



## Alkohol i trafiken

### Djupstudier med personer som fällts för rattfylleri

Sonja Forward  
Inger Linderholm  
Inger Forsberg



<b>Utgivare:</b>   581 95 Linköping	<b>Publikation:</b> <b>VTI rapport 553</b>		
	<b>Utgivningsår:</b> 2007	<b>Projektnummer:</b> 40641	<b>Dnr:</b> 2005/0719-22
	<b>Projektnamn:</b> Trafiksäkerhetseffekter vid beslut om obligatoriskt alkolås för alla lagförda rattfyllerister: En intervjustudie		
<b>Författare:</b> Sonja Forward, Inger Linderholm och Inger Forsberg		<b>Uppdragsgivare:</b> Trafikförsäkringsföreningen	
<b>Titel:</b> Alkohol i trafiken – Djupstudier med personer som fällts för rattfylleri			
<b>Referat (bakgrund, syfte, metod, resultat) max 200 ord:</b>  <p>I denna intervjustudie deltog elva personer som hade kört bil med alkohol i kroppen. Samtliga var dömda och istället för ett fängelsestraff hade de dömts att genomgå behandling. Djupintervjuer genomfördes efter en fastställd intervjuguide med utrymme för spontana kommentarer. Intervjuerna behandlade två olika områden, den första rörde deras inställning till alkohol och bilkörning rent generellt och den andra de intervjuades syn på alkolås. Resultaten från del 1 visade att de flesta hade kört alkoholpåverkad vid ett flertal tillfällen, men endast två personer hade tidigare blivit fällda. Skälet till att de vid det senast tillfället kört påverkade kunde delas in i tre grupper: en extraordinär situation, ren slentrian och dagen efter då man trodde att alkoholen gått ur kroppen. De flesta upplevde inte att de var märkbart påverkade och rent generellt upplevdes risken att råka ut för en bilolycka som väldigt liten. Majoriteten ansåg inte att alkoholen gjorde dem till sämre förare. Händelsen påverkade självbilden i olika grad och för en del var skuld känslorna svåra att leva med. De som kände minst skam var de som kunde överföra ansvaret till situationen, det vill säga de hade inte någon kontroll över det som hänt eller att de inte kunde ha handlat på annat sätt. Den subjektiva normen diskuterades också och många trodde att de närmaste skulle misstycka. Trots det var de få som upplevde att andra dömde dem. Deltagarna i studien genomgick ett behandlingsprogram och alla var överens om att straffet i sig, det vill säga att förlora körkortet, inte hade räckt utan att de även behövde det stöd och den hjälp som behandlingen kunde erbjuda.</p> <p>Del 2 av studien behandlade deras syn på alkolås. Rent allmänt var man positiv till alkolås, men med vissa förbehåll beroende på hur länge det skulle vara inmonterat och kostnaden. Alla respondenter uppgav att det var dyrt att både skaffa och inneha alkolås. Flera respondenter hade avstått och ansåg att det endast var förunnat personer med rätt ekonomiska förutsättningar. Några av dem som deltog i studien ansåg att alkolås bör sättas in i alla bilar. Olika anledningar angavs men den främsta handlade om de problem som kunde uppstå om alkolås inte installerades i alla bilar. Detta skulle innebära att dessa förare då skulle känna sig utpekade då andra upptäckte att de hade ett alkolås i sin bil. Alkolåset som respondenterna i studien använde var ett lås som tillverkats i Kanada under 1980-talet och det var därför inte förvånande att det ansågs som mycket krångligt, opålitligt och iögonfallande. Beträffande riskerna med alkolås var det flera respondenter som ansåg att blåsa under resan var förenat med en stor trafiksäkerhetsrisk. Deltagarna poängterade även att alkolås och behandlingsprogram är två separata åtgärder och efterlyste en bättre samverkan. Några påpekade vikten av behandling och menade att enbart alkolås inte hade samma positiva effekt som alkolås och behandling.</p>			
<b>Nyckelord:</b> Alkolås, rattfylleri, attityd, alkohol, behandling, straff			
<b>ISSN:</b> 0347-6030	<b>Språk:</b> Svenska	<b>Antal sidor:</b> 30 + 1 bilaga	

<b>Publisher:</b>    SE-581 95 Linköping Sweden	<b>Publication:</b> <b>VTI rapport 553</b>		
	<b>Published:</b> 2007	<b>Project code:</b> 40641	<b>Dnr:</b> 2005/0719:22
	<b>Project:</b> Traffic safety effects of regulation of compulsory alcolocks for convicted drink-drivers: A in-depth interview study		
<b>Author:</b> Sonja Forward, Inger Linderholm and Inger Forsberg		<b>Sponsor:</b> Swedish Motor Insurers	
<b>Title:</b> The problem with alcohol in traffic situations. In-depth interviews with convicted drivers			
<b>Abstract (background, aim, method, result) max 200 words:</b> <p>In this interview study, eleven persons participated who had driven under the impairment of alcohol. All had been convicted, but instead of a prison term and as a condition of probation they had been sentenced to undergo a treatment program for drink drivers. In-depth interviews were carried out according to a fixed interview guide with opportunities for spontaneous comments. The interviews dealt with two different areas. The first concerned the respondents' attitude towards alcohol and driving from a general point of view and the second concerned their views on so-called "alcolocks".</p> <p>The results of the first part showed that most of the respondents had driven under the influence of alcohol on several occasions, but only two persons had previous convictions. The reasons for driving whilst impaired on the most recent occasion could be divided into three groups; an extraordinary situation, pure routine, and the morning-after when they believed that they were sober. Most of the participants did not feel that they were noticeably drunk and in general, the risk of being involved in a car accident was felt to be very small. The majority did not consider that alcohol made them poorer drivers. The event of being convicted influenced their self-image to different degrees and, for some, the feeling of guilt was difficult to live with. Those who felt the least shame were those who could transfer the responsibility to the situation, i.e. they did not have any control over what had happened or that they could not have acted in any other way. The subjective norm was also discussed and many thought that those who were nearest to them would object. Nevertheless, there were few who felt that others condemned them. The participants in the study were undergoing a program of treatment and everybody agreed that the punishment in itself, i.e. losing the driving-licence, would not have been sufficient but that they also needed the support and help which the treatment could offer.</p> <p>The second part of the study dealt with the respondents' opinions regarding alcolocks. From a general viewpoint, they were positive to an alcolock device, but this depended on how long it was to be fitted and the cost. All the respondents said that it was expensive both to acquire and to possess an alcolock. Several respondents had refrained and considered that it was only possible for persons with sufficient economic resources. Some of those who participated in the study considered that alcolocks should be fitted into all cars. Different reasons were given, but the main one was related to the problem if alcolock did not become part of all cars. In that case the respondents' would feel exposed when it was discovered that they had had an alcolock installed. The alcolock used by the respondents had been manufactured in Canada in the 1980s, and it was therefore not surprising that it was considered to be very complicated, unreliable and conspicuous. With regard to the risks associated with alcolocks, several respondents considered that blowing in the alcolock during a journey was associated with a large traffic safety risk. The participants also emphasized that alcolocks and treatment programs are two separate measures and many would have liked to have seen a better interaction. Some emphasized the importance of treatment and were of the opinion that an alcolock alone did not have the same positive effect as when it was combined with treatment.</p>			
<b>Keywords:</b> Alcolock, attitude, drink-driving, treatment, punishment			
<b>ISSN:</b> 0347-6030	<b>Language:</b> Swedish	<b>No. of pages:</b> 30 + 1 Appendix	

## Förord

Denna studie görs som ett underlag för alkolåsutredningen på uppdrag av Staffan Moberg, Försäkringsförbundet, medan Ulf Blomgren representerat finansiären, Trafikförsäkringsföreningen. Studien har genomförts i samarbete med Trivector Information AB. Författare vid VTI har varit Sonja Forward och Inger Forsberg och vid Trivector Inger Linderholm. Sonja Forward har varit projektansvarig. Vi vill rikta ett stort tack till Frivården i Linköping för deras engagemang, hjälp och stöd samt till de elva personer som delgivit sina erfarenheter i intervjuerna och som gjorde att vi kunde genomföra studien.

I en parallell studie har Mats Wiklund från VTI genomfört en registerstudie. Den studien finns presenterad i VTI rapport 552.

Linköping maj 2007

*Sonja Forward*

## Kvalitetsgranskning

Extern peer review har genomförts den 5 mars 2007 av Charlotta Einarsson vid Linköpings universitet. Sonja Forward har genomfört justeringar av slutligt rapport-manus 28 maj 2007. Projektledarens närmaste chef, Jane Summerton, forskningschef vid VTI har därefter granskat och godkänt publikationen för publicering 28 maj 2007.

## Quality review

External peer review was performed on March 5 2007 by Charlotta Einarsson, University of Linköping. Sonja Forward has made alterations to the final manuscript of the report on May 28, 2007. The research director of the project manager professor Jane Summerton examined and approved the report for publication on May 28, 2007.

## Innehållsförteckning

Sammanfattning .....	5	
Summary .....	7	
1	Introduktion .....	9
1.1	Behandlingsprogram .....	10
1.2	Alkolåsprogrammet .....	10
1.3	Teknisk information om alkolås .....	11
1.4	Alkolåsutredningens slutbetänkande .....	12
1.5	Syfte och frågeställningar.....	12
2	Metod.....	13
2.1	Analysmetod .....	13
2.2	Etiska överväganden .....	13
3	Resultat.....	14
3.1	Rattfylleri – respondenternas historik.....	14
3.2	Skäl till onykter körning .....	14
3.3	Upplevelse av promillehalt .....	15
3.4	Alkoholens effekt på bilkörningen .....	16
3.5	Strategier för att undvika att bli avslöjad .....	17
3.6	Känslor av skuld och skam .....	17
3.7	Den subjektiva normen .....	18
3.8	Insikt om det egna beteendet och alkoholberoendet.....	19
3.9	Konsekvens av det indragna körkortet.....	20
3.10	Sammanfattning del 1 .....	20
3.11	Inställningen till alkolås – rent allmänt.....	22
3.12	Erfarenheter av att använda alkolås .....	22
3.13	Alkolås för rattfylleridömda - en ekonomisk fråga? .....	24
3.14	Manipulation av alkolåset.....	24
3.15	Alkolås som ett lindrigare straff än indraget körkort .....	25
3.16	Alkolås och känslan av att bli utpekad .....	26
3.17	Alkolås och andra åtgärdsprogram .....	26
3.18	Alkolås och alkoholkonsumtionen .....	27
3.19	Lärdomar av händelsen .....	27
3.20	Sammanfattning del 2 .....	28
Referenser.....	30	
Bilaga 1 Intervjuguide		





## Alkohol i trafiken – djupintervjuer med personer som fällts för rattfylleri

av Sonja Forward, Inger Linderholm\* och Inger Forsberg  
VTI  
581 95 Linköping

### Sammanfattning

Elva personer som hade dömts till rehabilitering för rattfylleri deltog i denna intervjustudie. De allra flesta hade haft körkort ganska länge, flertalet mer än tjugofem år. Fem personer hade ansökt om och också låtit installera alkoholås i sina fordon medan sex personer av olika anledningar valt att avstå. Djupintervjuer genomfördes efter en fastställd intervjuguide med utrymme för spontana kommentarer. Intervjuerna behandlade två olika områden, den första rörde respondenternas inställning till alkohol och bilkörning rent generellt och den andra deras syn på alkoholås. Resultaten från del 1 visade att flertalet av respondenterna hade kört alkoholpåverkad tidigare, men endast två personer hade blivit fällda. Skälet till att de vid det senaste tillfället kört påverkade kunde delas in i tre grupper; en extraordinär situation, ren slentrian och dagenefter då man trodde att alkoholen gått ur kroppen. Oavsett skälet så handlade det ofta om att man inte reflekterade något nämnvärt över att man var påverkad eller inte. Trots det var det några som ändå blev oroliga då de såg en polisbil. Detta kan då vara en indikation på att de ändå anade att de druckit för mycket. Ytterligare en förklaring till varför de ändå tog bilen var att de inte upplevde att alkoholen gjorde dem till en sämre bilförare. Visserligen var det några som körde försiktigare då de druckit alkohol, men det verkade vara mera för att inte dra uppmärksamheten till sig. De flesta påpekade dessutom att anledningen till att polisen stoppat dem var att de utförde en rutinkontroll och inte för att de själva kört på ett olämpligt sätt. Rent generellt upplevdes risken att bli upptäckt som väldigt liten.

Händelsen påverkade dem emotionellt i olika grad, men för en del var känslor av skuld och skam väldigt påtagliga. Dessa känslor var kopplade till den förödmjukelse de upplevde att bli ertappade men också att dömas av närstående. De som kände minst skam var de som kunde överföra ansvaret till situationen, det vill säga de hade inte någon kontroll över det som hänt eller att de inte kunde ha handlat på annat sätt.

Den subjektiva normen diskuterades också och många trodde att deras närmaste inte accepterat att de kört rattfulla. Trots det var det få som kände att deras närmaste dömd dem. En del hade mötts av reaktionen att det kunde ha hänt dem själva. En slutsats ifrån detta var att man upplevde att rattfylleri var relativt vanligt. Detta var också förstärkt av mediabevakningen. Man hade tydligen noterat medias rapportering av rattfylleri och tolkat det som att problemet var relativt vanligt. Från intervjuerna framkom det också att allmänheten inte alltid reagerade då de såg en berusad förare, visserligen var det några som hade ringt till polisen, men absolut inte alla.

Eftersom de intervjuade genomgick ett behandlingsprogram (Rattfällan) diskuterades även hur detta hade hjälpt dem. De var alla överens om att straffet i sig, det vill säga att förlora körkortet, inte hade räckt utan att de även behövde det stöd och den hjälp som behandlingen kunde erbjuda. Innan denna behandling hade många förnekat att de hade problem med alkohol. En del beskrev det som ett uppvaknande som var smärtsam eftersom de då inte längre upplevde att de hade kontroll över sig själva.

---

\* Trivector Information AB

I del 2 av denna studie diskuterades även respondenternas inställning till alkolås. De flesta var relativt positivt inställda till alkolås även om de hade vissa förbehåll. Det berodde på hur länge det skulle finnas inmonterat och hur mycket det kostade. Några ansåg att alkolås borde sättas in i alla bilar eftersom de då skulle känna sig mindre utpekade. Alkolåset som respondenterna i studien använde var ett lås som tillverkats i Kanada under 1980-talet och det var därför inte förvånande att det ansågs som mycket krångligt, opålitligt och iögonfallande. Då kostnaden var hög för att installera alkolås ansåg flera att alkolåset skulle vara knutet till person och enkelt kunna demonteras och användas i flera fordon. Den höga kostnaden hade också fått flera av respondenterna att avstå helt.

Beträffande riskerna med alkolås var det flera respondenter som ansåg att blåsa under resan var förenat med en stor trafiksäkerhetsrisk. Några respondenter ansåg att det var relativt enkelt att manipulera alkolåset genom att låta någon annan blåsa. Trots det var det några som inte överhuvudtaget kunde tänka sig att någon skulle manipulera låset.

Flera av respondenterna tog upp problemet med att det inte fanns ett samband mellan alkolåsprogrammet och åtgärdsprogrammet, det vill säga Rattfällan. Några påpekade vikten av att delta i åtgärdsprogrammet och menade att enbart delta i alkolåsprogrammet inte skulle ha samma positiva effekt. Flera var övertygade om att de inte kommit till samma insikt utan deltagande i behandlingsprogrammet.

Flera respondenter ansåg att den föreslagna lagändringen att ”alla lagförda rattfyllerister bör tvingas att installera alkolås i sina fordon” inte skulle genomföras. Anledningen till den uppfattningen var att de ansåg att rattfylleri kunde jämföras med andra brott och att ett brott är sonat när det avtjänats.

## **Drinking and driving. In-depth interviews with convicted drivers**

by Sonja Forward, Inger Linderholm\* och Inger Forsberg  
VTI (Swedish National Road and Traffic Research Institute)  
SE-581 95 Linköping Sweden

### **Summary**

Eleven persons who had been sentenced to rehabilitation for drunken driving participated in this interview study. Most of them had had a driving licence for quite a long time, several of them for more than twenty-five years. Five persons had applied for and had also had an alcolock device installed in their vehicles, whilst six persons had chosen to refrain for various reasons. In-depth interviews were carried out according to a fixed interview guide with opportunities for spontaneous comments. The interviews dealt with two different areas; the first concerned respondents' attitudes towards alcohol and driving from a general point of view and the second concerned their views regarding alcolock devices.

The results of the first part showed that the great majority of the respondents had previously driven under the influence of alcohol, although only two persons had previously been convicted of drunken driving. The reason why they had driven while intoxicated on the most recent occasion could be divided into three groups; an extraordinary situation, pure routine, and the morning-after when they thought that the alcohol had left the body. Regardless of the reason, it was often a question of not really reflecting over whether one was intoxicated or not. Some were, however, still anxious when they saw a police car, which can be an indication that they still had a feeling that they had drunk too much. An additional explanation of why they still took the car was that they did not believe that alcohol made them poorer drivers. It is true that some of them drove more carefully when they had drunk alcohol, but this seemed to be more in order not to draw attention to themselves. In addition, most of them pointed out that the reason why the police had stopped them was that the police were carrying out a routine control, and not because they had driven in an unsuitable way. Generally speaking, the risk of being discovered was considered to be very small.

The event influenced them emotionally to different extents but for some the feelings of guilt and shame were very marked. These feelings were coupled with the humiliation which they felt in connection with being caught, but also in being judged by those nearest to them. Those who felt the least shame were those who could transfer the responsibility to the situation, i.e. those who felt that they did not have any control over what had happened or that they could not have acted in any other way.

The subjective norm was also discussed and many thought that people close to them did not accept that they had been drinking and driving. Nevertheless, few of them felt that they had been condemned by others. Some had been met by the reaction that it could have happened to them. One conclusion from this, from the participants' point of view, was that drink driving was relatively common. This was also reinforced by the media coverage. Some had evidently noted the media's reporting of drink driving and interpreted this as though the problem was relatively common. The interviews also

---

\* Trivector Information AB

showed that the public did not always react when they saw an intoxicated driver. Some members of the public had phoned to the police but absolutely not everybody.

Since the interviewed persons were undergoing a treatment program (Rattfällan – The Steering Wheel Trap) the question of how this had helped them was also discussed. The respondents all agreed that the punishment in itself, i.e. losing the driver's licence, would not have been sufficient, and that they also needed the support and help which the treatment could offer. Before the treatment, many had denied that they had any problem with alcohol. Some described it as an awakening which was painful since they felt that they had lost control over themselves.

In the second part of this study, the respondents' attitudes towards alcolocks were also discussed. Most of them had a relatively positive attitude towards alcolocks even though they had certain reservations. This depended on how long it should remain fitted and what it costed. Some considered that alcolock devices should be fitted into all cars since they would then feel less exposed. The device which the respondents in the study had used was a alcolock which had been manufactured in Canada in the 1980s, and it was therefore not surprising that it was considered to be very complicated, unreliable and conspicuous. Since the cost of installing an alcolock device was high, several persons considered that the device should be linked to a person and that it should be easy to dismantle and to use in several vehicles. Due to the high cost, several of the respondents had also refrained completely. With respect to the risks associated with alcolock devices, several respondents considered that blowing the alcolock during the journey was associated with a large traffic safety risk. Some respondents considered that it was relatively easy to manipulate the device by letting somebody else blow, but others could nevertheless not imagine that anybody would manipulate the alcolock at all.

Several of the respondents took up the problem that there was no connection between the alcolock device program and the treatment program (Rattfällan – The Steering Wheel Trap). Some pointed out the importance of participating in the treatment program and were of the opinion that participating only in the alcolock program would not have the same positive effect. Several were convinced that they would not have arrived at the same insights without participation in the treatment program.

Several respondents considered that the proposed alteration in the law so that "all those convicted of drunken driving should be forced to install alcolock devices in their vehicles" should not be approved. The reason for this opinion was that they considered that drunken drivers could be placed on a level with others who had been convicted of different crimes, and that a crime has been atoned for when the sentence has been served.

## 1 Introduktion

Andelen förare som kör med en olaglig nivå av alkohol i blodet, dvs. 0,2 promille ligger på ungefär 0,2 procent av samtliga förare. Trots att andelen förare är relativt låg är de överrepresenterade i olycksstatistiken. År 1989 var andelen dödade personbilsförare med minst 0,2 promille alkohol i kroppen 31 % och år 2005 hade denna andel ökat till 34 % (Laurell, 2007). Bland ungdomar upp till 24 år ligger samma andel på 74 % vilket kan jämföras med cirka 10 % bland förare 35 år och äldre. Bland de äldre är singelolyckor den vanligaste formen av olycka, 44 % av samtliga dödsfall drabbas alkoholpåverkade bland förare 35 år och äldre.

Polisen utförde under 2005 totalt 1 708 500 utandningsprov (Laurell, 2007). Andelen som lagförs för rattfylleri ligger på cirka 1 500 personer per år (SOU 2006:72). Då ett ingripande görs kan olika straff utfärdas. Det mildaste är en varning vilken kan utfärdas om en förare kör bil med en alkoholkoncentration i blodet som understiger 0,5 promille. Praxis är att utfärda varning om halten ligger mellan 0,2 och 0,35 promille (SOU 2006:72). Därefter kan påföljden bli böter eller fängelse i högst 6 månader. Om föraren gjort sig skyldig till rattfylleri eller grovt rattfylleri (1,0 promille eller mer) återkallas körkortet och i vissa fall kan det också leda till frihetsberövande. Fängelsestraffet kan uppgå till 2 år om föraren även kört bilen på ett sådant sätt att det innebar påtaglig fara för trafiksäkerheten. Sedan 1999 finns även en lag om villkorlig körkortsåterkallelse då körkortshavaren har rätt att köra fordonet under vissa förutsättningar där ett av dessa är att installera ett alkolås. Denna verksamhet beskrivs mera ingående under avsnitt 1.2. Effekten av s.k. hårda metoder har studerats och då det handlar om böter eller indraget körkort upplevs det sistnämnda som allvarligast (Dünkel & Glitsch, 2000). I samma studie fann man även att risken för upptäckt och straff upplevdes som väldigt liten. Upptäcktsrisken kan även påverka regelefterlevnaden då en rad olika studier visar att sanktioner endast får effekt om den upplevda risken att bli upptäckt är stor (se Guppy, Clay & Albery, 2004).

Som tidigare nämnts är ungdomar överrepresenterade bland dem som blir dömda för rattfylleri, en annan grupp är de som har alkoholproblem ([www.vv.se](http://www.vv.se)). Detta avspeglas också i att andelen rattfylleridömda förare som återfaller är hög, cirka 7 % återigen inom 1 år och 15 % inom 3 år (Wiklund, 2006). Även studier utanför Sverige har funnit att 20 till 30 % av dem som blir tagna för rattfylleri har tidigare blivit dömda (Freeman, Liossis & David, 2006). Freeman, m.fl. (2006) pekade på att förare i denna grupp är väldigt svåra att påverka eftersom de verkar immuna mot de sanktioner som samhället utfärdar.

Rent generellt har man sett att attityden till rattfylleri är negativ och att rattfylleri är förbundet med stora risker (Stradling, Manstead och Parker, 1991; [www.vv.se](http://www.vv.se); Åberg, 1993). Men bland de som kör påverkade finns en mera förlåtande attityd och studier har visat att man inte tror att förseelsen skall leda till något negativt. En orsak till detta är att alkohol i sig förvränger självbilden vilket kan leda till en övertro på sin egen förmåga (Bornewasser & Glitsch, 2000). Men andra studier har även visat att det inte enbart beror på den direkta effekten av alkohol eftersom denna positiva bild även finns kvar då förarna är nyktra. Davies, Broughton, Clayton och Tunbridge (1999) intervjuade en grupp förare som påstod att bilkörningen inte påverkades av att de hade druckit stora mängder alkohol. Detta styrks också av Guppy, m.fl. (2004) som fann att förare som regelbundet körde bil påverkade t.o.m. ansåg att ett eller två glas alkohol förbättrade deras körförmåga. Denna grupp ansåg också i högre grad än de andra att risken att råka ut för en olycka var liten.

Förutom attityder är den subjektiva normen en viktig faktor som påverkar beteendet. Den subjektiva normen beskriver individens upplevelse av om deras eget beteende är accepterat eller inte. Åberg (1993) fann att de förare som körde alkoholpåverkade trodde att deras närmaste accepterade beteendet. Freeman m.fl. (2006) visade på att detta kanske inte enbart är en föreställning eftersom personer som regelbundet kör rattonyktra också umgås med personer som inte anser att detta är oacceptabelt. Slutsatsen från olika studier är att enbart övervakning och straff inte har någon effekt på denna grupp utan att de även måste få sin föreställningsvärld ifrågasatt vilket endast kan göras med hjälp av behandling.

## 1.1 Behandlingsprogram

*Rattfällan* är ett behandlingsprogram för rattfyllerister inom Frivården som av Tingsrätten dömts till behandling enligt ”skyddstillsyn med föreskrift”. Ett kontrakt upprättas med Frivården, behandlingsansvarig och den dömda. Rattfällan innehåller ett informations- och påverkansprogram som ger ökade kunskaper om alkohol och trafik och som pågår under ett år. Information och diskussioner sker i grupp.

*Rattfällan* har ingen nationell programverksamhet utan bedrivs i olika kommuner med egna framtagna modeller, interkommunal rattfälla. Exempel kan ges från en kommun i Sverige som valt att bedriva ett sådant program i internatform. Den totala tiden för ett program är 25 timmar plus den tid det tar för varje enskild klient att studera Kriminalvårdens kursmaterial: *Alkohol och droger*. Programmet inleds med ett internat på två dagar med en efterföljande halvdags återträff/uppföljning. Under de två dagarna som klienter och frivårdsinspektörer lever och bor tillsammans bjuds externa föreläsare in för att komplettera med sin kunskap inom specifika områden. Exempel är en sjuksköterska som berättar om skadeverkningar, polisen som berättar om trafik och alkohol, en präst som diskuterar etik och moral samt möte med ett brottsoffer som drabbats av rattfylleribrott på ett eller annat sätt. En av fördelarna som de kursansvariga kan se med denna modell är att under den tid som de vistas tillsammans kommer de nära sina klienter vilket leder till ett ömsesidigt ökat förtroende. Man kan från frivårdens håll påvisa ett mycket bra resultat då endast 6 % har återfallit i trafiknykterhetsbrott (Ask, 2005).

## 1.2 Alkolåsprogrammet

Lagen om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse infördes 1999 och sedan dess har cirka 2 % av dem som lagförts för rattfylleri deltagit (SOU, 2006:72). Till att börja med ingick tre län i försöket men sedan 2003 finns det i hela landet. Villkoret för att ingå i denna verksamhet är att föraren under en fastställd tid inte kör andra körkortspliktiga fordon än de som är utrustade med ett godkänt alkolås. De skall då iaktta vissa föreskrifter om installation, användning och kontroller av alkolåset. Förutom alkolås skall personen genomgå regelbundna läkarbesök och på så sätt styrka att han/hon avhåller sig från alkohol. En ansökan om att ingå i försöket och få ett alkolås inmonterat i bilen görs genom länsstyrelsen. Till ansökan skall fogas ett läkarintyg, ett avtal om leverans, inmontering av alkolås och hyra av alkolås samt en redogörelse i vilken sökanden förklarar sig villig att följa de särskilda villkor för fortsatt innehav av förarbehörighet som gäller enligt denna lag. När en ansökan bifalls gäller en villkorstid om två år.

Deltagandet sker på egen bekostnad och beräknas uppgå till cirka 50 000 kronor som fördelas under den tvååriga försökstiden (Vägverkets publikation 88495, 2005). Kostnaden kan variera ute i landet beroende på hur mycket varje läkarbesök kostar. Det är landstingen eller privatläkare som avgör hur mycket läkarbesöken inklusive provtagning kostar.

### 1.3 Teknisk information om alkolås

Alkolåset är en teknisk anordning som är kopplad till bilens tändningssystem. Före start av fordonet måste föraren blåsa i ett munstycke där utandningsluften kontrolleras samt avge ett s.k. humljud. Blåsningen ska göras under en tid av 5½ sekund och utgöra 75 % av lungvolymen. Efter 3 sekunder ska humljudet genomföras i ca 2½ sekund. Om allting fungerat som det ska knäpper det till i alkolåset och bilen går att starta. Om utandningsluften innehåller alkohol motsvarande 0,2 promille eller mer går motorn inte att starta. Under färd måste föraren också blåsa vid slumpmässiga kontroller samt avge humljud. Om det finns alkohol i utandningsluften registreras det i alkolåsets minnesfunktion. Varje blåsning i låset kräver en luftvolym på minst 1,2 liter. Ett fordon med den här typen av alkolås kan köras av andra men den som deltar i alkolåsprogrammet är personligen ansvarig för allt som registreras i alkolåsets minne. De lås som vanligtvis används inom försöksverksamheten behöver service minst 4 ggr/år (SOU, 2006:72). Utredningen lyfter även fram en rad problem med de alkolås som används idag och föreslår att staten öronmärker forskningsmedel för utveckling av alkolås. De problem man diskuterar beror delvis på att det är svårt att mäta alkoholhalten i utandningsluften vid så låga nivåer som gäller i Sverige samt vårt kalla klimat. Andra problem är:

- Höga årskostnader
- Inga reglerade krav på typgodkännande och fortlöpande funktionskontroller för varierande verksamheter
- Sensorprestandan är inte stabil vilket ställer krav på täta serviceintervall
- Långa förvärmningstider innan låsen accepterar blåsning
- Besvärligt handhavande med blåsning av vanligtvis minst 1,2 l utandningsluft
- För lätta att manipulera för den som vill och har teknisk kunskap
- Hög energiförbrukning – ställer krav på strömförsörjning
- Brister i robusthet och kvalitet – blir dock successivt bättre.

(SOU, 2006:72, sid. 102).

## 1.4 Alkolåsutredningens slutbetänkande

Regeringen förordnade, riksdagsledamoten Karin Svensson Smith, att vara särskild utredare till Alkolåsutredningen (N 2004:16). Utredaren har till regeringen överlämnat ett delbetänkande ”Öppna möjligheter med alkolås (SOU 2006:72)”. Utredningen lyfter fram tio punkter som har stor betydelse för Sveriges nationella arbete för att kunna ge förutsättningar för genomförande av en generell lagstiftning kring alkolås. De tio punkterna är: Regeringsuppdrag till Vägverket om kvalitetssäkring av alkolås, statliga forskningsmedel öronmärks för utveckling av alkolås, regeringen föreslås bilda en koordineringsgrupp tillsammans med Vägverket och fordonsindustrin med syftet att främja arbetet med alkolås – särskilt på ett internationellt plan, alla som gjort sig skyldiga till rattfylleri får krav på att endast köra fordon med alkolås som villkor för fortsatt körkortsinnehav, Rikspolisstyrelsen får i regleringsbrev alkoholutandningsprov som prioriterad uppgift, statens fordon förses med alkolås, alkolås i förmånsbilar ska medföra ett sänkt förmånsvärde och därmed lägre beskattning från och med 2009, det ekonomiska ansvaret för trafikolyckor överförs till trafikförsäkringen där alkolås kan vara ett kriterium för en sänkning av försäkringspremierna, alkolås blir ett villkor i allt fler upphandlingar av transporter och 6 av 7 riksdagspartier verkar för att alkolås ska vara obligatoriskt i nya fordon. Utredningens bedömning är att i en framtid kommer tekniken med alkolås att vara en lika självklar del av säkerhetsutrustningen som bilbälten upplevs idag.

## 1.5 Syfte och frågeställningar

I delbetänkande ”Öppna möjligheter med alkolås” (SOU 2006:72) föreslås att alla som gjort sig skyldiga till rattfylleri får krav på att endast köra fordon med alkolås som villkor för fortsatt körkortsinnehav. Föreliggande studie har två syften: Det första är att undersöka vilka erfarenheter och attityder en grupp individer som blivit dömda för rattfylleri har då det gäller att köra bil med alkohol i kroppen. Det andra syftet är att undersöka vilken inställning de rattfylleridömda har till alkolås rent allmänt samt deras syn på ovanstående förslag.



## 2 Metod

VTI har genomfört djupintervjuer med 11 personer som hade dömts till rehabilitering för rattfylleri (10 män och 1 kvinna med en medelålder av 45 år). De allra flesta hade haft körkort ganska länge, flertalet mer än tjugofem år. Endast en person hade haft sitt körkort kortare tid än tio år. Alla respondenter hade en BAC nivå (Blood Alcohol Concentration) som översteg 1,0 promille vilket inneburit att deras körkort blivit återkallat. Fem personer hade ansökt om att installera alkolås i bilen och hade därmed efter beslutet verkställts kunnat fortsätta köra bil. Alla hade dömts till behandling enligt ”skyddstillsyn med föreskrift” som inneburit deltagande i ett behandlingsprogram ”Rattfällan” och på så sätt undvikit fängelsestraff.

Djupintervjuer genomfördes efter en fastställd intervjuguide, se bilaga 1, med utrymme för spontana kommentarer, s.k. semistrukturerade kvalitativa intervjuer. Detta innebar att guiden inte följdes strikt utan frågor ställdes i den ordning som var naturligt samt att respondenten fick chans att utveckla sina synpunkter. Intervjuerna genomfördes i möte med intervjupersonerna, i de flesta fall i anslutning till behandlingscentret. Varje intervju tog ca 45–60 minuter och spelades in. Deltagarna informerades om att intervjuerna var konfidentiella och kunde om så önskades avbryta inspelningen. Som tack för sin medverkan fick deltagarna ett presentkort.

### 2.1 Analysmetod

Intervjuerna transkriberades ordagrant<sup>1</sup> och därefter skedde analysen av intervjuerna i två steg. För det första kodades svaren utifrån den guide som använts och en matris sammanställdes där varje persons svar på varje fråga sammanfattades. I det andra steget genomlästes transkriptionerna ytterligare en gång. Ett antal utdrag valdes ut för närmare analys. Dessa utdrag baserades både på induktion dvs. tidigare forskning och deduktion dvs. ett antal premisser som framkom under intervjuerna.

### 2.2 Etiska överväganden

Intervjupersonerna har före intervjun erhållit information om studiens bakgrund och övergripande syfte. I enlighet med Vetenskapsrådets forskningsetiska riktlinjer har vi aidentifierat våra intervjupersoner vid såväl seminarier som i skriftliga sammanhang, där studien och dess resultat avrapporterats. Intervjumaterialet hanteras konfidentiellt. Endast forskare och forskningsanknuten personal vid VTI har kommit i kontakt med bandinspelningarna och uppgifter om vilka som har intervjuats (CODEX, 2006).

---

<sup>1</sup> I den här studien har vi valt en nivå på transkriptionerna med ordagrann, stavningsnormerad utskrift av intervju svaren. Citaten som återges är ordagranna utdrag ur intervjuerna.

### 3 Resultat

Resultaten från studien är uppdelad i två delar, den första behandlar förarens erfarenheter och attityder till rattfylleri och den andra deras syn på alkohol rent allmänt samt deras syn på Alkolåsutredningens slutbetänkande (SOU, 2006:72).

#### DEL I: Attityder och normer

##### 3.1 Rattfylleri – respondenternas historik

För nio av de elva personerna som deltog i studien var det första gången som de blivit fällda för rattfylleri. För en person var det andra gången och för en annan tredje gången. Den sistnämnda personen hade tidigare som följd av rattfylleri både suttit i fängelse och blivit av med sitt körkort.

Sex personer erkände att de kört med alkohol i kroppen vid flera tillfällen. En av dem svarade:

*”Det går inte att räkna på mina fingrar och tår.” (ip 3)*

Men han tillade att han aldrig blivit stoppad tidigare. För tre personer var det första gången. Ytterligare två personer talade om att det var första gången men senare i intervjun framkom det indirekt att så inte kunde vara fallet.

##### 3.2 Skäl till onykter körning

Respondenterna uppgav flera olika skäl till varför de kört onyktra. Grovt kan man dela in dem i tre olika grupper: En *extraordinär situation*, *ren slentrian* och *dagen efter* då man trodde att alkoholen gått ur kroppen.

I den första gruppen, *extraordinär situation*, finns det en man som körde, trots onykterheten, till sjukhuset med sitt svårt sjuka barn. Enligt honom kunde de inte vänta på en ambulans. I denna grupp fanns även en man som under en tid varit utsatt för stress både på arbetet och i privatlivet. Efter ett uppslitande gräl med sin före detta fru tog han bilen till krogen där han sedan drack en hel del alkohol. Därefter satte han sig i bilen och körde iväg men han kom bara 400 meter innan polisen stoppade honom. Så här beskriver han om det som hände:

*”Mitt minne av det här är när jag satt där och beställde in 6 whisky, det kommer jag ihåg. Så drack jag lite av det här och någonstans där försvann mitt minne. Nästa minne jag har är när jag vaknar i en cell.” (ip 7)*

En tredje person hade druckit alkohol och sedan beslutat att ta bilen för att hitta sin sambo som han trodde befann sig hos sin nya älskare:

*”då helt plötsligt hade jag tagit bilen och dragit iväg till den här killen för jag trodde hon var där /.../ det var en väldigt specifik situation /.../ körde in i en mur /.../ polisen kom. Kommer inte ihåg någonting /.../ jag hade tydligen kört in i en mur.” (ip 11)*

I den andra gruppen var det mera slentrian som inte utlöstes av en speciell händelse. En av respondenterna kommer inte alls ihåg varför hon kört. Hon var i sommarstugan och hon ville helt enkelt åka därifrån. En annan hade glömt hundkopplet hemma och tyckte det var besvärligt att promenera med hunden utan koppel.

*”Jag tänkte nog inte. Nej, jag vet inte. Man satte sig bara i. Nu i efterhand så tycker man ju liksom, så dum i huvudet kan man egentligen inte bli. Men det kan man bli.”*  
(ip 4)

En annan person i denna grupp, som hade haft problem med alkohol under flera år, hade åkt en tur i skogen där han vid flera tillfällen stannade och drack den inköpta spriten. Efter detta råkade han ut för en allvarlig singelolycka som rapporterades till polisen.

I den tredje gruppen körde man dagen efter eller då man trodde att alkoholen gått ur kroppen. En person talar om att han ofta körde bakfull men det var inte heller ovanligt att han även körde direkt efter det han druckit. En annan person som under en tid haft problem med alkohol hade druckit hela natten och på morgonen satt han sig i bilen.

*”inte direkt efter, min far gick bort och sen så hade vi begravning och då var det himla mycket att stå i”// Det var en sådan anspänning, jag tittade på TV och drack vin och kunde inte slappna av och fortsatte ända in på morgonen. Inte så att jag blev full någon gång. På något sätt så slutade jag dricka vin och drack vatten, fortsatte med olika saker. Det blev inte mycket sova. Sedan hade jag en förfrågan på hur mycket bensin som min fars bil drog och det var just den jag körde då. Då tänkte jag, eftersom man är så inne i allt, det ska snurra på. Jag har bara 200 m till macken då kan jag åka dit och fylla upp tanken och så får jag det klart”. (ip 8)*

### 3.3 Upplevelse av promillehalt

De flesta reflekterade inte över om de hade för höga halter i blodet eller inte. En person som hade alkoholproblem menade att:

*”Problemet är att när man har någon form av missbruk eller när man dricker mycket så kan man komma upp i oerhörda mängder men hjärnan är inte med riktigt. Men benen är det, du står upp ändå.” (ip 11)*

Kommentarer som att de kände sig helt OK och att de kunde köra utan problem var inte ovanliga. Detta gällde även en respondent, som varit alkoholberoende under en längre tid, som aldrig reflekterade över att han kört onykter. Han tillade att han inte kände sig onykter.

*”.../ ”Jag kände mig helt OK. Jag hade sovit några timmar så jag kände mig inte sliten. Jag kände mig pigg och fräsch. .../ Jag fick följa med och de tog körkortet.” (ip 8)*

Däremot menade någon att han ibland funderat över hur han kommit hem. Han hade dock hela tiden förträngt tanken på att han själv skulle ha kört, eftersom han visste hur onykter han varit.

*”.../ ”Jag hade kompisar som bodde i närheten. Dom kunde ju ha kört mig hem. För jag var ju rätt full igår, tänkte jag, så det kan ju inte vara jag.” (ip 3)*

Det tycks även vara så att flera av respondenterna inte riktigt visste hur många promille de haft i blodet. De hade ju bara tagit något glas och de hade ju druckit under så lång tid var några skäl som angavs. En respondent berättade att han ställde upp som chaufför för att vara snäll:

*”Grejen var den att vi satt och snackade under kvällen. Då vet jag att tanken slog mig ’Hur gör du nu då’ för egentligen skulle jag inte ta bilen hem men så kom frågan för han skulle ta ett tidigt morgonflyg .../ nu får det bli Loka Citron resten av kvällen. Det var kanske tre timmar.” (ip 5)*

Trots att de inte reflekterade över om de hade för höga halter i blodet så vittnade några om en oro då de såg en polisbil. En utav respondenterna som tidigare sagt att han inte kände sig påverkad reagerade ändå så här då han såg polisen:

*”Är det mig dom är ute efter, /.../ man försökte komma undan på småvägar och så.”*  
(ip 6)

### 3.4 Alkoholens effekt på bilkörningen

I samband med att respondenterna diskuterade sin upplevelse av promillehalten så la de till att de inte såg sig själva som en trafikfara. Endast två av respondenterna ansåg att alkoholen gjorde dem till sämre förare. Den första personen svarade kategoriskt ja på frågan och tillade att det var tur att inget hände. Den andra personen svarade också ja på denna fråga men hans svar visade sig vara mera tvetydigt:

*”Ja, det måste jag ju säga. Jag har inte druckit en droppe sedan dess. Det är inte klokt.”* (ip 7)

*”Ja.. absolut.. noll koll på bilen.”* (ip 3)

För respondent nummer 3 verkade detta endast gälla då han var nykter då han var påverkad så brydde han sig inte om riskerna och verkade mera självsäker:

*”Kan jag köra, så kan jag köra.”* (ip 3)

En person som haft närmare 3 promille i blodet kände sig inte nämnvärt påverkad och han upplevde inte att han varit en sämre förare. Han tyckte att han var så rutinerad att han även klarade av att köra när han druckit alkohol:

*”Jag har kört så pass mycket, 6 000 mil/år, under alla dessa år, ungefär där. Bilarna går av sig självt. Det sitter i ryggmärgen.”* (ip 6)

En annan person som hade blivit stoppad i en rutinkontroll och som inte känt sig berusad beskrev sig själv så här:

*”allting var klartklart i huvudet./.../ ”Jag körde lika perfekt som jag alltid gör /.../det finns många som tål hur mycket som helst och det märks inte.”* (ip 5)

Enligt honom var det värre med trötthet i trafiken och han jämförde Sverige med andra EU länder där promillegränsen var högre.

Det fanns också de som var medvetna om att alkoholen kunde ha en viss effekt men att man genom att köra mera försiktigt kunde kompensera för detta. På frågan om alkohol förändrade hans sätt att köra bil svarade en respondent så här:

*”Nej, inte i mitt fall då, det enda var att man körde försiktigare i stort sett. Man försöker bara ta sig hem så försiktigt och lugnt som möjligt så att det inte skulle ställa till med något elände någonstans i något gathörn.”* (ip 4)

I ett fall hade resan slutat med en olycka. Denna person hade inte krockat på 30 år och fann det därför svårt att förstå att han var vållande trots att han varit påverkad av alkohol:

*”Det beror på hur man ser det. Det var en korsning och taxibilen som körde på mig kom från höger. Han hade förvisso företräde men jag vet ju att då jag tittade, jag liksom läste av korsningen, vänster-höger. Jag vet att någonting annat hände på högersidan. Jag vet, jag är i stort sett säker på att den här taxin stannade för en gångtrafikanter eller någonting som gick över vägen. Exakt den detaljen hur det var det har jag svårt att*

*minnas därför krocken 'var kom han ifrån'? Jag upplevde helt klart att jag hade fritt i korsningen och jag var ju nästan över korsningen när han körde in i mig. /.../ jag antar att jag fick skulden" /.../. (ip 8)*

Detta innebar att han efter olyckan fortfarande inte ansåg att alkohol och bilkörning kunde vara ett problem. Det var först senare då han förlorade sitt körkort som han insåg att han behövde göra något.

### 3.5 Strategier för att undvika att bli avslöjad

Eftersom de flesta inte trodde att det märktes att de var onyktra så upplevdes risken att bli upptäckt som väldigt liten. En av respondenterna menade att det var ren otur att han fastnat i en rutinkontroll. En annan svarade att han inte tänkte på att det han gjorde var straffbart:

*"Jag tror inte att man tänker på straffskalor när man sitter i den situationen som att köra när man är på fyllan. Jag har svårt att tänka att man överhuvudtaget tänker." (ip 3)*

De som ändå var medvetna om risken att bli upptäckt hade anammat olika strategier för att undvika kontroller. En av respondenterna berättade att det inte var någon risk alls att köra i Stockholms innerstad, bara man valde de rätta vägarna och rätt tidpunkt på dygnet.

*"Om man bor i Stockholms innerstad, som jag gjorde då, innanför tullarna och man åker hem någonstans mellan 2-3 på natten /.../ som vi kallar det inomskärs, dvs. inom tullarna, så fanns det inte en chans att åka fast." (ip 8)*

En annan person valde mindre vägar då han upptäckte att det fanns polisbilar på stan.

### 3.6 Känslor av skuld och skam

Fem av de elva respondenterna skämdes mycket för det inträffade. För en av respondenterna verkade skamkänslan vara kopplad till att han haft en väldigt hög moral som han inte lyckats leva upp till. Han hade även hindrat andra från att köra påverkade så för honom kom det som en chock att han blivit tagen för rattfylleri:

*"Vi har tagit dig i bilen, nej sa jag, det är helt omöjligt. Jag kör inte bil när jag har druckit. Det är inte jag." (ip 7)*

Efter detta ändrades hans självbild:

*"Jag trodde att jag var så pass stark att jag skulle klara det mesta med det finns situationer i livet när man tappar kontrollen." (ip 7)*

Detta var ett hårt slag eftersom han alltid strävat efter total kontroll. För denna respondent var det vid tiden för intervjun fortfarande svårt att förstå det inträffade: *"Det är svårt att ångra något som man inte förstår att man gjort. Det är jättesvårt." (ip 7)* För honom verkade ett sätt att hantera skammen att förneka den. Ett annat var att överföra skulden på någon annan. Hans fru hade nämligen också fått skuld-känslor eftersom det var efter deras gräl som han åkt till krogen. Han tillade dock att han inte ville lägga något ansvar på henne.

En av respondenterna som själv arbetade med missbrukande ungdomar, hade naturligtvis haft mycket svårt för att berätta vad som hänt på sin arbetsplats och den officiella versionen var att han kört för fort och därför blivit av med sitt körkort.

Skamkänslan verkade också vara kopplad till att de i samband med förseelsen varit tvungna att erkänna för sig själva och andra att de hade problem med alkohol. En person uttryckte det så här:

*”Sjönk så långt ner i botten som du kan tänka dig.” (ip 4)*

Vid tiden för intervjun hade han fortfarande inte erkänt det för alla och inte helt och hållet för sig själv. För honom var en alkoholist någon som satt på en parkbänk.

Anledningen till att sex personer inte uttryckte någon större känsla av skam kunde vara att de inte själva tog ansvar för det som inträffat eftersom de inte hade kontroll över sin situation, eller att det var en speciell händelse och att rattfylleri inte sågs som ett problem.

I det första fallet upplevde en av respondenterna först skam och tyckte illa om sig själv men efteråt försvann denna känsla eftersom han ansåg att han inte kunde ha handlat på något annat sätt. Han hade problem med alkohol och kunde därför inte bedöma läget som han uttryckte det. Den person som kört sin dotter till akuten kände heller inte någon skuld eftersom han inte ansåg att han kunde ha handlat på något annat sätt. Däremot skulle han ha skämts om han kört efter en fest då hade han känt sig som en *”jävla nolla”*. Sedan fanns det de som inte såg rattfylleri som ett problem, i varje fall inte med den halten som de haft i blodet.

Flera var dock mycket tacksamma över att inget hänt, dvs. att ingen annan blivit skadad i samband med deras körning. Två av respondenterna fick sig riktiga tankeställare och sökte aktivt efter hjälp dels i form av psykologbehandling, dels i form av rehabiliteringsprogrammet Rattfällan.

### 3.7 Den subjektiva normen

Den subjektiva normen beskriver vad man tror att individer i ens omgivning anser om de som utför en speciell handling. I denna studie trodde sex av respondenterna att deras närmaste skulle misstycka att de körde bil då de hade druckit alkohol, fyra att de skulle acceptera och en person var inte intresserad av vad andra tyckte:

*”Det skiter jag ganska högaktningfullt i. Det är inte deras business.” (ip 3)*

En av respondenterna trodde att andra skulle tycka att det var olämpligt men han upplevde inte att de dömt honom eftersom de visste att det var en ren tillfällighet. Han hade också fått bekräftat från polisen att han inte var *”den typen som körde rattonykter”*. (ip 5). Mannen som kände enorm skuld eftersom han svikit sina ideal svarade att ingen trodde honom då han berättade.

Flera respondenter uttryckte dock en lättnad över hur positiva reaktionerna varit. Någon vittnar om att vänner och familj tyckt att det var starkt att respondenten varit så öppen-hjärtlig och hade också lovat att stötta på bästa sätt.

Andra respondenter berättade om en mera liberal syn och att de närmastes reaktion var att det också skulle ha kunnat hända dem:

*”Reaktionen blir inte mot mig utan de studsar tillbaka till dom själva – oj det här kunde ha hänt mig.” (ip 8)*

*”Mina närstående förstod mig i den här situationen. Det är inga konstigheter så.” (ip 11)*

En annan menade på att hans närmaste inte tyckte att det var så farligt och att det var ganska vanligt. Denna syn delades också av en annan som frågade sig själv hur många förare som verkligen kunde säga att de aldrig kört över gränsen:

*”Tyvärr är det ju ganska vanligt, Det står nästan dagligdags i pressen, så folk har fått en mildare syn på det här med rattonykterhet.” (ip 2)*

*”Jag tror att det är väldigt få.” (ip 4)*

En annan indikation av normen i samhället är om andra försökt hindra att en person kört onykter. Flera av respondenterna var vid tillfället ensamma och ingen kunde hindra dem från att köra. Andra berättade att någon sett att de varit onyktra och larmat polis. I ett fall hade en nära anhörig, efter genomförd bilfärd, kallat på polis, medan passageraren i ett annat fall inte märkt något av onykterheten – troligen på grund av sin egen onykterhet.

En av respondenterna, som uppgav att han tidigare kört onykter åtskilliga gånger – var mycket förvånad över att ingen hindrat honom. Han vet med sig att han besökt samma bensinstation många gånger när han varit rejält berusad och sedan kört därifrån utan att någon har hindrat honom.

*”Nej, inte vad jag vet. Jag vet att jag kommit in på Statoil flera gånger asplakat och varit på väg hem och dom har inte ringt /.../Så länge jag kom tillbaka så visste de att inget hade hänt. Jag vet inte vad de dödade sitt samvete med.” (ip 3)*

### 3.8 Insikt om det egna beteendet och alkoholberoendet

Alla respondenter genomgick ett behandlingsprogram och alla var eniga om att det var just detta som hjälpt dem. Att enbart förlora körkortet räckte inte, vad de behövde var stöd och en insikt om sitt alkoholproblem, något som de förnekade tidigare:

*”Jag tror inte ett ögonblick på att man kan straffa bort ett missbruk. /.../ Någon form av missbrukare sedan om man kallar det för alkoholism eller helgalkoholism eller vad man kallar det, det spelar ingen roll, men någon form av missbruk. Jag är helt övertygad om det /.../ man kan inte hantera alkohol.” (ip 11)*

Flera av dem berättade att de tidigare förnekat sitt alkoholberoende. En annan av dem hade efter en tids behandling kommit till insikt om att rattfylleri var kopplad till hans alkoholism. Innan han påbörjade programmet hade han inte upplevt sig själv ha några problem. Han pekade på att hans bakgrund och moral inte passade in med detta. Han beskrev sig sedan som en Dr Jekyll och Mr Hyde. Men en annan hade troligen varit mycket medveten om sin stora alkoholkonsumtion, men hela tiden dolt detta för sin familj. När de träffades höll han sig alltid i det närmaste nykter – *”... ett halvt glas rött och det har räckt hela kvällen ...”* – och för att dölja att han blivit av med sitt körkort lånade han bilen och parkerade den runt hörnet, som för att visa att allt var som det skulle. Han brukade även låta det gamla körkortet sticka upp i fickan.

För en utav respondenterna som tidigare fällts för rattfylleri blev det sista tillfället väldigt annorlunda från de andra. En anledning till detta var att han då varit med om en singelolycka som hade skrämmt honom och därför kände han behov av att få hjälp. Det var då första gången som han berättade för sina arbetskamrater och vänner, tidigare hade han hållit både sitt alkoholproblem och sina förseelser hemliga, t.o.m. för sin fru. Han hade lyckats med det eftersom han utvecklat en enorm skicklighet i att ljuga. Nu blev det annorlunda eftersom han i och med behandlingen blivit medveten om att han behövde deras stöd. Att stå inför sina kollegor beskrevs som enormt smärtsamt *”det var*

*som att dra ned sina byxor*". Han trodde att de skulle fördöma honom och se honom som en *"riktig idiot"*. Till sin förvåning fick han ett enormt stöd men han tillade att om någon talat om för honom att reaktionen skulle bli så positiv så skulle han inte ha trott dem. För hans del hade programmet gett honom ny insikt och ett förändrat beteende men han påpekade att det var för att han varit envis och sökt hjälp. I annat fall hade han fått vänta i nio månader tills domen blev verkställd och det hade förmodligen varit för sent enligt honom.

Även mannen som kört påverkad eftersom han skulle ta sin dotter till sjukhus medgav senare i intervjun att han haft problem med alkohol. Behandling hade ökat insikten men först såg han det hela som *"bullshit"*. (ip 9)

*"Även när det här tar slut och domen är klar så kommer jag aldrig att dricka som förut /.../ jag ser inte mig själv som en alkoholist men högkonsument som säkert 70 % av svenska folket är."* (ip 9)

Flera av respondenterna uppgav också att de slutat att dricka alkohol helt och hållet och någon menade att han numera var mer negativ till liberaliseringen av svensk alkoholpolitik, som enligt hans tycke kan leda till stora problem i framtiden:

*"Det som vi är på väg emot, after-work, after-ski och allting, import över nätet, liksom hela köret. Jag tror att det är katastrof för oss svenskar. Vi har ju ändå varit lite skyddade på grund av Systembolaget. Det räcker med att åka över bron och titta hur det är i Danmark. Det är ju sju resor värre."* (ip 4)

### 3.9 Konsekvens av det indragna körkortet

Rattfylleriet hade lett till förändringar för alla de intervjuade respondenterna. Någon hade bytt arbetsuppgifter inom ramen för sin tjänst, andra hade bytt arbetsplats eller lagt ner den egna verksamheten. De som inte valt alkohol och därför slutat att köra bil har fått se sig om efter andra typer av färdmedel, t.ex. kollektivtrafik. En av respondenterna var mycket positiv till denna *"nyupptäckt"*:

*"Ja, jag var en bilmänniska. Jag hade inte satt mig in i och tittat efter bussturer. Det var smidigt. Men nu har man ju lärt sig att använda kollektivtrafiken på ett annat sätt. Det är en form av planering. När jag ska ta mig in till stan – När går sista bussen? – så håller jag den tiden."* (ip 6)

Men alla hade inte samma möjligheter att resa kollektivt och någon menade att man efter att körkortet blev indraget blev mer begränsad, framförallt på fritiden.

### 3.10 Sammanfattning del 1

I denna intervjustudie deltog 11 personer som hade kört bil med alkohol i kroppen. Samtliga var dömda och istället för ett fängelsestraff hade de dömts att genomgå behandling. De flesta hade kört alkoholpåverkad vid ett flertal tillfällen men endast två personer hade blivit fällda tidigare. Detta är kanske inte så förvånande eftersom de flesta som kör rattonyktra gör det obemärkt. Skälet till att de vid det senast tillfället kört påverkad kunde delas in i tre grupper; en extraordinär situation, ren slentrian och dagen efter då man trodde att alkoholen gått ur kroppen. För många handlade det dock om att man tog bilen utan att reflektera något nämnvärt över att man var påverkad eller inte. Denna brist på reflektion var också kopplat till deras upplevelse av promillehalten. De flesta reflekterade inte över om de hade för höga halter i blodet eller inte. Trots det var det några som ändå blev oroliga då de såg en polisbil. Detta kan då vara en indikation på



att de anade att de druckit för mycket. Ytterligare en förklaring till varför de ändå tog bilen var att de inte upplevde att alkoholen gjorde dem till en sämre bilförare. De flesta upplevde inte att de var påverkade och menade att de klarade av att köra bil utan att råka ut för en olycka. Visserligen var det några som kompenserade detta med att köra försiktigare men det verkade mera vara för att inte dra uppmärksamheten till sig. De flesta påpekade dessutom att de hamnat i en av polisens rutinkontroller och inte blivit stoppade för att de kört på ett olämpligt sätt. Rent generellt upplevdes risken att bli upptäckt som väldigt liten. Trots detta var det ändå några som utvecklat strategier för att minska upptäckssrisken. De körde vid tidpunkter då de enligt egen utsago inte fanns några poliser eller i områden där polisen uppehöll sig.

Händelsen påverkade dem på olika sätt och för en del var känslor av skuld och skam väldigt påtagliga. Dessa känslor var kopplade till den förödmjukelse de upplevde att bli ertappade men också att dömas av närstående. För några blev straffet ett uppvaknande då de insåg att de inte längre hade kontroll över sig själva. De som kände minst skam var de som kunde överföra ansvaret till situationen, dvs. de hade inte någon kontroll över det som hänt eller att de inte kunde ha handlat på annat sätt.

Den subjektiva normen diskuterades också och många trodde att de närmaste ansåg rattfylla vara oacceptabelt. Trots det var det få som kände att deras närmaste dömde dem och en del hade även menat på att det kunde ha hänt dem själva. Det var också intressant att notera tolkningen av media. Eftersom det var vanligt att alkohol och bilkörning togs upp i dagspressen så tolkade man det som att det var relativt vanligt och därmed trodde man inte att det man gjort var så märkvärdigt. Från intervjuerna framkom det också att allmänheten inte alltid reagerade även om en förare var väldigt berusad, visserligen var det några som hade ringt till polisen men absolut inte alla.

Eftersom de intervjuade genomgick ett behandlingsprogram diskuterades även hur detta hade hjälpt dem. De var alla överens om att straffet i sig dvs. att förlora körkortet inte hade räckt utan att de även behövde det stöd och hjälp som behandlingen kunde erbjuda. Det var förövrigt en av respondenterna som tidigare blivit av med körkortet pga. rattfylleri men trots detta återgått till sitt tidigare beteende. Förnekande av att de överhuvudtaget hade ett problem med alkohol var väldigt vanligt. En del hade en bild av sig själva som inte överensstämde med den bild de hade av någon som var alkoholist.

## DEL II: Attityden till alkolås

Fem personer hade låtit installera alkolås i sina fordon. De övriga hade inga egna erfarenheter men hade ändå, genom andra, god kunskap om alkolås.

### 3.11 Inställningen till alkolås – rent allmänt

Att bli dömd till behandling enligt ”skyddstillsyn med föreskrift” förhöll man sig relativt positiv till. Trots det var det flera som uttryckte förbehåll. Deras inställning till alkolåset berodde på hur länge det skulle finnas inmonterat och hur mycket det kostade:

*”Det beror på hur länge det ska sitta, om det ska sitta körkortstiden ut eller under bara en viss period”. (ip 2)*

*”Är det kostnader involverade så ska det vara tidsbegränsat. Man måste förstå. Jag är inte ett dyft negativ till att man sätter in grejer i min bil och säger att du måste ha det här när du ska köra. Det är inga problem, men tar man bort mitt körkort för att jag inte har råd att betala för dom grejer som man har ålagt mig att ha, då blir jag förbannad. Då känner jag mig återigen straffad”. (ip 3)*

En av respondenterna ansåg inte att alkolås skulle per automatik utfärdas om man blivit dömd för rattfylleri utan att det berodde på om det var ett vanligt beteende eller inte:

*”Det ska vara för personer som är i den kategorin att dom skiter i att dom kör fulla. Dom åker dit 1, 2, 3 ggr osv. och man vet att den här killen kommer att åka dit 4 ggr om han inte har något alkolås. Det är den kategorin av folk som ska ha alkolås”. (ip 9)*

Några av respondenterna ansåg att alkolås skulle sättas in i alla bilar som en standardutrustning:

*”Antingen ser man till att alla kan få det eller så inför man det inte.” (ip 3)*

Det fanns olika anledningar till den uppfattningen. En anledning var att de kände sig utpekade eftersom det i dagsläget inte hör till standardutrustningen i alla bilar utan att det oftast är de som är lagförda rattfyllerister som har alkolås. En annan anledning var att det alkolås som idag installeras för lagförda rattfyllerister var komplicerat och om det blev obligatoriskt i alla bilar så skulle det säkert utvecklas och också förändra prisnivån. En respondent ansåg att samhället skulle tjäna på att införa alkolås i alla bilar:

*”/.../ sedan att måla ut oss rattfyllerister som att vi ska vara tvungna att göra det och vi ska göra det. Det ska vara alkolås i bilen, sätt in det i alla bilar.” (ip 4)*

### 3.12 Erfarenheter av att använda alkolås

Det ansågs krångligt att använda den typ av alkolås – åtminstone den typ som respondenterna i studien använt vilken var tillverkad i Kanada i mitten av 80-talet. Flera ställer sig frågande till om det inte fanns någon bättre variant. Som användare av alkolåset kunde man inte lita på att det fungerade. Ibland fick man blåsa många gånger innan bilen startade, vilket gav en osäkerhet hos användarna:

*”Ja, fast det tog 3 veckor innan jag kunde lära mig att blåsa. Jag var uppe och satte in det och då var min man med. Jag fick ju inte köra och då kunde jag blåsa och då hade min man besvär istället. Jag vet att jag satt i flera dagar ute i bilen och försökte och det gick inte. Jag tittade på klockan, 3 sekunder ska man blåsa, och så stod det försök igen, försök igen.” (ip 1)*

Ibland var alkolåset allt för känsligt. För några av respondenterna hade utrustningen gett utslag även om de inte druckit alkohol, och enligt tillverkaren är det sådant som kan hända. För föraren kan det vara ödesdigert eftersom en sådan händelse registreras i alkolåset:

*”Stekt fläsk och en kaviarmacka och det gav 0,25. Dom vägrar på länsstyrelsen att ta bort det. Så är livet för oss som har det här. Det är fruktansvärt.” (ip 4)*

*”Man får blåsa två gånger med alkohol i apparaten innan de tar bort den. Blåser jag en tredje gång tar de bort den och då har jag min spärrtid som är fastslagen. Man kan även blåsa fel utan att ha druckit – det kan bli utslag om jag druckit kaffe, ätit sötsaker och sånt och inte dricker vatten och sköljer munnen.” (ip 10)*

Eftersom all data sparas i alkolåsenheten var det viktigt att då bevisa att utslaget var felaktigt genom att testa alkoholhalten på något annat sätt, exempelvis genom utandningsprov på polisstation eller blodprov. Det kan vara problematiskt för respondenterna, det var inte alltid lätt att veta vart man skulle vända sig om man inte var på hemorten. Det hade under den kalla vintern som varit blivit tydligt att utrustningen inte klarade kyla på ett tillfredsställande sätt. En respondent hade en ny bil men batteriet hade ändå laddats ur av alkolåset vilket förorsakade flera verkstadsbesök.

Något alkolås hade haft konstruktionsfel som gjort det svårare att använda. Efter många om och men fick denna respondent byta alkolås, men innan dess hade det kostat honom mycket. Att servicestället ligger långt från respondenternas hemorter medför att det kan bli riktigt dyrt om något krånglar.

Alkolåset ljuder vid flertalet tillfällen under körning, med ojämna intervaller. Många av respondenterna tyckte att det var lite för ofta som de behöver blåsa under körning. När alkolåset ljuder hade man tre minuter på sig att blåsa, annars gick det inte längre att köra. Att behöva blåsa ofta under en längre färd eller att behöva blåsa under en stressig trafiksituation upplevdes som en trafikfara. En respondent ansåg sig varit mycket nära en kollision på grund av alkolåset:

*”Jag vet att den som har det här låset vill försöka blåsa så fort det går. Är man i en besvärlig trafiksituation och kör exempelvis i Stockholm då är man hela tiden utsatt för att bilar kommer från alla möjliga filer.” (ip 8)*

*”... det piper och det ska upp och joxas och är man ute på motorvägen och det är mycket trafik eller inne i stan också för den delen så kan det hända grejer.” (ip 3)*

Flera av respondenterna kommenterade också att det inte räckte med att man behövde blåsa, man måste även ljuda:

*”En grej till som jag tycker är helt vansinnig. Man blåser och efter 3 sekunder ska du lägga till ett ljud. Du ska brumma. Vad är det? Det måste väl räcka med att jag blåser i den här. Tänk dig när man kommer fram i korsningen, du ska blåsa, du ska brumma, du ska blinka, du ska inte köra över den cyklisten som kommer lite snabbt där, alltså...” (ip 4)*

Alkolåset krånglade till det, inte bara för den som blivit dömd till att använda det, utan för hela familjen om man bara har tillgång till en bil. En respondent berättade att hennes barn inte lånade bilen på grund av alkolåset. Det kändes för krångligt att behöva blåsa.

Flera personer gav förslag till hur tekniken kunde utvecklas och de ansåg att en enklare utrustning skulle vara ett mer önskvärt alternativ. Man jämförde med mobiltelefon som

en framgångsrik teknik med många finesser och hade svårt att förstå att alkolåset måste vara så komplicerat:

*”Ja, men den är stor och klumpig. Om man jämför med din bandspelare och alla mobiltelefoner är den ju väldigt omodern. Dom skulle vara smidigare.” (ip 1)*

*”Bara en sådan sak som mobiltelefon. Jag undrar om intresset överhuvudtaget finns från biltillverkarna.” (ip 5)*

En av respondenterna föreslog ett alkolås som var knutet till dig själv som person, så att man kunde köra alla bilar. Detta förslag kom upp i en diskussion kring om man skulle ha alkolås tillsvidare:

*”Svaret på frågan om man skulle ha alkolås för alltid eller inte är att då skulle man ta fram ett alkolås som jag kan koppla till vilken bil jag vill. Alkolåset är mitt.” (ip 8)*

### 3.13 Alkolås för rattfylleridömda – en ekonomisk fråga?

Endast en av respondenterna ansåg att ekonomin inte varit styrande i valet mellan alkolås och att vara utan körkort under strafftiden. De övriga respondenterna menade att kostnaden varit avgörande. Flera hade varit tvungna att avstå och ansåg inte att det funnits något alternativ överhuvudtaget då den höga kostnaden tvingade dem. Man påpekade att det endast var förunnat personer med rätt ekonomiska förutsättningar att ha alkolås som ett alternativ. De pekade på att det var både dyrt att skaffa alkolås och att inneha det. Att ha alkolås på mer än en bil verkade inte vara ett alternativ för någon. Respondenterna påpekade att kostnaden var viktig att se över om alkolås skulle bli obligatoriskt:

*”Det är många som inte skulle klara av det, det förstår jag. Så på så vis är det en ekonomisk fråga för många. Det är dom som har lite bättre ställt som kan ha det.” (ip 9)*

Kostnaden påverkade också inställningen till om alkolås skulle vara obligatoriskt för dem som är dömda för rattfylleri:

*”Jag är positiv och skeptisk. Därför i min situation har jag inte råd. Med den summan som det är förknippat med nu. Jag är jättepositiv om man tvingar mig om det finns någon som betalar för det.” (ip 3)*

Flera personer tog också upp att en av anledningarna till de höga kostnaderna var bristen på konkurrens. I princip var det enligt dem endast ett företag som handhar systemet i hela Sverige för de som ingår i programmet.

### 3.14 Manipulation av alkolåset

Respondenterna hade samtliga respekt för alkolåset och dess kontrollerande funktioner. De hade gjort ett val, att ingå i alkolåsprogrammet istället för att vara utan körkort och visade tydligt att det var viktigt för dem att följa de föreskrifter som fanns. Trots detta var det några som trodde att det säkert fanns de som skulle försöka lura låset. Några respondenter ansåg också att det var relativt enkelt att manipulera alkolåset då det inte var personbundet. En person påtalar även det oklara regelverket och var osäker på om någon regel brutits:

*”När vi åkte till Skåne var det jag och min kollega. Jag körde halva sträckan så körde han andra halvan. Jag satt bredvid och skötte blåsningen.” (ip 7)*

En annan person uttryckte en stark konflikt till att manipulera systemet genom att be någon annan blåsa:

*"...inte i det läget be någon hjälpa mig att blåsa igång bilen. Det skulle ju vara att tala om att jag har alkoholproblem." (ip 6)*

Även om det skulle gå så var flera respondenter inte säkra på hur de skulle kunna få någon att blåsa igång alkolåset:

*"Skulle du blåsa igång ett lås?" (ip 4)*

*"Jag tror inte, om vi säger så här, det är fredagskväll, klockan är 10 och jag ska åka hem från en fest. Det är 2 som är nyktra på festen. Jag säger "kan du blåsa igång bilen"? Jag tror inte dom gör det. Jag skulle inte göra det. Jag tror inte man har sådana kompisar." (ip 4)*

Medan några var av motsatt uppfattning och hade även vetskap om att det förekommit:

*"Det vet jag förekommer idag. Ja, varför inte." (ip 2)*

*"Ja, det tror jag absolut. Dom som är alkoholiserade och lever det livet ser nog inga som helst spärrar till det [att låta någon annan blåsa]." (ip 9)*

En respondent som själv uppgivit att han kört påverkad av alkohol vid flertalet tillfällen svarade så här på frågan om han trodde att vissa förare skulle missbruka alkolåset, dvs. låta någon annan blåsa:

*"Ja det tror jag. Jag skulle göra det om jag inte var nykter." (ip 3)*

### 3.15 Alkolås som ett lindrigare straff än indraget körkort

Då det gällde alkolås, alkolåsprogrammet och om det kunde vara ett lindrigare straff än att förlora körkortet så gick meningarna isär. Vissa ansåg inte att det var ett lindrigare straff:

*"Nej, det kan jag inte påstå att jag gör. Det drabbar mig. Dom som inte sätter in sparar 100 tkr/år." (ip 4)*

En annan person såg alkolåsprogrammet som en möjlighet snarare än ett straff:

*"Självklart det är en stor möjlighet att få fortsätta köra under den här tiden och att ha körkortet på prov i princip för att se om jag sköter det här, så får jag tillbaka körkortet ograverat." (ip 10)*

Det fanns även de som ansåg att deltagandet i alkolåsprogrammet var ett lindrigare straff än att förlora körkortet:

*"Är man beroende av bilen så är det ett lindrigare straff. Men du blir ändå, på något vis kontrollerad, hela tiden. I mitt fall tycker jag att det är lindrigare men jag har förstått att andra som när jag satt i de här mötena, tycker det är jättejobbigt med låsen. I mitt fall tycker jag det är lindrigare, eftersom jag har ingenting att dölja." (ip 7)*

En annan person höll med om detta även om han inte tyckte att det var straffet i sig som avgjorde om han körde nykter eller inte:

*"Vad jag tror så är det inte straffet i sig som avgör om du ska fortsätta att köra bil nykter eller inte. Utan det måste bli något mer än bara ett straff. Det måste bli behandling eller rehabilitering. Det är den viktigaste biten". (ip 2)*

En av respondenterna vände sig emot att man uteslöts ur programmet om låset registrerat att man vid flera tillfällen blåst med alkohol i utandningsluften.

*”den som misslyckas då han blåser i alkolåset blir av med alkolåset. Vem är det egentligen som behöver mera hjälp? Jo, det är ju just den personen som blåser misslyckas som behöver ytterligare hjälp och skall inte stjälpas. Tar man bort alkolåset kan det innebära att den här personen verkligen dyker för då rasar ju hela tillvaron med arbete osv. och så slutar det med A-lagsbänken och sedan dör man eller hamnar i någon dyr vård. Det kan inte vara samhället till nytta. Det kan inte vara det. Det tycker jag är en korkad grej. Den är totalkorkad.” (ip 8)*

### 3.16 Alkolås och känslan av att bli utpekad

Många av respondenterna ansåg inte att de upplevde några skamkänslor inför andra för att de hade alkolås eftersom passagerarna ofta hade vetskap om det problem som föranlett alkolåset:

*”De som åker med känner till det här från början. Det är ingen som har sagt något. Om det är en vuxen människa. Då har jag förklarat innan. Jag skulle aldrig bara hiva upp en sådan där. Då åker vi i någon annans bil. Men det är lite, det skulle kännas lite jobbigt och bara rycka upp den där och så förklara då. Det är bättre att berätta innan att jag har gjort en grej som gör att jag har en sådan där pryl. Det står jag för och det var jä...dumt, så är det.” (ip 7)*

Några respondenter ansåg däremot att det var förenat med mycket skam och skuld-känslor. En av respondenterna valde att parkera sin bil en bit bort från den plats som skulle besökas:

*”... ”ska man åka till en kiosk så ställer man sig ett stycke bort. Man skäms helt enkelt.” (ip 4)*

En annan respondent talade om att man diskuterat skamkänslor i gruppen och att det fanns de som gömde alkolåset, valde att åka med någon annan eller kom med undanflykter:

*”Att jag kan inte skjutsa osv. Jag vill inte sitta och blåsa när jag skjutsar arbetskamrater.” (ip 6)*

*”Det är i mitt arbete som det är lite känsligt.” (ip 11)*

### 3.17 Alkolås och andra åtgärdsprogram

I samband med att man använder alkolåset måste man gå på läkarkontroller för att bevisa att man har ett nyktert leverne. Flera av respondenterna var även med i andra åtgärdsprogram. De påpekade att det var viktigt att kombinera alkolåset med annan form av behandling, annars trodde de inte att det var effektivt nog för att ändra ett felaktigt beteende:

*”Det måste bli behandling eller rehabilitering. Det är den viktigaste biten.” (ip 2)*

För de som hade alkoholproblem gav samtalen med andra under professionell ledning en insikt om att man hade ett problem. Alkolåset däremot var ett fysiskt stöd, det gick inte att köra bil påverkad.

En person påtalade vikten av att få genomgå ett åtgärdsprogram som rattfällan och ansåg att enbart alkohol inte var tillräckligt:

*”Än en gång ett rent alkohol inte hjälper inte.” (ip 6)*

En annan person ansåg att samhället borde vara mera intresserad av denna grupp människor:

*”Jag inbillar mig, att det måste vara bättre att ha kontroll på den här människan, som har ställt till med en sån här grej, i två år än att ta ifrån körkortet och att han kanske dricker dagen efter och kör utan körkort. Jag tror samhällsmässigt att det är bättre.” (ip 7)*

En respondent påtalade det olyckliga i att alkohol- och behandlingsprogrammet var helt åtskilda från varandra:

*”Det här med alkoholet och rattfällan är två helt skilda världar även att dom håller till i samma hus på samma plan. Dom ena är i vattnet och dom andra i himlen kan vi säga.” (ip 8)*

Samma respondent ansåg att väntetiden för att delta i behandlingsprogrammet rattfällan var för lång. Väntetiden i det här fallet var ca 3 månader:

*”.../”De här grupperna sätts ju inte igång hela tiden utan jag fick vänta fram till om det var 1 maj, någonting.” (ip 8)*

### 3.18 Alkohol och alkoholkonsumtionen

Meningarna var delade om hur alkoholet påverkade den framtida alkoholkonsumtionen. Vissa av respondenterna menade att den hade effekt medan andra sa att det helt och hållet berodde på insikten i övrigt (som i sin tur var beroende av vilken ytterligare behandling man fick). Här rådde delade meningar: En respondent ansåg sig inte ha något alkoholproblem och hade inget intag av alkohol i vanliga fall. Det som hände innan han blev stoppad av polisen var en engångsföreteelse på grund av olyckliga omständigheter:

*”Nej, jag tror inte att min alkoholkonsumtion påverkas av huruvida jag har alkohol i min bil eller inte. Det har med andra saker att göra.” (ip 3)*

*”Ja, men först om man är beroende. Då kan jag tänka mig att det reduceras. Inte om man säger att man lever ett vanligt liv och åker dit en gång. Då har det ingen större betydelse för mig, det tror jag inte.” (ip 5)*

### 3.19 Lärdomar av händelsen

Någon uppgav att han genom behandlingen lärt sig mera om sitt eget alkoholberoende och att han nu förstod att han inte var ensam. Han kände också att han nu var något av en ”expert” och därmed skulle kunna medverka som stöd för andra. Kamratskapet i Rattfällan sågs också som något mycket positivt:

*”Det är snart ett år jag gått på Rattfällan och sedan dom andra kursen, Vägvalet och den biten, så ser jag vilka som skulle behöva hjälp i bekantskapskrets, på arbetsplatsen. Jag kan ta ut två stycken direkt på mitt arbete.” (ip 6)*

Men det fanns också de som mera talade om att de lärt sig kryphålen, t.ex. att man kunde ha två bilar, och därmed kunde man köra onykter, trots sin dom. De påpekade

också att de inte trodde att polisen verkligen kontrollerade den speciella kod som de hade på sitt körkort. Samtidigt var det få av respondenterna som uppgav att de kört onyktra efter sin dom och att de nog inte skulle få återfall. Endast två av respondenterna var mer tveksamma i sina utsagor. De vågade inte med säkerhet säga att det aldrig skulle hända igen, och de var också oroliga för vad som skulle hända när de inte längre hade stödet i Rattfällan.

Respondenterna var också delade i sin mening om ifall en alkometer, eller ett alkolås, bidrog till att man körde oftare när man var lite påverkad, eftersom man då kan testa om man låg inom gränsvärdena. Några av respondenterna trodde att andra kanske skulle påverkas på det viset, men att de själva inte blivit påverkade i den riktningen. En av respondenterna ansåg inte det var troligt att man var så beräknande.

### 3.20 Sammanfattning del 2

Fem av de elva respondenterna hade installerat alkolås. De som inte hade valt att göra det hade ändå skaffat sig god kunskap om vad det innebar genom andra i gruppen. Rent allmänt var man inte negativt inställd till alkolås men inställningen berodde på hur länge det skulle finnas inmonterat och hur stora kostnaderna var. Flera av respondenterna ansåg till och med att alkolås bör sättas in i alla bilar. Olika anledningar angavs men den främsta var att de nu kände sig utpekade. Alkolåset som respondenterna i studien använt var ett alkolås, som tillverkades i Kanada under 1980-talet, ett alkolås som ansågs mycket krångligt och iögonfallande. Flera respondenter ifrågasatte tekniken och påpekade osäkerheten särskilt vid kallt väder och ett problem som särskilt poängterades var alkolåsets strömåtgång, vilket medförde urladdning av bilens batteri. I flera fall hade inte bilen kunnat startas och en av respondenterna hade haft stora problem som medfört dyra omkostnader och som slutade med att alkolåset måste bytas ut. Då kostnaden är hög för att installera alkolås ansåg flera att alkolåset skulle var knutet till person och enkelt kunna demonteras och användas i flera fordon. En bättre teknik efterfrågades och flera personer tog upp jämförelsen med den framgångsrika utvecklingen av mobiltelefon. Ett annat problem som några av respondenterna ville ha uppmärksammat var utrustningens känslighet beträffande intag av annat än alkohol, vilket några av respondenterna fått erfara. Enligt tillverkaren av alkolås kan det vara möjligt men om det överensstämmer med verkligheten är svårt att bevisa då respondenterna inte omedelbart tagit kontakt med vårdcentral eller polis för att ta ett blodprov och bevisa motsatsen.

Beträffande riskerna med alkolås var det flera respondenter som ansåg att blåsa under resan var förenat med en stor trafiksäkerhetsrisk. Flera exempel togs upp och oftast var det i en krånglig trafiksituation som alkolåset ljöd och man var tvungen att blåsa inom en kort stund, cirka tre minuter.

Några respondenter ansåg att det var relativt enkelt att manipulera alkolåset genom att låta någon annan blåsa. Men även om det kanske var enkelt så var det några som inte kunde tänka sig att någon överhuvudtaget skulle göra detta. En person påtalade även att regelverket var oklart.

I den studie som genomförts deltog alla respondenter i behandlingsprogrammet Rattfällan. I Rattfällan ingår ett åtgärdsprogram där respondenterna ges information om alkohol, ökade kunskaper om alkohol och trafik samt ett påverkansprogram för att förändra förhållningssättet till alkohol.

Alkolåset var inget som ingick i åtgärdsprogrammet utan det fick respondenten själv ansöka om. Flera av respondenterna tog upp problemet med att det inte fanns ett



samband mellan alkolåsprogrammet och åtgärdsprogrammet. Några påpekade vikten av att delta i åtgärdsprogrammet och menade att enbart delta i alkolåsprogrammet inte skulle ha samma positiva effekt. Många av respondenterna efterlyste bättre information och ansåg den otillräcklig i dagsläget. Alla respondenter uppgav att kostnaden för att skaffa och inneha alkolåset, som idag uppgår till 50 000 kronor fördelad över en två års period, var för mycket.

Flera respondenter ansåg att den föreslagna lagändringen att ”alla lagförda rattfyllerister bör tvingas att installera alkolås i sina fordon” inte skulle genomföras. Anledningen till den uppfattningen var att de ansåg att rattfylleri kunde jämföras med andra brott och att ett brott är sonat när det avtjänats.

Några tog också upp vikten av att kunna fortsätta köra bil. Flera av respondenterna var beroende av körkort för att kunna sköta sitt arbete. Någon påvisade den besparing som samhället gör i och med fortsatt körkortsinnehav och jämförde detta med uteblivet arbete.

## Referenser

- Ask, P. (2005). *Motivationsprogram: interkommunal rattfälla bedrivs av Frivården i Västervik*. Kriminalvården, Kurs: KspecN:11.
- Bartholow, B. D., Pearson, M. A., Gratton, G. and Fabiani, M. (2003). Effects of Alcohol on Person Perception: A Social Cognitive Neuroscience Approach. *Journal of Personality and Social Psychology*, 85, 627–638.
- Bornewasser, M. and Glitsch, E. (2000). Analyzing the decision making process of drunk drivers before driving. Paper presenterat vid den 15th conference on alcohol, drugs and traffic safety. T2000, Stockholm, May 22–26, 2000.
- CODEX. (2006). Regler och riktlinjer för forskning. Vetenskapsrådets portal till forskningsetiska riktlinjer. Tillgänglig 2006.12.12, från <<http://www.codex.vr.se/>>.
- Davies, G. P., Broughton, J., Clayton, A. and Tunbridge, R. (1999). The high risk offender scheme for drink-drivers. *TRL Report 394*, Transport Research Library.
- Düinkel, F. and Glitsch, E. (2000). Drunk driving: The role of alcohol consumption, situational aspects and general deterrence. *Alcohol, drugs and traffic safety*. T2000, Stockholm, May 22–26, 2000.
- Freeman, J., Liossis, P. and David, N. (2006). Deterrence, defiance and deviance: An investigation into a group of recidivist drink drivers' self-reported offending behaviours. *The Australian and New Zealand Journal of Criminology*, 39, 1–19.
- Guppy, A., D. Clay and I. Albery (2004). Risk perception and risk-taking in relation to drink-driving frequency. *Paper presenterat vid den International Conference on Traffic and Transport Psychology*, Nottingham.
- Laurell, H. (2007). *Alkohol och bilkörning ett trafiksäkerhetsproblem*. Paper presenterad vid Transportforum 10 januari 2007, Linköping.
- Stradling, S. G., Manstead, A. S. R. and Parker, D. (1991). Motivational correlates of violations and errors on the road. Paper presenterat vid *the General Accident plc/Economic and Social Research Council and Transport and Road Research Laboratory Conference for Driver Behaviour Researchers*, Manchester University. Manchester, UK.
- Vägverkets hemsida ([www.vv.se](http://www.vv.se)).
- Vägverket. (2005). *Alkolås i stället för körkortsåterkallelse?* Publikation 88495, Borlänge.
- Wiklund, M. (2006). *Trafiksäkerhetseffekt av alkolås*. Statens väg och transportforskningsinstitut, VTI rapport 552.
- Åberg, L. (1993). Drinking and driving: Intentions, attitudes and social norms of Swedish male drivers. *Accident Analysis and Prevention* 25, 289–296.

## Intervjuguide

### Muntlig bakgrundsinformation

VTI har ett uppdrag från Trafikförsäkringsföreningen att utvärdera vilken effekt ett eventuellt beslut om obligatoriskt alkolås får för alla lagförda rattfyllerister. Det finns ett delbetänkande av Alkolåsutredningen, SOU 2005:72, som ska ligga till grund för ett eventuellt ändrat beslut. I utredningen sägs bl.a. att

*”Den som dömts för rattfylleri bör tvingas att installera alkolås i sina fordon.*

*Körkortshavare med alkoholproblem, men som inte är dömda för rattfylleri, måste genomgå ett alkolåsprogram för att få behålla körkortet. Förslaget innebär en hög grad av tvång eftersom det inte längre finns en valmöjlighet för de rattfylleridömda att i berusat tillstånd kunna köra sina egna fordon”.*

*”Alkolåset omöjliggör start och körning om förarens utandningsluft har en alkoholkoncentration på minst 0.10 milligram per liter utandningsluft. Under färden måste föraren förnya blåskontrollerna med oregelbundna, slumpmässigt inprogrammerade intervall”.*

Dina synpunkter och erfarenheter är mycket värdefulla för utredningen. Det här är en möjlighet för dig att lyfta fram vilka konsekvenserna blir för den som drabbas. Vi kommer att spela in intervjun på band. Detta för att vis ska kunna sammanställa och analysera materialet. Det du säger behandlas konfidentiellt och du är helt anonym. Ingen kommer att kunna identifiera det just du sagt.

### Bakgrund

1. Hur länge har du haft körkort?
2. Är du beroende av bil?
3. Du har ju blivit dömd för rattfylleri var det första gången som du körde rattonykter?
4. Om så är fallet: När hände det att du körde rattonykter, var det speciella situationer?

### **Inställning till alkohol och bilkörning**

5. Förändrade alkoholen ditt sätt att köra bil? (*vad kan konsekvensen bli och ser de något problem med att köra onykter*)
6. Har du tidigare i samband med rattfylleri råkat ut för något allvarligt i trafiken?
7. Vad anser dina närstående om att du kört rattfull?
8. Hur stor är chansen att du skulle köra rattfull igen? (*hur lätt är det att låta bli?*)
9. Anser du att din rattonykterhet är kopplat till andra problem med alkohol?

### **Inställningen till alkolås**

10. Vad anser du om förslaget att samtliga förare som dömts för rattfylleri skall tvingas att installera alkolås i sina fordon?
11. Skulle du installera ett alkolås eller skulle du välja att vara utan bil?
12. Hur tror du andra skulle reagera om du hade ett alkolås i din bil?
13. Nu skulle detta gälla tillsvidare är det bra eller skulle det vara tidsbegränsat?
14. Om det är tidsbegränsat vad skulle hända den dag då alkolåset togs bort, skulle du då återfalla?
15. Kan alkolås vara ett sätt att hjälpa dig att undvika att köra med alkohol i kroppen?
16. Finns det några andra sätt som du tror skulle vara effektivare?
17. Tror du att din alkoholkonsumtion rent allmänt skulle reduceras? (*bara om de tidigare talat om att alkohol är ett problem*)
18. Hur ser du på att man även måste blåsa under resan?
19. Anser du att kontrollerna är tillräckliga eller bör det vara fler/färre?
20. Tror du att vissa förare skulle missbruka alkolåset, dvs. låta någon annan blåsa?

Bilaga 1  
Sid 3 (3)

21. Det finns några som är rädda för att alkolåset skulle användas som en alkometer vad tror du? *(ex. en förare med 0.19 kör bil men som utan test kanske tagit taxi)*
22. Om du står inför en situation där du kan köra en annan bil som inte har alkolås vad skulle du då göra? *(även i olika situationer)*
23. Hur mycket anser du vara skäligt att betala för ett alkolås? *(i detta ingår hyra av själva alkolåset, montering, tömning)*





VTI är ett oberoende och internationellt framstående forskningsinstitut som arbetar med forskning och utveckling inom transportsektorn. Vi arbetar med samtliga trafikslag och kärnkompetensen finns inom områdena säkerhet, ekonomi, miljö, trafik- och transportanalys, beteende och samspel mellan människa-fordon-transportssystem samt inom vägkonstruktion, drift och underhåll. VTI är världsledande inom ett flertal områden, till exempel simulatorteknik. VTI har tjänster som sträcker sig från förstudier, oberoende kvalificerade utredningar och expertutlåtanden till projektledning samt forskning och utveckling. Vår tekniska utrustning består bland annat av körsimulatorer för väg- och järnvägstrafik, väglaboratorium, däckprovsningsanläggning, krockbanor och mycket mer. Vi kan även erbjuda ett brett utbud av kurser och seminarier inom transportområdet.

VTI is an independent, internationally outstanding research institute which is engaged on research and development in the transport sector. Our work covers all modes, and our core competence is in the fields of safety, economy, environment, traffic and transport analysis, behaviour and the man-vehicle-transport system interaction, and in road design, operation and maintenance. VTI is a world leader in several areas, for instance in simulator technology. VTI provides services ranging from preliminary studies, highlevel independent investigations and expert statements to project management, research and development. Our technical equipment includes driving simulators for road and rail traffic, a road laboratory, a tyre testing facility, crash tracks and a lot more. We can also offer a broad selection of courses and seminars in the field of transport.



HUVUDKONTOR/HEAD OFFICE

LINKÖPING

POST/MAIL SE-581 95 LINKÖPING

TEL +46 (0)13 20 40 00

www.vti.se

BORLÄNGE

POST/MAIL BOX 760

SE-781 27 BORLÄNGE

TEL +46 (0)243 446 860

STOCKHOLM

POST/MAIL BOX 55685

SE-102 15 STOCKHOLM

TEL +46 (0)8 555 770 20

GÖTEBORG

POST/MAIL BOX 8077

SE-402 78 GÖTEBORG

TEL +46 (0)31 750 26 00