenige*. Igjen er det de som bruker tjenestebilene oftest som er mest negative.

Flertallet mener at ”*Det tar for lang tid å starte bil med alkolås*”; 42 prosent er *helt enige* og 29 prosent er *delvis enige* i påstanden. Resten er *helt* eller *delvis uenige* i påstanden. Det er blant de som bruker tjenestebil ukentlig vi finner størst andel som er *helt enige*.

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

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

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

I intervjuene kommer det opp flere grunner til at alkolås oppfattes som unødvendig. En informant tviler på hvor stor effekt det vil ha, og begrunner tvilen med at ansatte i Statens vegvesen er ”feil” målgruppe ettersom de mest sannsynlig uansett er mer enn gjennomsnittlig opptatt av trafikkikkerhet. En annen etterlyser en vurdering av hvorvidt alkolås er et godt trafikkikkerhetstiltak rent generelt, og har som innvending at den bare reagerer på alkohol og ikke stopper førere med andre former for rus. Slike synspunkt kom også fram i forbindelse med intervjuer og spørreskjemaundersøkelsen i 2007, da et sentralt ankepunkt mot alkolås var at den ikke forhindrer annen ruspåvirket kjøring. Den gang ble det også gitt uttrykk for at alkolåser ville ha begrenset effekt for de ansattes sikkerhet.

Enkelte informanter undres over om gevinstene står i forhold til kostnadene. Andre støtter opp om tiltaket, og mener det er viktig både at Statens vegvesen tar på seg oppgaven med å prøve ut alkolås og at de signaliserer utad at de tar avstand fra promillekjøring. Oppfatninger av at Statens vegvesen spiller en rolle som foregangsbedrift ble også uttrykt i 2007, da de fleste (80 prosent) var *helt* eller *delvis enige* i at ”*Alkolås virker positivt inn på Statens vegvesen sitt omdømme*”.

Statens vegvesens alkolåser er stilt inn slik at de krever innblåsing hver gang bilmotoren har vært avslått i mer enn 30 minutter. Mange mener at det blir for mange innblåsninger. En tredjedel er *helt enige* i påstanden ”*Jeg må foreta unødvendig mange innblåsninger i løpet av en arbeidsdag*”, og 26 prosent er *delvis enige*. Det er også en andel på 14 prosent som er *delvis uenige*, mens 26 prosent er *helt uenige*.

På verkstedet kan kravet om innblåsning justeres. Alkolåsen kan for eksempel stilles inn slik at en må blåse inn hver gang bilen skal kjøres. En kan også, slik det blir gjort av enkelte informanter, argumentere for at det kunne vært nok med én innblåsning om morgenen, slik at en viser at en starter arbeidsdagen uten alkohol i blodet. Dette vil imidlertid forhindre promille som skyldes drikking i arbeidstiden. I tillegg vil det bare ha full effekt der bilen kjøres av samme person hele dagen. Når tjenestebilene kjøres av flere personer, noe som gjerne er tilfellet i Statens vegvesen, vil én innblåsning ikke være noen garanti mot promillekjøring. Det må i den forbindelse nevnes at i tilfeller hvor en bil hovedsakelig kjøres av en og samme fører, har Statens vegvesen sørget for at alkolåsen blitt justert slik at den krever sjeldnere innblåsninger.

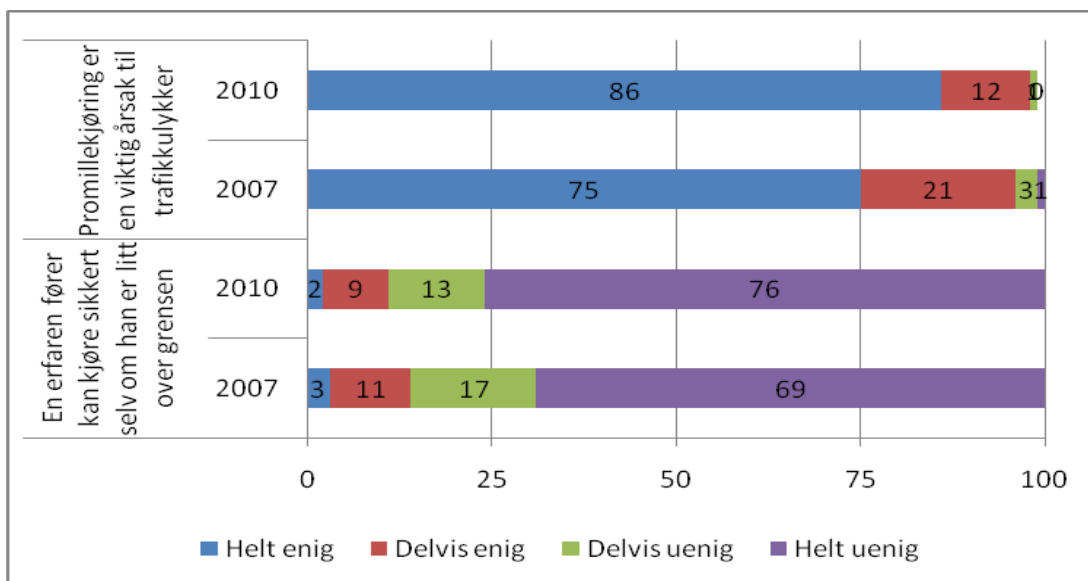
Sammenliknet med svarfordelingene for de andre påstandene er det mange som svarer ”*vet ikke*” på spørsmål om innblåsninger. Dette kan henge sammen med at det er en begrenset gruppe som bruker biler på måter som gir mange start og stopp i løpet av dagen, og som dette derfor er en konkret problemstilling for.

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

7 Ansattes holdninger til promillekjøring

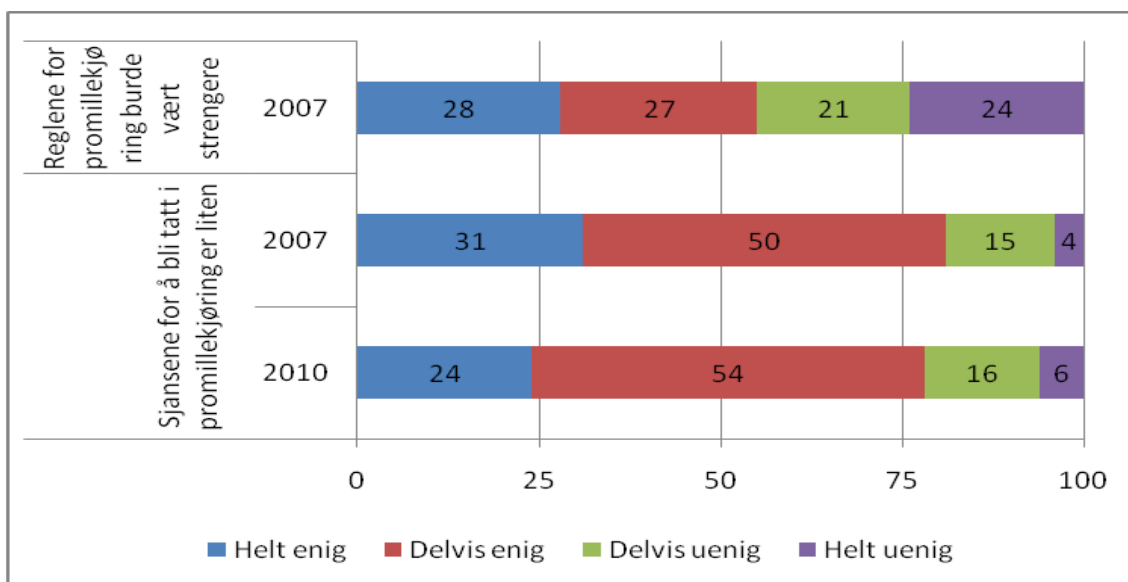
Som påpekt tidligere viser undersøkelser at de fleste er negative til promillekjøring. Det er likevel naturlig å ta med spørsmål om promillekjøring i en evaluering av alkolås. I dette kapitlet undersøker vi oppfatninger om hvor farlig promillekjøring er, om regelverket og oppfølgingen av det. Vi ser også på hvorvidt alkolåsen anses som et egnet verktøy, og hvor hvem det er aktuelt for.

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



Figur 8 Sammenhenger mellom promillekjøring og ulykker / ferdigheter i trafikken

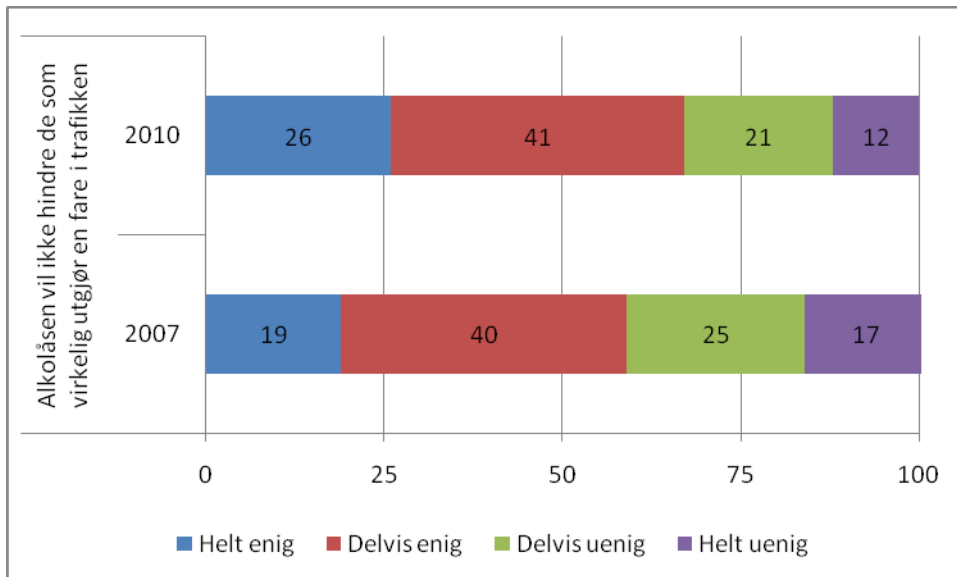
De aller fleste ser en sammenheng mellom promillekjøring og trafikkulykker. Av tabellen går det fram at det gjelder flere nå enn før. I 2007 var det 75 prosent som var *helt enige* i påstanden om at ”Promillekjøring er en viktig årsak til trafikkulykker”. I 2010 hadde denne andelen økt til 86 prosent.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



Figur 9 Oppfatninger om regler om promillekjøring og sjansen for å bli tatt

I 2007 ble de som svarte på undersøkelsen bedt om å ta stilling til påstanden ”Reglene om promillekjøring burde vært strengere”. Figuren viser at svarene fordeler seg temmelig likt på de fire svarkategoriene, men det er noen flere som mener at reglene burde vært strengere enn som mener at de ikke burde vært det.

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

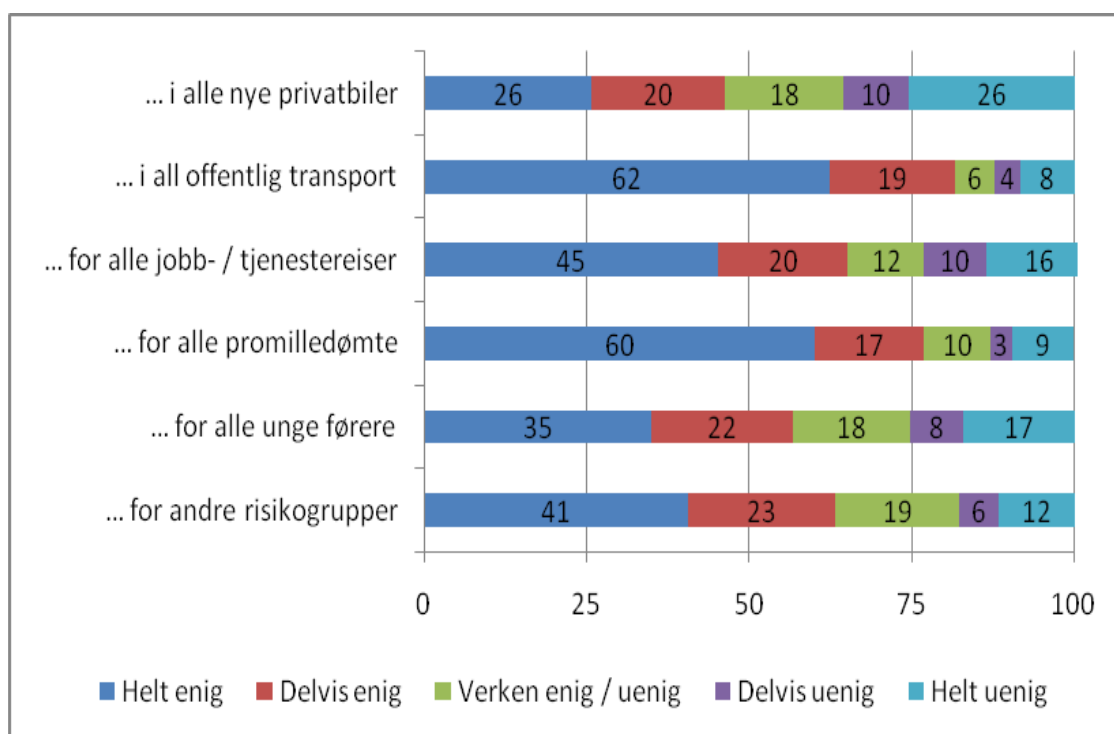


Figur 10 Alkolåsen vil ikke hindre de som virkelig utgjør en fare i trafikken

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

8 Hvem bør bruke alkolås?

Det er mange forskjellige grupper som ferdes på vegene. Noen defineres som høgrisikogrupper, det vil si som grupper som har høyere risiko enn befolkningen ellers for å bli involvert i ulykker. Noen kjører i jobbsammenheng, andre gjør det som privatpersoner. Noen har ansvar for passasjerer eller gods. Noen har kjørt lenge, mens andre nettopp har fått førerkort. I stedet for å se alle under ett, stiller vi oss åpne for at en kan være mer positiv til alkolås for enkelte grupper enn for andre. Vi har derfor stilt spørsmål om i hvilken grad ulike grupper bør bli pålagt å bruke alkolås.



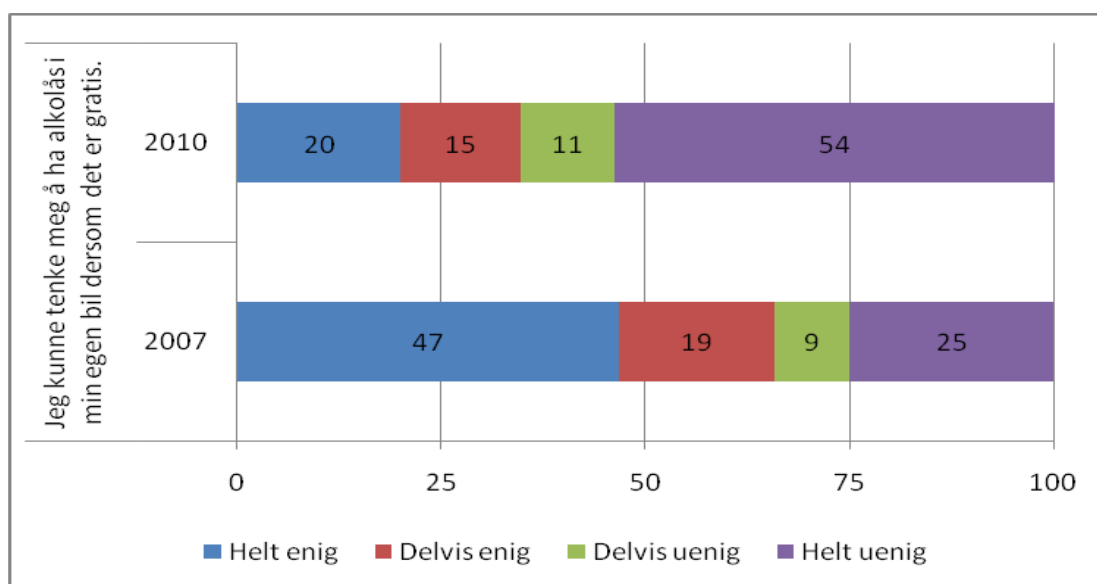
Figur 11 I hvilken grad er du enig i følgende påstander: I fremtiden bør alkohol bli pålagt sikkerhetsutstyr...

Undersøkelsen viser tydelig at aksepten for alkohol varierer avhengig av hvem som skal bruke den. Som det framgår av figuren er det størst oppslutning om å bruke alkohol i offentlig transport og minst i privatbiler. Andelen som er *helt enige* i at alkohol bør bli pålagt sikkerhetsutstyr i all offentlig transport er på 62 prosent, og ytterligere 19 prosent er *delvis enige*. Det er også et flertall som sier seg enige i at påstanden om at; 60 prosent er *helt* og 17 prosent er *delvis enige*. Når det gjelder jobb-/tjenestereiser, er det 45 prosent som er *helt enige* i at alkohol bør bli pålagt, og 20 prosent som er *delvis enige*.

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

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

Som en forlengelse av dette kan vi se på viljen til å bruke alkohol selv.

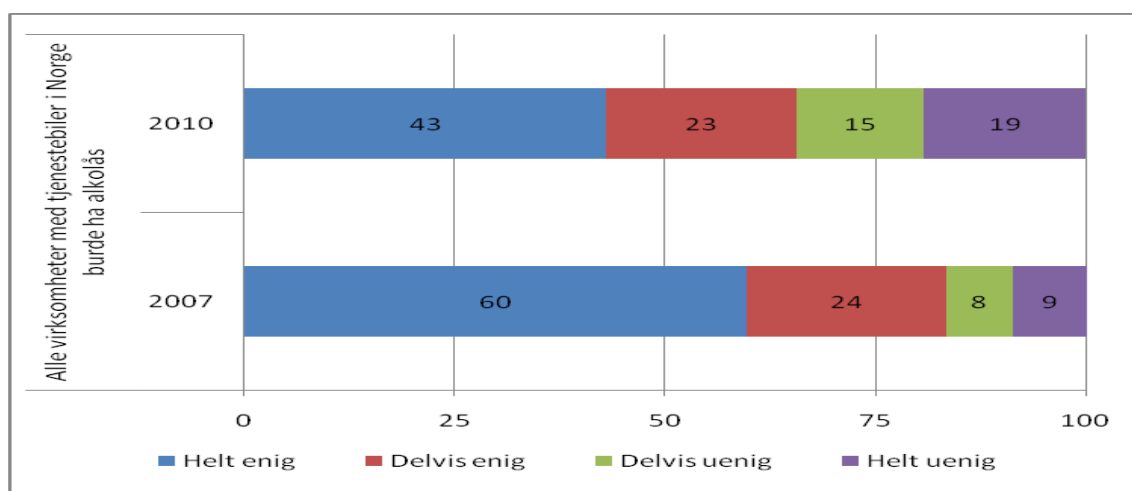


Figur 12 Jeg kunne tenke meg å ha alkohol i min egen bil dersom det var gratis

Som det framgår av figuren, har etatens innføring av alkohol i tjenestebilene ikke ansporet de ansatte til å ville ha alkohol i egne biler. I stedet har andelen som kunne tenke seg å ha alkohol i egen bil gått ned. Mens det i 2007 var 47 prosent som var *helt enige* i påstanden ”Jeg kunne tenke meg alkohol i min egen bil dersom det var gratis”, var tilsvarende andel i 2010 på bare 20 prosent. Det har vært mer enn en dobling av andelen ansatte som *ikke* vil ha alkohol privat: I 2007 var en fjerdedel helt avvisende til å ha alkohol i egen bil, i 2010 gjaldt det drøyt halvparten. Forskjellen er signifikant. Sammenlikner vi de som kjører tjenestebil ukentlig, månedlig eller sjeldnere / aldri, finner vi også der signifikante forskjeller. De som kjører tjenestebil ukentlig er mindre positive til å ha alkohol selv. En sammenlikning av de som har kjørt / sittet på med bil med alkohol og de som ikke har gjort det, viser at det er blant de første vi finner flest som *ikke* vil ha alkohol. Også denne forskjellen er signifikant.

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

I spørreskjemaet stiller vi spørsmål om hvordan virksomheter bør forholde seg til alkohol.



Figur 13 Alle virksomheter med tjenestebiler i Norge burde ha alkoholås

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

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

9 Alkoholås og personvern

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

Alkoholåsen lagrer resultatet for hver innblåsning. En logg fra en alkoholås kan dermed vise antall innblåsninger med og uten promille. Den registrerer ikke *hvem* som blåser inn. Der det er få ansatte som bruker samme bil, kan imidlertid data fra alkoholåsen knyttes til personer. Dermed blir spørsmålet om personvern aktuelt.

Statens vegvesen har vært bevisst problemstillingen knyttet til personvern og har bestemt at loggene ikke skal brukes til annet enn reparasjoner og feilsjekking, noe som

gjøres på eksterne verksteder. Statens vegvesen understreker at de ønsker å forhindre kjøring med promille, og er ikke opptatt av å vite i hvilken bil eller når eller hvor innblåsninger ikke godkjennes. Følgelig lages ingen oversikt over antall innblåsninger med promille til Statens vegvesen.³

I følge Personvernemnda truer alkoholåsen ikke personvernet.⁴ Folks oppfatninger av hva som menes med personvern faller imidlertid ikke nødvendigvis sammen med den juridiske forståelsen av begrepet (Berg, Bjelland, & Gjerstad, 2008; Berg & Gjerstad, 2009). Personvern kan også tenkes som et vern mot innblanding i vår private sfære. Vi ønsker å kunne kontrollere hvem som kommer inn i hjemmene våre, vi har grenser for hvor fysisk nært vi slipper andre mennesker inn på oss, og vi kan ønske å unngå andres blikk (O'Hara & Shadbolt, 2008).

Forstår vi personvern dit hen at det handler om hva andre kan se av det vi gjør og av hvilken tilstand vi er i, blir det relevant å stille spørsmål om personvern i forbindelse med alkoholåsen. Selv om alkoholåsen ikke identifiserer hvem som bruker den, vil andre kunne se både den som blåser inn og resultatet av innblåsningen. Disse "andre" omfatter hvem som helst som befinner seg i nærheten, og kan dermed være både kolleger og fremmede medtrafikanter.

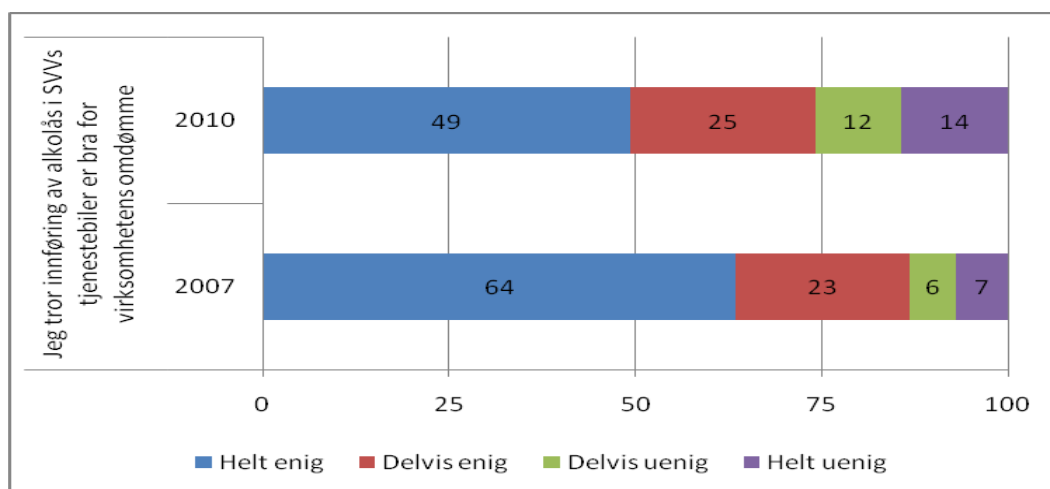
Dette betyr at alkoholåsen i større eller mindre grad eksponerer bilføreren for både fremmede og kolleger. En slik eksponering kan virke truende. Dette er aspekter ved alkoholåsen som det er relevant å sette søkelys på, og vi vil i dette kapitlet derfor ta for oss oppfatninger om hvordan alkoholåsen berører de ansattes og arbeidsgivers forhold til omgivelsene, og forholdet mellom ansatte og arbeidsgiver.

9.1 Statens vegvesen og omgivelsene

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

³ At loggene er stilt til disposisjon for analyse i denne evalueringa er et unntak.

⁴http://www.regjeringen.no/upload/FAD/Vedlegg/Personvern/Hovedpunkt_Personvernkommissjonen_NOU.pdf



Figur 14 Jeg tror innføring av alkohol i Statens vegvesens tjenestebiler er bra for virksomhetens omdømme

De fleste tror mer eller mindre at alkoholen har en positiv effekt på omdømmet. I 2007 svarte 64 prosent at de trodde innføringen var bra for virksomhetens omdømme (de var *helt enige* i påstanden). I 2010 hadde denne andelen sunket til 49 prosent. Andelen som er *helt* eller *delvis uenige* i at alkoholen er bra for omdømmet er omtrent fordoblet; i 2007 var det 6 prosent som var *delvis uenige* og 7 prosent som var *helt enige* i påstanden. I 2010 var tilsvarende tall henholdsvis 12 og 14 prosent. Det er med andre ord færre nå enn før som mener at alkoholen bidrar positivt til Statens vegvesens omdømme. Forskjellen er signifikant. Sammenlikner vi oppfatninger blant de som bruker tjenestebil ukentlig, månedlig eller sjeldnere / aldri, kommer det fram at de som bruker tjenestebil ukentlig, har mindre tro på at alkohol er bra for etatens omdømme. Også denne forskjellen er signifikant. Skiller vi mellom de som har kjørt / vært passasjer i bil med alkohol og de som ikke har det, ser vi at det er blant de førstnevnte vi finner den største andelen som ikke tror at alkoholen er bra for omdømmet. Forskjellen er signifikant.

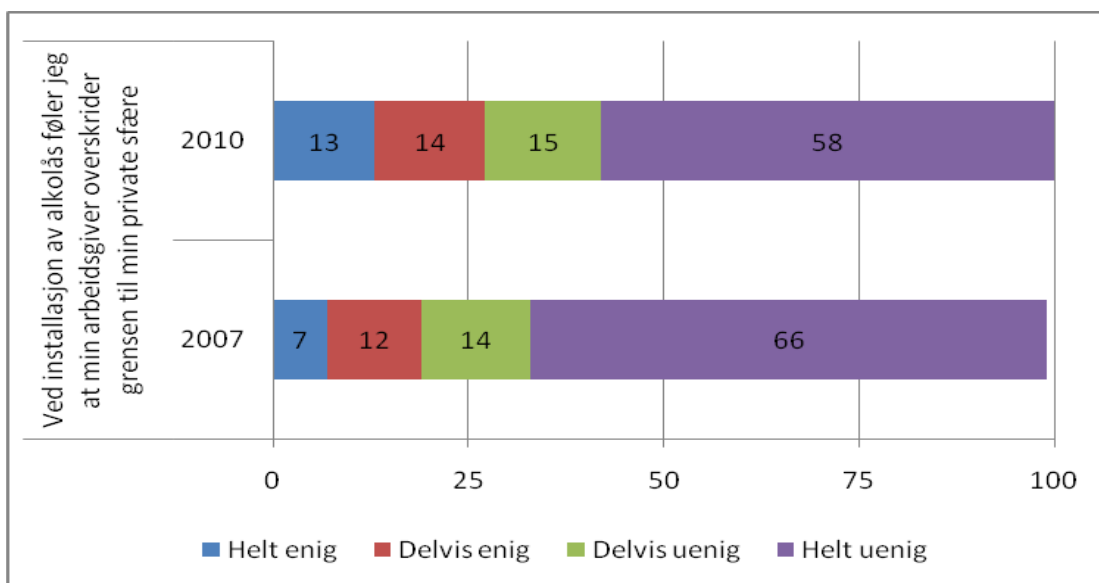
I intervjuene møter vi både de som mente alkoholen virket positivt og de som mente det ikke hadde noen effekt. De førstnevnte mener at Statens vegvesen på den måten viser at de tar arbeidet med trafikksikkerhet på alvor, og at de gjør selv det de ønsker at andre skal gjøre. Alkoholen bør derfor gjøres mer synlig. Andre påpeker at alkoholen neppe gir noen signaleffekt så lenge det er så få som vet om den. Noen forteller at de har blitt møtt med spekulasjoner om Statens vegvesens motiver for å ha alkohol i bilene. Publikum antar at alkoholen skyldes et behov, altså at det må være alkoholproblemer i etaten. Enkelte har fått spørsmål om de personlig har alkoholproblem. Spørsmålene gjør at de ansatte føler seg stigmatiserte. Flere har dessuten hørt om situasjoner der alkoholen ikke har fungert, for eksempel tilfeller der føreren har hatt problemer med å starte bilen. Det er tydelig at det står for dem som en ubehagelig situasjon, ikke bare av praktiske grunner, men også fordi de tenker på hva folk må tro om dem. Dette gjelder vel å merke når bilen er ute i trafikken. Når det samme skjer "inne", for eksempel når en skal ut fra Statens vegvesen, er det ikke like truende. Der er problemene kjent blant kolleger, de vet både at det kan være tekniske problemer og at det kan være vrønt å puste riktig. Vi finner altså ikke samme frykt for kollegers blikk som for hva andre ser og tror.

Det informantene forteller om av kommentarer fra publikum, tyder på at alkoholåsen utad tolkes som en reaksjon på uheldige forhold, mens en innad i Statens vegvesen vet at den er et forebyggende tiltak.

9.2 Forholdet mellom arbeidsgiver og ansatt

Personvern henger sammen med personlig integritet. Det gir seg blant annet utslag i forestillingen om den private sfære, altså den at vi har en sfære som andre har begrenset innblikk i. Grensene mellom den private og offentlige sfære er ikke alltid tydelige. For mange er arbeidsplassen et eksempel på et sted hvor de to flyter over i hverandre, all den tid behovet for personlig integritet ikke opphører selv om en opptrer på vegne av en arbeidsgiver.

Alkoholåsen berører dette fordi den kontrollerer en atferd som på den ene siden ikke kan sies å være et privat anliggende, men som opplysningene om likevel anses som å være av personlig karakter. For å få et inntrykk av folks oppfatninger av dette, ble det i undersøkelsen stilt spørsmål om alkoholåsen ble oppfattet som en inngripen i den private sfære.



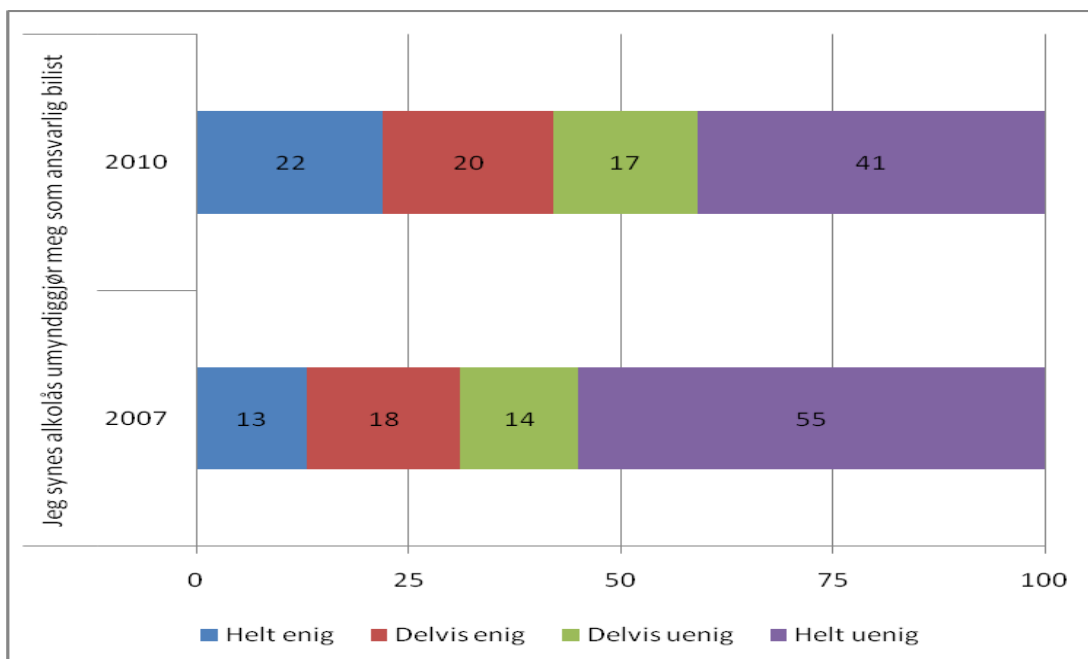
Figur 15 Ved installasjon av alkoholåser føler jeg at min arbeidsgiver overskrider grensen til min private sfære

Flertallet synes ikke at grensen for privatsfæren overskrides med alkoholåsene. I 2007 var to tredjedeler *helt uenige* i påstanden ”Ved installasjon av alkoholåser føler jeg at min arbeidsgiver overskrider grensen til min private sfære”. Denne andelen sank til 58 prosent i 2010. Andelen som er *delvis enige* er praktisk talt den samme begge år (14 og 15 prosent). Andelen som i 2007 var *helt enige* i påstanden utgjorde 7 prosent, mens den i 2010 hadde steget til 13 prosent. Dette kan tyde på at alkoholåser nå noe mer enn før oppfattes som for ”nærgående”.

Sammenlikner vi ulike grupper i 2010 finner vi at skepsisen er større blant de som har kjørt eller vært passasjer i bil med alkolås enn de som ikke har gjort det, og større blant de som kjører tjenestebil ukentlig enn de som gjør det sjeldnere. Begge sammenlikninger viser signifikante forskjeller.

Selv om de fleste *ikke* syns at grensen til privatsfæren overskrides med alkolåsen, er det en viss andel som synes den gjør det. I intervjuene begrunnes begge typer synspunkt. Informanter som ikke syns at grensen til privatsfæren overskrides forteller at de aksepterer at arbeidsgiver vil kontrollere kjøring med alkolås. De har tillit til at dataene som registreres ikke blir misbrukt, og de sier at de oppfatter alkolåsen som utstyr i bilen, på lik linje med annet utstyr. De påpeker at ingen vet hvem som blåser, og oppfatter det derfor ikke som overvåking fra arbeidsgivers side. De støtter målsetningen om å være en foregangsvirksomhet, og mener at alkolåsen viser at etaten tenker trafikksikkerhet. Med andre ord slutter de opp under målsetningen, har forståelse for virkemidlet og har tillit til at det gjennomføres riktig.

Andre informanter hevder at innføringen av alkolås har elementer av overvåkning i seg. De er de lite komfortable med. Alkolåsen oppleves som et tegn på at arbeidsgiver har liten tillit til de ansatte. Det kommenteres som inkonsekvent, fordi de ellers på jobben tillegges stort ansvar. Dermed føles alkolåsen som en unødvendig påpassing. Slik sett er det relevant å spørre om alkolåsen oppfattes som en form for umyndiggjøring, noe som ble gjort i spørreskjemaet.



Figur 16 Jeg synes alkolås umyndiggjør meg som bilist

De fleste synes ikke at alkolåsen umyndiggjør dem. Som figuren viser, er over halvparten *helt* eller *delvis uenige* i at alkolåsen umyndiggjør dem som ansvarlig bilist. Men noen er enige, og flere i 2010 enn i 2007: Mens det i 2007 var 31 prosent som var *helt* eller *delvis enige* i påstanden, er tilsvarende tall for 2010 42 prosent. Forskjellen er

signifikant. Som for andre spørsmål ser vi også her at de som bruker tjenestebil er mer negative enn de som ikke gjør det. Forskjellen er signifikant. De som har kjørt selv eller sittet på med alkolås er også signifikant mer negative enn de som ikke har gjort det.

10 Oppsummering av evalueringen

Det er mange av Statens vegvesens ansatte som på ulike måter er positive til alkolås. De har forståelse for at Statens vegvesen har en særlig rolle i trafikksikkerhetsarbeidet, og de er enige i at etaten bør opptre forbilledlig og ta på seg jobben med å prøve ut nye verktøy / tiltak. Flertallet tror at alkolåsen er bra for Statens vegvesens omdømme. Det er også et flertall som mener at alkolåsen er pålitelig og ukomplisert å bruke. De fleste er positive til å pålegge ulike typer førere å ha alkolås, og over halvparten er enige i at alle virksomheter med tjenestebiler bør ha alkolås. En viss andel kan tenke seg å ha alkolås i sin egen bil. De fleste føler ikke at alkolåsen representerer en overskridelse av den private sfære eller at den umyndiggjør dem som bilister.

Nesten alle mener at promillekjøring er en viktig årsak til trafikkulykker, og at promille reduserer kjøreferdighetene. Over halvparten synes at reglene for promillekjøring burde vært strengere. De fleste er av den oppfatning at sjansene for å bli tatt i promillekjøring er liten.

Det har vært noen tilfeller av tekniske problemer. Det påpekes at alkolåsen er for ømfintlig, noe som blant annet gjør det vanskelig å blåse korrekt. De fleste mener at det raskt blir en vane å starte bil med alkolås, men sier samtidig at det tar lang tid. Over halvparten sier at de opplever alkolåsen som en unødvendig prosedyre. Et flertall mener at alkolås ikke vil hindre de som virkelig utgjør en fare i trafikken.

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

Mange synes alkolåsen tar for lang tid, selv om de er innforstått med at det ikke er lang tid målt i minutter og sekunder. Den oppleves som heft, og det kan også vurderes som en risikofaktor. En tredjedel synes den er komplisert å bruke. Drøyt halvparten svarer bekreftende på spørsmål om de har opplevd at alkolåsen har hatt tekniske problemer, noe som ikke stemmer overrens med antallet opprettinger på verksteder. Det er svært få alkolåser som har blitt reparert. Leverandører hevder at mange tilfeller av det som blir

omtalt som tekniske feil, i realiteten er feil bruk. Kanskje kan også alkoholens meldinger om å blåse lettere eller kraftigere bli oppfattet som en teknisk feil.

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

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

Alkoholen skal fortelle omverdenen hvordan Statens vegvesen forholder seg til promillekjøring. Det har imidlertid blitt færre som tror at alkoholen er bra for omdømmet til Statens vegvesen. Noen mener at det er et svært positivt tiltak, mens andre forteller at den fører til stigmatiserende kommentarer og mistenkeliggjøring. I forsøket på Lillehammer viste passasjersurveyen at frykten for stigmatisering var grunnløs (Silverans, et al., 2006), men intervjuene tyder på at ansatte i Statens vegvesen har andre erfaringer. Delvis kobles det til påstander om at folk utenfor Statens vegvesen ikke kjenner til tiltaket. De antar dermed at alkoholen er montert som følge av mistanke eller kjennskap til promillekjøring. De kommer ikke på at det også kan være et forebyggende tiltak, slik tilfellet er hos Statens vegvesen. Slike tiltak har den fordel at alle behandles på samme måte, det vil si at alle må gjennomføre samme prosedyre. Sammenliknet med mer målrettede (mot bestemte grupper) og / eller sanksjonerende tiltak burde et preventivt tiltak virke mindre stigmatiserende.

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

Det kan være mange grunner til at holdningene til alkoholen har utviklet seg i negativ retning i løpet av evalueringsperioden. Opplevelsen av upålitelighet og feil er trolig noen grunner. I tillegg viser oversikten over medieoppslag at oppmerksomheten omkring alkohol økt. Det, og arbeidet internt i Statens vegvesen, gir grunn til å tro at det var mindre kunnskap om alkohol i 2007 enn nå. Dermed var mange av spørsmålene som ble stilt i 2007 hypotetiske, mens de i 2010 i større grad har kunnet bli besvart på grunnlag av erfaring og kunnskap. På grunnlag av dette kan svarene fra 2010 tolkes som å vise et mer realistisk bilde av alkohol enn svarene fra 2007.

11 Råd til virksomheter som vurderer å innføre alkolås

Evalueringen gir grunnlag for å påpeke noen forhold det kan lønne seg å være oppmerksom på for den som vurderer alkolås i egen virksomhet, noe vi gjør i det følgende.

Virksomheter bør være åpne om hvorfor de ønsker alkolås i sine biler. Alkolåsen kan oppfattes som et uttrykk for mistillit, og å begrunne alkolåsen blir dermed en måte å overvinne slike oppfatninger på. Det bør også gjøres klart hvordan alkolåsen skal bidra til å nå målsetninger. Mangel på slik informasjon kan gi grobunn for spekulasjoner, som når en målsetning har blitt oppfattet som så generell og / eller urealistisk at ansatte har begynt å lure på om den er et skalkeskjul for andre, mindre aksepterte målsetninger (Gjerstad og Berg 2011).

Skal alkolåsen bidra til virksomhetens omdømme bør den gjøres kjent utenfor bedriften. Med andre ord bør det informeres om alkolåsen og hvorfor den tas i bruk til også kunder, oppdragsgivere og samarbeidspartnere. Selv om ansatte i Statens vegvesen forteller om ubehagelige spørsmål på grunn av alkolåsen, vet vi at det også kan slå motsatt ut: i Lillehammer var passasjerer positive til at buss-sjåførene måtte blåse før de startet bilen (Assum og Hagman 2006).

Alkolåser kan tilpasses ulike behov og ønsker. De kan for eksempel stilles inn slik at bilen låses når promillen er den samme som landets promillegrense, eller når det registreres promille overhodet. Samme mulighet har en til å bestemme hvor ofte låsen skal slå seg på, for eksempel om en må blåse hver gang, én gang for dagen, eller etter at motoren har vært avslått i et visst antall minutter. Enkelte modeller har en bypass-funksjon som gjør det mulig å omgå innblåsning, noe som kan være aktuelt for utrykningskjøretøy. Det varierer også hvor mye og hvor lenge data blir lagret. Virksomheten bør tenke nøye gjennom hvordan nettopp deres alkolåser skal stilles inn. Der bilene har faste førere vil det være nok med én innblåsning per dag, med mindre en mistenker fører for å drikke alkohol i løpet av arbeidsdagen. Der hver bil brukes av flere førere, forsvinner poenget med alkolåsen hvis ikke hver fører må blåse. Det svenske Vägverket anbefaler en førerbyttefunksjon, det vil si en knapp som kan trykkes inn når bilen overlates til en annen fører. Selv om det er flere førere, er det ikke nødvendigvis hensiktsmessig at førerne må blåse hver gang bilen skal starte. Brukes bilene på en slik måte at det er mange korte stopp, oppleves det som svært upraktisk å måtte gjenta innblåsningen. Virksomheter må derfor ha både målsetning med alkolåsen og bruksmønsteret i bilparken i tankene når de bestemmer hvordan alkolåsen skal stilles inn.

Det er delte meninger om hvor enkel eller vanskelig alkolåsen er å bruke. I spørreskjemaundersøkelsen sier en tredjedel at den er vanskelig å bruke, mens det i intervjuene kom fram at den var relativt lett å finne ut av. Samtidig ble det nevnt at det var gitt lite praktisk veiledning i hvordan den skulle brukes, og at flere strever med innblåsningen. Særlig kan det være et problem å blåse hardt nok. En sammenlikning mellom nyansatte og andre viste at det var blant de nyansatte vi fant den største andelen

som ikke visste om tiltaket. På det grunnlag vil vi foreslå at det arrangeres opplæring der ansatte får trene på å blåse i alkolåsen, og at det lages rutiner som sikrer at nyansatte får samme informasjon og opplæring som de andre.

Dataene viser at alkolåsen på den ene siden raskt blir en vane, på den andre siden oppfattes som tungvint og tidkrevende. I intervjuene forteller brukere at selv om det ikke tar lang tid målt i sekunder eller minutter, kan det *føles* som om det tar lang tid. Ubehaget forsterkes dersom en er redd for at det ikke skal gå, eller at det er et ønske at det går fort. Det siste kan være aktuelt i virksomheter hvor arbeidet omfatter utrykninger eller har et visst farepotensial, for eksempel innebærer håndtering av farlig gods eller foregår på farlige steder, som tunneller eller liknende. Slike situasjoner kan håndteres ved hjelp av en forbikopplingsbryter, det vil si en mulighet for å slå alkolåsen av.

Alkolåsene hos Statens vegvesen kontrolleres årlig, noe som minsker sjansene for feil. Flertallet har da også tillit til at alkolåsene er presise måleverktøy. Et mindretall mener derimot alkolåsene er en upålitelig måte å måle promille på, og noen informanter kan fortelle om tilfeller hvor alkolåsen ikke har virket. For å imøtegå slike holdninger kan det være nyttig å ha en praksis som Statens vegvesen, det vil si med årlige kontroller, og å informere de ansatte om det. Særlige tilfeller bør også kontrolleres, og resultatene gjøres kjent.

Evalueringen viser at alkolåsen kan oppfattes som et uttrykk for mistillit og som inngripen i den private sfære. Dette kan skje uavhengig av hvorvidt personvernet er ivaretatt rent juridisk. Det kan derfor være klokt å framheve at alkolåsen brukes som ren forebygging, ikke som reaksjon på mistanke eller oppførsel. Statens vegvesen, som har vært svært opptatt av at de kun vil forhindre promillekjøring og ikke bryr seg om å vite hvor mange forsøk eller hvem som stoppes, bekrefter dette budskapet med å ikke bruke loggdata. Det lages ingen rapporter eller gis ingen oversikt over antall innblåsninger med eller uten promille. Loggdataene brukes ikke av andre enn av verkstedet, og da kun til reparasjoner og vedlikehold. Alkolåsen brukes dermed utelukkende som startspærre. Mot dette kan en innvende at det gjør det vanskelig å se hvor mye promillekjøring alkolåsen faktisk forhindrer, men all den tid det er et så følsomt tema framstår det likevel som et klokt grep.

12 Tilleggs litteratur

Vi vil her presentere noen rapporter og nettsteder hvor en kan få mer informasjon om alkolås. Presentasjonen er ikke ment å være utfyllende.

Som nevnt innledningsvis er rådene gitt i denne rapporten hovedsakelig basert på en evaluering av innføringen av alkolås i Statens vegvesens tjenestebiler. Evalueringen er dokumentert i to rapporter:

Introduksjon av alkolås i Statens vegvesens tjenestebiler, av Christin Berg og Anett Bjelland, IRIS-rapport nr. 066/2009.

Alkolås i Statens vegvesens tjenestebiler, av Brita Gjerstad og Christin Berg, IRIS-rapport nr. 053/2011.

Det har vært gjennomført et forsøk med alkolås i busser i Lillehammer. Forsøket var del av et EU-prosjekt, og liknende forsøk med alkolås ble gjennomført i Spania, Tyskland og Belgia i andre europeiske land. Det norske forsøket er dokumentert i rapporten Alkolås i buss, av Terje Assum og Rolf Hagman, TØI-rapport 849/2006. Det finnes også felles rapporteringer fra de ulike landenes forsøk i form av papers og EU-rapporter (se f. eks. http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/alcolock_d2.pdf og http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/alcolock_d3.pdf).

Sverige er et foregangsland i alkolåssammenheng. Deres forsøk med alkolås blant promilledømte er evaluert i rapporten Forsøk med alkolås i Sverige, av Susanne Nordbakke, Terje Assum, Knut Sandberg Eriksen og Tonje Grunnan, TØI-rapport 905/2007.

Motorförarnas Helykterhetsförbund har gjennomgått en rekke typer alkolåser. Omtalen av disse er å finne på www.mhf.se. Sammen med Vägverket og alkolåsleverandører gir de råd om alkolås. Rådene er samlet i Checklista för dig som tänker skaffa alkolås, og kan lastes ned fra følgende adresse: http://publikationswebbutik.vv.se/upload/5010/89316_checklista_for_dig_som_tanker_skaffa_alkolas.pdf).

En vil også kunne finne produktomtaler hos leverandører og bilprodusenter, for eksempel hos Volvo og andre.

13 Referanser

- Berg, C., & Bjelland, A. (2009). Introduksjon av alkolås i Statens vegvesens tjenestebiler. I IRIS (red.), (s. 37). Stavanger: IRIS.
- Berg, C., Bjelland, A., & Gjerstad, B. (2008). *Handlingsrommet for personvern og trafikksikkerhet – hvor går grensene?* Paper presentert på Trafikkdage på Aalborg Universitet, Ålborg.
- Berg, C., & Clausen, T. H. (2004). Trafikkundersøkelse i Karmøy kommune 2003 (s. 91). Stavanger: RF-Rogalandforskning, 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/>
- Bjerre, B., & Kostela, J. (2008). Primary prevention of drink driving by the large-scale use of alcolocks in commercial vehicles. *Accident Analysis & Prevention, 40*, 1294-1299.
- Drevet, M., Alvarez, F., Assum, T., Evers, C., Methijssen, R., Silverans, P. (2004). *Alcolock Implementation in the European Union: An In-depth Qualitative Field Trial*. Paper presentert på 17th Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety, Glasgow, UK.
- European Commission. (2009). *EU citizens' attitudes towards alcohol. Special Eurobarometer 331*. Brussels: EU.
- Hingson, R., & Winter, M. (2003). Epidemiology and Consequences of Drinking and Driving. *Alcohol Research & Health, 27*(1), 63-78.
- Nordbakke, S., Assum, T., Eriksen, K. S., & Grunnan, T. (2007). Forsøk med alkolås i Sverige. Evaluering av forsøksordningen med betinget førerkortinndragning ved promillekjøring (s. 54). Oslo: Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 905/2007.
- O'Hara, K., & Shadbolt, N. (2008). *The spy in the coffee machine. The end of privacy as we know it*. Oxford: Oneworld Publications.
- Silverans, P., Alvarez, J., Assum, T., Drevet, M., Evers, C., Hagman, R. (2006). *Alcolock Implementation in the European Union (Vol. Deliverable D-3): European Commission*.
- SWOV. (2009). *SWOV Fact Sheet. Alcolock*. Leidschendam: SWOV Institute for road safety research.
- Statens vegvesen (2005). Trafikksikkerhetspolicy for tjenestereiser m.v. i Statens vegvesen. Oslo, Statens vegvesen, Vegdirektoratet.

Spørreundersøkelse

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

QUEST2

Har du førerkort for...

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

QUEST3

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

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

PAGE#5

QUEST4

Hvor ofte bruker du bil i arbeidssammenheng?

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

QUEST33

Kommentar:

QUEST7

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

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

QUEST6



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

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

QUEST10

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

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

QUEST12

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

- Ja
- Nei

QUEST13

Hvor ofte drikker du alkohol?

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

QUEST14

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

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

QUEST15

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

- Ja
- Nei

QUEST16

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

(0 - 365)

--	--	--

QUEST42

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

- Ja
 Nei

QUEST9

Hvordan tror du at alkoholen praktisk sett vil fungere?

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

QUEST17

Hvor enig er du i følgende påstander:

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

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

PAGE#4

Generelt om teknologi og trafikksikkerhet

QUEST19

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

- Ja
- Kanskje
- Nei

QUEST20

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

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

QUEST21

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

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

kjøreatferd er i
installert i bilen

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

PAGE#3

Til slutt

QUEST23

Formell utdannelse (omtrent antall år).

- Grunnskole
 Videregående skole eller yrkesskole
 Høgskole/Universitet

QUEST25

Årstall født?

(1937 - 1989)

--	--	--	--

PAGE#6

QUEST24

Yrkestittel:

QUEST26

Hvor mange år har du arbeidet i Statens vegvesen?

(0 - 55)

--	--

QUEST28

Har du lederansvar?

- Ja
- Nei

QUEST34

Hvilken enhet jobber du i?

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

QUEST35

Distrikt i Region nord

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

QUEST36

Distrikt i Region midt

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

QUEST37

Distriktene i Region Vest

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

QUEST38

Distriktene i Region Sør

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

QUEST39

Distriktene i Region øst

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

QUEST40

Vegdirektoratet

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

QUEST29

Kan du selv bestemme arbeidstiden din (fleksitid)?

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

QUEST41

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

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

QUEST31

Hvordan er klimaet i din arbeidsenhet?

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

QUEST32

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

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

Spørreundersøkelse

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

PAGE#2

QUEST46

Hvor ofte bruker du bil i arbeidssammenheng?

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

QUEST332

Kommentar

QUEST7

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

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

QUEST429

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

- Ja
- Nei

QUEST324



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

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

QUEST32

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

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

QUEST9

Hvordan synes du at alkolåsen praktisk sett fungerer?

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

No Answer

QUEST6

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

PAGE#9

QUEST4211

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

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

QUEST33

Kommentar:

QUEST10

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

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

Om alkohol og trafikksikkerhet

QUEST344

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

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

QUEST345

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

- Ja
- Nei
- Ikke aktuelt
- No Answer

QUEST172

Hvor enig / uenig er du i følgende påstander?

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

QUEST423

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

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

QUEST45

Alle nye biler bør ha markedets nyeste sikkerhetsteknologier

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

Litt om deg og din jobb

PAGE#3

QUEST23

Formell utdanning (omtrent antall år).

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

QUEST25

Årstall født?

(1937 - 1993)

--	--	--	--

PAGE#6

QUEST26

Hvor mange år har du arbeidet i Statens vegvesen?

(0 - 55)

--	--

QUEST28

Har du lederansvar?

- Ja
- Nei
- No Answer

QUEST30

Hvilken enhet jobber du i?

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

QUEST29

Kan du selv bestemme arbeidstiden din (fleksitid)?

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

PAGE#10

QUEST323

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

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

Intervjuguide alkolås, ansatte

Bakgrunnsinformasjon

Stilling, avdeling, ansatt siden.

Praktisk erfaringer med alkolås

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

Alkolås i bedrift

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

Om forholdet til alkohol og promillekjøring

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

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

Generelt om teknologi, trafikksikkerhet og personvern

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

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

Til slutt

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

Intervjuguide mellomledere/administrator

Bakgrunnsinformasjon

Stilling, avdeling, ansatt siden.

Organisering av alkolås

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

Erfaringer med alkolås i bedriften

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

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

Generelt om alkolås

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

Til slutt

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

Intervjuguide alkolås, teknisk kompetanse

Bakgrunnsinformasjon

Stilling, avdeling, ansatt siden.

Erfaringer med alkolås

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

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

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

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

Om teknologi, trafiksikkerhet og personvern

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

Til slutt

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