

Utrykningspolitiets arbeid mot ruspåvirket kjøring

Litteraturstudie

BACHELOROPPGAVE (OPPGAVE03)

Politihøgskolen

2022

Kand.nr: 351

Antall ord: 7689

Sammendrag

I denne oppgaven undersøker jeg hvordan Utrykningspolitiet arbeider mot ruspåvirket kjøring, og hvordan de oppfatter begrepet kunnskapsbasert politiarbeid. For å svare på problemstillingen har jeg benyttet relevant litteratur, i tillegg til at jeg har utført en empirisk undersøkelse. Dataene i den empiriske undersøkelsen ble samlet inn ved kvalitative intervjuer. Dette har gjort at oppgaven har blitt en kombinasjon av et litteraturstudie og empirisk studie.

Utrykningspolitiet avdekker flere rusførere enn tidligere, ved å kontrollere færre eller tilsvarende antall førere. En forklaring på dette kan være tiltak som «obligatorisk ruskontroll» og innkjøp av spyttetestere som avdekker annen type rus enn alkohol. Mine funn viser også at Utrykningspolitiet har en klar strategi på hvordan man skal arbeide mot ruskjøring. Denne strategien virker å være forankret på et godt kunnskapsgrunnlag, men det er også mye som tyder på at strategien ikke er like godt forankret i arbeidsmetodikken til det operative personellet. Lederne og de operative virker å ha et ulikt syn på hvilke type kunnskap som bør verdsettes i arbeidet mot ruskjøring.

Innholdsfortegnelse

SAMMENDRAG	2
INNLEDNING	4
BAKGRUNN OG VALG AV TEMA	4
GRUNNLAG FOR POLITIETS INVOLVERING I TRAFIKKEN.....	4
PROBLEMSTILLING	5
AVGRENSNING.....	5
RUSKJØRINGSBEGREPET, PROMILLEGRENSEN OG GRENSER FOR ANDRE STOFFER ENN ALKOHOL.....	5
METODE	6
KILDEKRITIKK	9
FORFORSTÅELSE.....	10
OM KUNNSKAPSBASERT OG ETTERRETNINGSSTYRT POLITIARBEID	11
KUNNSKAPSBASERT POLITIARBEID.....	11
ETTERRETNINGSSTYRT POLITIARBEID	12
UTRYKNINGSPOLITIETS HJELPEMIDLER MOT RUSPÅVIRKET KJØRING.....	12
<i>ANPR – Automatic number plate recognition.....</i>	<i>12</i>
<i>Hurtigtest av spytt.....</i>	<i>13</i>
<i>Alkotest og utåndingsprøve.....</i>	<i>13</i>
RESULTATER	14
STATISTIKK.....	14
<i>Anmeldelser.....</i>	<i>14</i>
<i>Kontrollerte førere.....</i>	<i>14</i>
<i>Dødsulykker og grunnlag for valg av strategi.....</i>	<i>16</i>
TILTAKSPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET PÅ VEG 2018-2021	17
<i>Vegkantundersøkelser.....</i>	<i>17</i>
<i>Tiltak</i>	<i>18</i>
KUNNSKAP GJENNOM TRANSPORTØKONOMISK INSTITUTT.....	19
<i>Stasjonære kontroller.....</i>	<i>19</i>
<i>Mobile kontroller</i>	<i>20</i>
DISKUSJON	20
AVSLUTNING	25
LITTERATURLISTE	27
SELVVALGT LITTERATUR.....	28
VEDLEGG	29
VEDLEGG 1: GODKJENNELSE FRA NSD	29
VEDLEGG 2: INFORMASJONSSKRIV	32

Innledning

Bakgrunn og valg av tema

Kjøring i ruspåvirket tilstand er et stort samfunnsproblem. De fleste av oss er på en eller annen måte involvert i trafikken hver eneste dag. Dette kan være som fotgjenger, bilfører, passasjer i bil eller i kollektivtrafikken. Konsekvensene ved ruskjøring kan derfor ramme oss alle.

Rus i trafikken er en av hovedgrunnene til de mest alvorlige trafikkulykkene. Hver dag blir det kjørt ca. 140 000 turer i ruspåvirket tilstand. Dette kan være enten i påvirkning av alkohol, narkotiske stoffer eller medisiner. Dette utgjør en stor fare i trafikken (Politiet, u.å.a).

Påvirkning av alkohol og andre rusmidler leder til at sansene svekkes, reaksjonsevnen blir dårligere, evnen til å bearbeide inntrykk og fatte beslutninger blir redusert, samt at alkoholpåvirkning kan føre til at føreren mister hemninger. Alkoholpåvirkning og påvirkning av narkotika er enkeltfaktorer som øker risikoen for trafikkulykker. Risikoen for å bli involvert i en dødsulykke er 68 ganger høyere for en promillekjører enn for en edru fører, og risikoen er høyest blant unge sjåførere. Førere med en blodalkoholkonsentrasjon på mer enn 0,5 promille i aldersgruppen 18-24 år, har 900 ganger så stor risiko for å bli drept i trafikken som førere som har mindre enn 0,5 promille i samme aldersgruppe (Utrykningspolitiet, 2021, s. 26).

Grunnlag for politiets involvering i trafikken

I følge politilovens § 1 skal politiet «gjennom forebyggende, håndhevende og hjelpende virksomhet være et ledd i samfunnets samlede innsats for å fremme og befeste borgernes rettssikkerhet, trygghet og alminnelige velferd for øvrig» (politiloven, 1995, § 1). Å reagere på, samt å forebygge ruskjøring er derfor en viktig del av politiets oppgaver. Det kommer også frem i politiloven at politiet skal «samarbeide med andre myndigheter og organisasjoner tillagt oppgaver som berører politiets virkefelt så langt regler gitt i eller i medhold av lov ikke er til hinder for dette» (politiloven, 1995, § 2, pkt. 6). I arbeidet mot ruskjøring kan dette for eksempel være samarbeid med Statens vegvesen.

Målet for politiets trafikkjeneste kommer mer presist frem i «instruks for politiets trafikkjeneste». Her kommer det blant annet frem at «målet er å hindre eller begrense

trafikkulykker, og redusere antall hardt skadde og drepte» (Politidirektoratet, 2020b, s. 5). Overtredelser der potensialet for å forebygge og redusere antall hardt skadde og drepte er stort, skal derfor prioriteres. Dette vil i første rekke gjelde kontroll av ruspåvirkning, høy fart, aggressiv kjøreadferd og bruk av verneutstyr. Det er stortingets visjon om null drepte og hardt skadde (nullvisjonen) som skal være retningsgivende for politiets trafikksikkerhetsarbeid (Politidirektoratet, 2020b, s. 5).

Problemstilling

I følge statistikk har det de siste årene vært en økning i antall anmeldelser for ruskjøring, skrevet av Utrykningspolitiet (UP). Dette til tross for at færre eller tilsvarende antall førere blir kontrollert enn tidligere. Jeg ønsker derfor å se på hvordan UP arbeider mot ruskjøring, og hvordan de oppfatter begrepet kunnskapsbasert politiarbeid. Oppgaven har derfor følgende problemstilling:

«Hvordan arbeider Utrykningspolitiet mot ruspåvirket kjøring, og hvordan oppfatter de begrepet kunnskapsbasert politiarbeid?»

Avgrensning

Det er Utrykningspolitiet som har hovedansvaret for politiets trafikkteneste. Deres samfunnsoppdrag inkluderer kriminalitetsbekjempelse på vei, trafikksikkerhetsinnsats, samt bistand og beredskap. Utrykningspolitiet skal også være politiets fagorgan knyttet til utviklingen av materiell og nye metoder som brukes i arbeidet (Politiet, u.å.b). Jeg kommer derfor til å avgrense denne oppgaven til hovedsakelig å dreie seg om hvordan Utrykningspolitiet jobber mot ruskjøring, og mindre om hvordan de jobber i politidistriktene.

Ruskjøringsbegrepet, promillegrensen og grenser for andre stoffer enn alkohol

Når vi snakker om ruspåvirket kjøring, er det noe som etter loven betyr å føre motorvogn når man er påvirket av alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel (Vegtrafikkloven, 1965, § 22, 1. ledd). Det kan altså dreie seg om å være påvirket av enten alkohol, narkotiske stoffer eller medisiner.

Norge innførte en lov mot å kjøre i beruset tilstand i 1912, som et av de første landene i verden. I 1936 ble det innført en grense for alkoholkonsentrasjon i blodet på 0,5 promille for

førere av motorvogn. I 2001 ble denne satt til ned til 0,2 promille (Olsen, 2020). Dersom man overstiger alkoholkonsentrasjon i blodet eller alkoholkonsentrasjon i utåndingsluften over lovlig grense, eller som kan føre til så stor konsentrasjon, regnes man som påvirket av alkohol (Vegtrafikkloven, 1965, § 22, 2. ledd).

Det er også fastsatt grenser for hvor mye narkotiske stoffer eller legemidler man kan ha i blodet når man kjører. For 28 narkotiske stoffer og legemidler er det innført straffbarhetsgrenser. Dette vil si at det er en fast grense for hvor mye man kan ha i blodet, på samme måte som promillegrensen er 0,2 promille alkohol. For 24 av de 28 midlene er det også innført straffeutmålingsgrenser, som forteller oss hvor stor straffen er hvis man kjører og har ulovlig mengde av et eller flere av de aktuelle stoffene i blodet. Disse tilsvarer straffegrensene for å kjøre med 0,5 og 1,2 promille alkohol (Oslo universitetssykehus, 2022).

Metode

Barstad og Glasø (2021, s. 104) beskriver metode som «en fremgangsmåte på vei mot et mål». Jeg valgte i utgangspunktet å skrive et litteraturstudie, som baserer seg på allerede eksisterende informasjon. Siden jeg ønsket å finne ut av hvordan Utrykningspolitiet arbeider mot ruskjøring, ble det naturlig å benytte meg av informasjon som ligger til grunn for deres valg av strategi og metodikk. Dette er informasjon som blant annet kommer frem i statistikk, diverse tilstandsanalyser, tiltaksplaner og rapporter, der aktører som Statens vegvesen, Oslo universitetssykehus (OUS) og Trygg Trafikk har vært viktige kunnskapskilder. Forskning gjennom Transportøkonomisk institutt (TØI) viste seg også å være en viktig kunnskapskilde for Utrykningspolitiet. Deres kunnskap kommer frem i trafikksikkerhetshåndboken, som tidligere ble utgitt som fysisk bok, men som nå kun blir oppdatert på nett.

Temaet ruskjøring er ikke ukjent, og det er foretatt mye forskning på område. Det viste seg likevel å være svært begrenset med teori å finne på hvordan UP arbeider mot ruskjøring. For å oppnå en mer utfyllende forståelse og beskrivelse av arbeidssituasjonen til Utrykningspolitiet, valgte jeg å også å utføre en empirisk undersøkelse.

I følge Barstad og Glasø (2021, ss. 104-105) er det to måter å innhente data; kvantitativ og kvalitativ metode. Kvantitativ metode kjennetegnes ved at man produserer data i form av tall og målbare enheter. Dette kan for eksempel samles inn ved hjelp av spørreundersøkelser.

Kvalitativ metode tar sikte på å fange opp meninger og opplevelser som ikke lar seg tallfeste eller måle. Denne metoden gjør det enklere å få en større forståelse av hva som skjuler seg bak tallene, som for eksempel hvilke holdninger og oppfatninger som ligger bak. Dette var noe jeg ønsket å få frem i min oppgave, som var grunnet til at jeg valgte en kvalitativ tilnærming til det empiriske.

Jeg har valgt å gjennomføre intervjuer av forskjellig personell i Utrykningspolitiet. Jeg intervjuet fire personer, derav én leder og tre operative tjenestepersoner. Tjenestepersonellet jeg valgte å intervjuer har ulik grad av erfaring, og kjører forskjellig type patrulje. De har også ulikt utstyr på bilene, som gjør at de har forskjellige måltall de skal produsere, på forskjellige trafikkovertrедelser. Dette gjorde at det ble naturlig å ikke gjennomføre strukturerte intervjuer, men heller semi-strukturerte. Jeg kunne da stille oppfølgingsspørsmål ut ifra hva informanten fortalte.

Det har vært få informanter i undersøkelsen, noe som har ført til at generaliteten i oppgaven kan være diskutabel. Jeg mener likevel funnene kan være med på å illustrere sentrale argumenter, og at intervjuene kan indikere noe om de faktiske forholdene og den faktiske arbeidssituasjonen. Dette har egnet seg godt for diskusjon. Man kan si at denne oppgaven har blitt en slags kombinasjon av litteraturstudie og empirisk studie.

	Stilling / type patrulje	UP-distrikt
Informant 1	Lederstilling	3 – Vest
Informant 2	Tjenesteperson på videobil	2 – Sør-Øst
Informant 3	Tjenesteperson på etterretningspatrulje m/ANPR	2 – Sør-Øst
Informant 4	Tjenesteperson på uniformert patrulje m/ ANPR	2 – Sør-Øst

Figur 1: Informant 1 har en lederstilling i Utrykningspolitiet, mens informant 2, 3 og 4 jobber på forskjellige type patruljer med forskjellig utstyr på bilene. Utstyret blir beskrevet senere i oppgaven.

Etter valg av tema, tok jeg kontakt med Utrykningspolitiet for å begynne å samle inn informasjon. Jeg ble satt i kontakt med personer som kunne levere ut statistikk og andre dokumenter som var relevante for oppgaven. Senere ble jeg også satt i kontakt med informant

1, som holdt et foredrag for meg angående hvordan Utrykningspolitiet jobber mot ruspåvirket kjøring. Jeg hadde også flere samtaler og et intervju med informant 1 senere i prosessen.

Deretter ble jeg satt i kontakt med informant 2 og 3 som er tjenestepersoner med mye kunnskap og erfaring på avdekking av ruspåvirket kjøring. Jeg ønsket også å intervju en tjenesteperson med mindre erfaring, og tok derfor kontakt med informant 4 som var helt ny i Utrykningspolitiet. Jeg satt da med fire forskjellige intervjuobjekter med variert erfaring og kompetanse på området.

Etter jeg ble satt i kontakt med informantene, søkte jeg om tillatelse til å gjennomføre forskningen gjennom Norsk senter for forskningsdata (NSD). Prosjektet ble godkjent, og jeg kunne starte. Se vedlegg 1.

Jeg kommuniserte med informantene gjennom telefon og mail-korrespondanse. Her forklarte jeg hva jeg ønsket å intervju de om, samtidig som de fikk tilsendt informasjonsskriv og samtykkeskjema. Se vedlegg 2. Her kom det blant annet frem at de kunne trekke seg når som helst, og at det var frivillig. Alle informantene var positive og ønsket å stille opp.

Samtalene og intervjuet med informant 1 handlet hovedsakelig om hvilke strategi og metodikk som Utrykningspolitiet benytter seg av i arbeidet mot ruspåvirket kjøring. Dette ga meg også verdifull informasjon og oversikt før jeg skulle intervju de andre informantene. Intervjuet med informant 2, 3 og 4 handlet om hvordan arbeidsmetodikk som blir benyttet i praksis. Dette gjorde at jeg fikk to ulike intervjuguider, noe som er grunnen til at jeg har valgt å ikke legge ved dette i oppgaven.

Jeg skrev sammendrag etter hvert intervju, som gjorde at jeg kunne sammenligne hva som ble sagt av de forskjellige informantene. Dette gjorde at jeg kunne finne likheter og ulikheter i informasjonen som kom frem. Informasjonen som har kommet frem i intervjuene har jeg hovedsakelig brukt som sitater i oppgaven, for å illustrere sentrale momenter i argumentene mine. Dette har vært med på å danne et grunnlag for diskusjon.

På grunn av at denne oppgaven har blitt en kombinasjon av litteratur- og empirisk studie, har det vært vanskelig å følge IMRaD-strukturen slavisk. Jeg har valgt å beskrive kunnskapsbasert og etterretningsstyrt politiarbeid i et eget kapittel. I kapittelet har jeg også

valgt å beskrive flere av hjelpemidlene og utstyret som Utrykningspolitiet benytter seg av i arbeidet mot ruspåvirket kjøring. Kunnskapsbasert politiarbeid kan romme fler betydninger; forskningsbasert kunnskap, erfaringsbasert kunnskap, men også teknologiforståelse og anvendelse av teknologi. Grunnen til at jeg har valgt å beskrive dette i et eget kapittel, er for at leseren skal få en bedre forståelse av innholdet i oppgaven. Jeg kunne også valgt å slå sammen resultater og diskusjon, fordi jeg opplever at skillet mellom disse til tider har vært mindre tydelige. Jeg har likevel valgt å beholde disse hver for seg, fordi jeg syntes dette ga en bedre struktur.

Kildekritikk

På grunn av at det var svært begrenset med litteratur og forskning på det jeg ønsket å få svar på, var jeg nødt til å også utføre en empirisk undersøkelse. Dette har gjort at informasjonsinnsamlingen ble noe ustrukturert. Jeg har også fått tilsendt informasjon på mail fra Utrykningspolitiet. Dette gjelder hovedsakelig informasjon om de teknologiske hjelpemidlene Utrykningspolitiet benytter seg av, skrevet under kapittelet «om kunnskapsbasert og etterretningsstyrt politiarbeid». Det har ikke vært mulig å oppsøke produsenten av utstyret for å verifisere informasjonen, så det er derfor i enkelte tilfeller vært vanskelig å kildehenvise.

Relabilitet kan betegnes som pålitelighet. Med dette menes hvor nøyaktig undersøkelsen er, hvordan man har samlet inn data, hvilke data som brukes og hvordan de bearbeides (Johannessen, Tufte, & Christoffersen, 2016, s. 232).

For å sikre en så høy pålitelighet som mulig, forsøkte jeg å lage intervjuguide på forhånd. Fordi det fantes såpass lite informasjon om det jeg ønsket å finne ut av, var det en utfordring å utforme dekkende og relevante spørsmål. Som tidligere nevnt, var samtalen og intervjuet med informant 1 viktig for å skaffe oversikt og bakgrunnsinformasjon, slik at jeg kunne stille de riktige spørsmålene til de andre informantene som deltok.

Vi kan skille mellom intern og ekstern validitet. Med intern validitet mener man troverdighet, som vi si om det er en sammenheng mellom dataene som er samlet inn og de fenomenene som undersøkes. Med ekstern validitet mener man overførbarhet (Johannessen, Tufte, & Christoffersen, 2016, s. 36).

Dersom utvalget av informanter hadde vært større, hadde den eksterne validiteten (generaliteten) vært høyere. De operative tjenestepersonene jeg intervjuet arbeider i samme distrikt, og har alle en interesse for å avdekke ruskjøring. Jeg har ikke intervjuet tjenestepersoner som for eksempel er mer interessert i å avdekke høy fart eller andre overtredelser i trafikken. Dersom jeg også hadde intervjuet tjenestepersoner fra forskjellige distrikter med forskjellige interesseområder, kunne problemstillingen blitt belyst fra flere vinkler. Jeg kan heller ikke utelukke at det finnes feilkilder i selve kommunikasjonen med informantene. Mine spørsmål kan ha blitt misforstått, jeg kan ha tolket svarene jeg fikk feil, eller så kan det ha oppstått feil under transkriberingen.

Forforståelse

Mitt utgangspunkt for valg av tema og problemstilling kommer fra en interesse jeg fikk i mitt praksisår. Jeg var utplassert i et distrikt som hadde ansvar for et stort vegnett, noe som gjorde at vi hadde mange oppdrag knyttet til trafikk. Oppdragene jeg var med på var alt fra mindre trafikkuhell, til dødsulykker. I flere av ulykkene var ruspåvirkning en medvirkende faktor.

Olsvik (2017, s. 111) forklarer forforståelse som den oppfatning du bringer med deg til det materialet du skal tolke. Forforståelsen kan være med å påvirke hvordan man tolker datamaterialet, og det er derfor viktig å være bevisst dette før man setter i gang.

I praksisåret var jeg også med på å avdekke flere rusførere der man ikke hadde fått inn tips fra publikum om eksempelvis dårlig kjøreadferd eller at det hadde skjedd en ulykke. Jeg ble overrasket over at ruskjøring var såpass utbredt. Når vi avdekket så mange ruspåvirkede førere, fikk jeg et inntrykk av at det også var mange som ikke ble avdekket. At omfanget var såpass stort, samtidig som jeg fikk være med å se hvor galt det kunne gå når ulykken først fant sted, gjorde at jeg ble nysgjerrig på hvordan Utrykningspolitiet jobber på område.

Jeg opplevde også at noen av instrumentene som er viktig for å avdekke ruskjøring var relativt nytt i politidistriktene, mens UP hadde hatt de en lengre periode. Jeg fikk et inntrykk av at de hadde mer kompetanse på bruken av disse. Jeg fikk en antagelse av at de teknologiske hjelpemidlene kunne være en forklaring på hvorfor de avdekker fler rusførere enn tidligere.

Før jeg bestemte meg for å skrive om dette temaet, pratet jeg med en i politietaten som hadde vært på foredrag hos Utrykningspolitiet en stund tilbake. Der ble det sagt at UP avdekker fler rusførere enn tidligere, samtidig som de kontrollerer færre førere. Dette gjorde at det var det jeg forventet å finne ut av, somtidig som jeg fikk en forventning om at UP jobber mer målrettet mot ruskjøring enn for bare noen år siden.

Om kunnskapsbasert og etterretningsstyrt politiarbeid

Kunnskapsbasert politiarbeid

Barstad og Glasø (2021, s. 24) beskriver kunnskapsbasert politiarbeid som en «systematisk og metodisk innhenting av relevant informasjon og kunnskap som så analyseres og ikke minst begrunnes». Det er en forventning om at man også skal forholde seg aktivt til og anvende andre typer kunnskap enn sin erfaringsbaserte. Politiet skal systematisere sine egne praksiserfaringer, og anvende andre kilder enn de erfaringsbaserte. Dette kan for eksempel være kunnskap fra politiets registre, etterretning eller kunnskap fra andre yrkesgrupper og forskning (Barstad & Glasø, 2021, s. 24).

Finstad forklarer at tverrfaglig samarbeid, respekt og det å ta hensyn til andre profesjoners kunnskap er avgjørende for at politiarbeidet blir kunnskapsbasert (NOU 2009:12, s. 185). Målet er å kombinere erfaringsbasert kunnskap med vitenskapelig og analytisk fundert kunnskap.

Det forventes at man forener den praktiske erfaringen med den fremste forskningen i feltet. Politiet skal alltid søke den best tilgjengelige kunnskapen som rettesnor for handling. Den beste praksisen skal være representert av den profesjonelle kunnskapen fremfor lekmannskunnskapen (Finstad, 2018, s. 104). Finstad forklarer at den profesjonelle kunnskapen skal bygge på vitenskapelig kunnskap, være systematisk og gjennomtenkt. Hun forklarer også at den såkalte lekmannskunnskapen, som bygger på egne og andre arbeidsvaner og hverdagerfaringer, ikke lever opp til forventningen om et kunnskapsstyrt og kunnskapsbasert politi.

Ulike tradisjoner for kunnskap, som akademisk og erfaringsbasert kunnskap, brytes mot hverandre i politiet. Det kan sies at akademisk kunnskap fremhever betydningen av at

sosialisering skal skje gjennom skolen, mens erfaringskunnskap legger vekt på sosialisering til politiyrket gjennom gata (Finstad, 2018, s. 104). Det er i gjennom ordenstjeneste at politifolk lærer politiblikket og hva som man anser som mistenkelig. Politiblikket er utviklet på gata. Det er derfor politiet ikke har sett arbeidslivskriminalitet, overgrep mot barn og vold i nære relasjoner like godt som potensielle tyver og narkotikakriminalitet. Det tradisjonelle politiblikket må få hjelp av forskningsbasert kunnskap og overordnede prioriteringsplaner for å prioritere nye kriminalitetsformer så lenge politisosialiseringen først og fremst foregår på gata (Finstad, 2018, s. 105).

Etterretningsstyrt politiarbeid

Begrepet etterretning kan ha flere betydninger. Det benyttes om organisasjonene som utøver etterretning, om arbeidsprosessen, og om produktet som kommer ut av prosessen. Målet med etterretning er å skape gode produkter for å støtte taktiske, operasjonelle og strategiske beslutninger. I politiet definerer vi etterretning på denne måten:

«Etterretning er en styrt prosess, bestående av systematisk innsamling, analyse og vurdering av informasjon om personer, grupper og fenomener for å danne grunnlag for beslutninger». (Politidirektoratet, 2020a, s. 18)

Når man snakker om etterretning i Utrykningspolitiet, er min oppfatning av at det hovedsakelig dreier seg bruken av Indicia. Indicia er det norske politiets felles nasjonale etterretningsregister. Her kan man legge inn og dele informasjon man kommer over i tjenesten. Indicia er blant annet knyttet oppimot ANPR, som er et teknologisk hjelpemiddel som Utrykningspolitiet benytter seg av. Etterretning er viktig for å avdekke ruskjøring, og etterretningsaktiviteter er derfor en viktig del av utrykningspolitiets arbeidsoppgaver.

Utrykningspolitiets hjelpemidler mot ruspåvirket kjøring

ANPR – Automatic number plate recognition

Automatisk skiltgjenkjenning, ofte forkortet til ANPR, er et system som skanner bilder av kjøretøyers kjennemerker, fra et kamera som sitter på politibilen. ANPR konverterer kjennemerket til tekst og foretar et søk opp mot kjent informasjon for politiet. Resultatet sammenlignes med kjennemerker i såkalte «hotlister». Dette er uttrekk fra Statens vegvesen og politiets registre. Et eksempel på en «hotlist» er «22.1», som varsler om kjøretøyet har

vært omhandlet med tidligere ruskjøring. Det er altså kjøretøyet som er involvert, og ikke personen. Ved treff i «hotlisten» vil det komme en akustisk og visuell alarm på en skjerm i politibilen.

Utrykningspolitiet begynte implementeringen av ANPR i 2011, etter en lengre pilot. I det norske politiet er det primært Utrykningspolitiet som benytter ANPR, med unntak av noen patruljebiler tilhørende politidistriktene. Man kan se på dette som et automatisk politiblikk, som kan gi en indikasjon på at man bør vurdere å kontrollere et kjøretøy.

Hurtigtest av spytt

For å avdekke annen type rus enn alkohol, har Utrykningspolitiet de siste årene benyttet seg av de mobile analyseinstrumentene Drager DrugTest 5000 og Securetec WipeAlyser. Drager DrugTest 5000 ble kjøpt inn i 2015, mens det i 2019 ble doblet antall spyttetestere av typen Securetec WipeAlyser. Det er i hovedsak den sistnevnte som blir benyttet i dag. Utover 2020 ble også disse levert ut til politidistriktene.

WipeAlyser fungerer slik at man gnir en DrugWipe i munnen på føreren, som deretter blir satt inn i analyseinstrumentet. Etter 10 minutter har instrumentet analysert spyttet. WipeAlyser skal kunne gi utslag på flere stoffgrupper, men minimum THC, benzodiazepiner, amfetamin/metamfetamin, kokain og opiater. Testsvaret kan ikke brukes som bevis, men kan være en indikasjon på at føreren er ruspåvirket.

Alkotest og utåndingsprøve

Politiet benytter seg av Drager Alcotest 6820 når de gjennomfører kontroll av alkoholpåvirkning blant førere i trafikken. Alkometeret fungerer ved at føreren blåser inn i et munnstykke i noen sekunder, før man får opp et resultat i displayet. Resultatet viser hvor mange milligram alkohol per liter utåndingsluft.

Testsvaret fra alkometeret kan på samme måte som spyttetesteren ikke brukes som bevis i retten. Dersom føreren blåser til over lovlig verdi, skal det sammen med andre forhold, avgjøres om en person skal underkastes utåndings- eller blodprøve (Politidirektoratet, 2020b, s. 19). Utåndingsprøve blir gjort med et Evidenzerapparat, som er plassert på de fleste politistasjoner i landet. Dersom det er mistanke om annen rus enn alkohol, må det tas

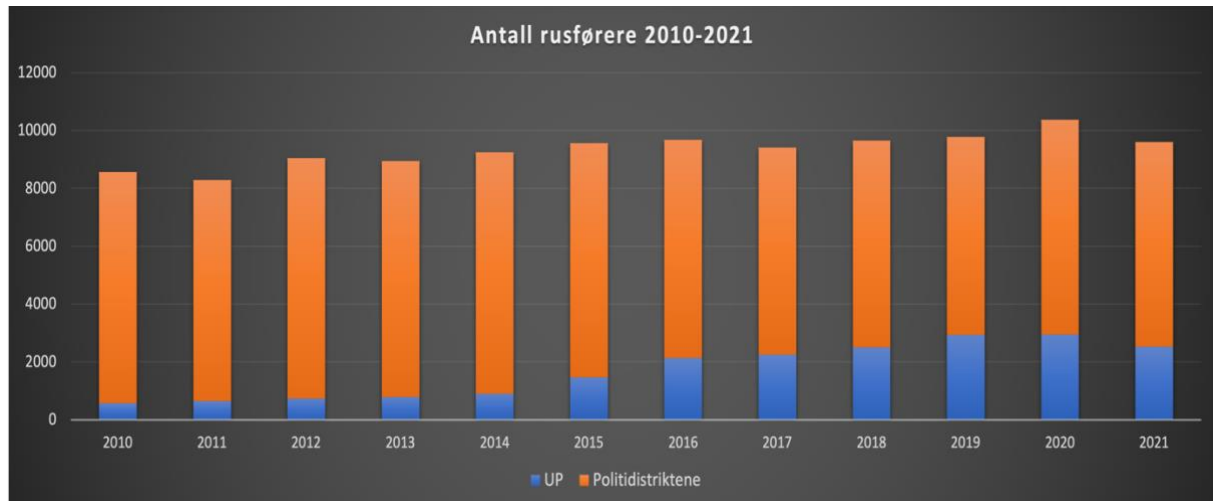
blodprøve. Ved kun mistanke om alkoholpåvirkning, vil utåndingsprøve ved hjelp av Evidenzer være et rimeligere alternativ enn blodprøve. Apparatet vil gi svar etter kun 10 minutter, i motsetning til blodprøve der prøvene blir sendt inn til analyse ved OUS.

Resultater

Statistikk

Anmeldelser

Politiet har de siste årene skrevet i underkant av ti tusen anmeldelser for ruspåvirket kjøring. I 2020 økte tallet med 5 %, noe som resulterte i over ti tusen saker, som er det høyeste antall registrerte anmeldelser noen sinne (Utrykningspolitiet, 2022, s. 41). Andelen saker som blir skrevet av UP har økt betydelig de siste ti årene. I 2010 sto UP for 570 av 8573 anmeldelser, som ga en andel på 6,6 %. I 2020 sto de for 2945 av 10 370 anmeldelser, som ga en andel på 28,4 %. I 2019 var andelen på hele 30 %, noe som ga den høyeste andelen av antall anmeldelser som noen gang er registrert. Andelen har økt gradvis gjennom disse årene, se tabell.

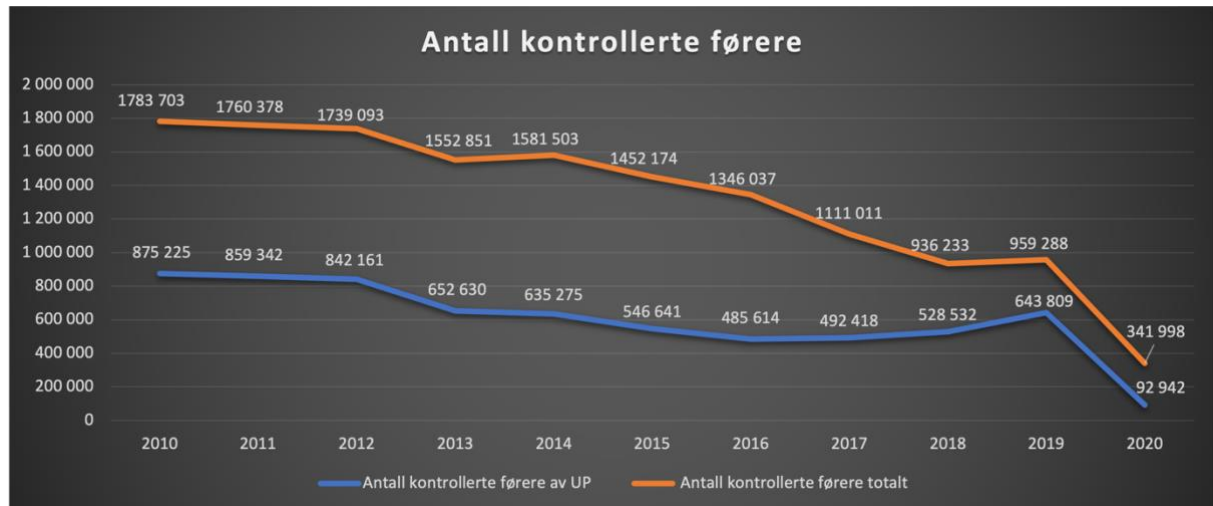


Tabell 1: Antall rusførere avdekket i tidsperioden 2010 til 2021. Den blå delen av søylene viser antall avdekket av UP, mens den oransje delen av søylene viser antall avdekket av politidistriktene.

Kontrollerte førere

Til tross for at antall avdekkede rusførere har vært relativt stabil de siste årene, kan vi se at færre førere blir kontrollert enn tidligere. I 2010 ble 1 783 703 førere kontrollert, mens i 2019 var tallet helt nede på 959 288. Dette vil si at de har hatt en nedgang i antall kontrollerte

førere på 46 % i perioden. Dette er antall førere som er kontrollert av både UP og politidistriktene. Dersom vi ser på antall førere kontrollerte av UP, er grafen mer stabil. Se tabell.



Tabell 2: Antall kontrollerte førere i tidsperioden 2010 til 2021. Den blå linjen viser antall førere kontrollert av UP, mens den oransje linjen viser antall førere kontrollert totalt sett (UP + politidistriktene).

Det er knyttet usikkerhet til kvaliteten ved disse dataene. Dette er tall som blir rapportert uten mulighet til å kontrollere at de er riktige. Når det gjelder tilfeldige kontrollerte biler – og da særlig av andre enn UP – kan det være en stor underrapportering. Informant 2 mener tallene som blir sendt inn av UP også er usikre. De kan bære preg av unøyaktighet, da det ofte forekommer både over- og underrapportering av patruljene. Han mener likevel at tallene som ble rapportert inn under covid-19 er ganske reelle, fordi de kontrollerte såpass få førere sammenlignet med de tidligere årene.

Dersom vi ser på antall kontrollerte førere i 2020, ser vi en kraftig nedgang. Dette kan skyldes covid-19. Under pandemien ble det fra og med mars 2020 ikke gjennomført ordinære ruskontroller, på grunn av smittevern hensyn. Man gikk fra å ha et fokus på å kontrollere mange førere til å jobbe mer målrettet mot å avdekke rusførere. De ordinære ruskontrollene startet opp igjen i september 2021. Selv om antall kontrollerte førere gikk kraftig ned i 2020, ble fler rusførere avdekket av både UP og politidistriktene.

En annen faktor som kan ha påvirket disse tallene, er at man i 2020 endret definisjon fra «antall kontrollerte førere», til «antall ruskontrollerte førere». Dette vil si at dersom man

registrerte en fører som kontrollert, skulle man ha sjekket både førerkort og tatt rustest ved hjelp av alkometer. Selv om definisjonen ikke ble endret før 2020, begynte man å rusteste alle førere som ble kontrollert tilbake i 2015. Dette kommer jeg mer tilbake til senere i oppgaven. Selv om dataene om kontrollerte førere er noe usikre, mener jeg likevel at tallene kan være en god indikasjon på at færre førere blir kontrollert i trafikken enn tidligere.

Dødsulykker og grunnlag for valg av strategi

I 2019 var ruspåvirket kjøring en sannsynlig medvirkende faktor i 20 dødsulykker, noe som utgjorde 20 % av alle dødsulykkene (Utrykningspolitiet, 2021, s. 29). I 2020 var det en sannsynlig medvirkende faktor i 23 dødsulykker, noe som utgjorde 26 % av alle dødsulykkene. I 22 % av dødsulykkene i perioden 2011 til 2020 har ruspåvirkning vært en medvirkende faktor (Utrykningspolitiet, 2022, s. 41).

Informant 1, forklarer at grunnlaget for Utrykningspolitiets strategi hovedsakelig ligger i ulykkesbildet. Statens vegvesen har hvert år siden 2005 utarbeidet en dybdeanalyse av dødsulykkene som har skjedd på norske veier. Den siste ble publisert i 2021, og tar for seg dødsulykkene i 2020. To medvirkende faktorer knyttet til trafikanten, som ofte er representert i dødsulykker er; høy fart og ruspåvirkning (Ringen jr., 2021, ss. 3-5). Utrykningspolitiet har på bakgrunn av denne kunnskapen et mål om å redusere antall ulykker som skyldes påvirkning av alkohol, narkotika og trafikkfarlige legemidler.

Informant 1 forteller at de er helt avhengig av andre trafiksikkerhetsaktørers viten i jobben mot ruskjøring, og at det er dette som legger store deler av grunnlaget for strategien deres. Tre viktige aktører er Statens vegvesen, Oslo universitetssykehus og Transportøkonomisk institutt.

I tillegg til at Statens vegvesen sine dødsulykkerrapporter viktig for kartlegge årsakene til dødsulykkene, er OUS er også en viktig aktør. De har ansvaret for å analysere hvilke type rusmidler som er i blodprøvene til førerne som blir avdekket av politiet. De har også hatt ansvaret for å gjennomføre såkalte vegkantundersøkelser, som er viktig for å kartlegge omfanget av ruskjøring. Dette kommer jeg mer tilbake til senere i oppgaven.

TØI er en viktig kunnskapsaktør, ved at de blant annet forsker på hvilke betydning politikontroller har på ulykkesbildet. Informant 1 forteller at innspillene fra disse ulike

aktørene påvirker deres metodikk, samtidig som de foretar noen undersøkelser selv, hovedsakelig for å se at de er på rett vei mot målene sine.

Tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021

I 2017 ble det utarbeidet en tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei for perioden 2018-2021, av Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og syv storbykommuner. Formålet med dette var å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafikksikkerhetsaktørene, og presentere et omforent og bredt spekter av faglig forankrede tiltak. (Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet og Trygg Trafikk, 2017, s. 7)

I tiltaksplanen ble det lagt til grunn at man i perioden 2018-2021 skulle sikre at man var på rett kurs i forhold til en rekke tilstandsmål. To av målene omhandlet rus. Det første var at andelen av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille, skulle reduseres fra 0,2 % til 0,1 % innen 2026. Det andre målet var at andelen av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen, skulle reduseres fra 0,6 % til 0,4 % innen 2026. (Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet og Trygg Trafikk, 2017, s. 39)

Vegkantundersøkelser

For å kartlegge omfanget av ruspåvirket kjøring må det gjennomføres vegkantundersøkelser, der utvalget av førere er tilfeldig. Det har blitt gjennomført slike undersøkelser flere ganger, de viktigste i 2008/2009 og i 2016/2017. Under slike undersøkelser blir det tatt prøver av førernes spytt, som blir behandlet anonymt slik at eventuelle positive prøver ikke blir straffeforfulgt. Resultatet fra undersøkelsene viste at andelen av trafikkarbeidet som ble utført med alkoholrus tilsvarende 0,2 promille eller høyere var på 0,2 % i 2008/2009 og 0,2 % i 2016/2017. Andelen av trafikkarbeidet som ble utført med narkotikarus tilsvarende 0,2 promille eller høyere var på 0,8 % i 2008/2009 og 0,6 % i 2016/2017. Det vil si at utviklingen er uendret når det gjelder alkoholpåvirket kjøring, mens utviklingen er positiv når det gjelder kjøring med narkotikarus.

Undersøkelsen viste også at 1,2 % av trafikkarbeidet ble utført av førere som var påvirket av legemidler som kan utgjøre en trafikklfare, noe som er en liten forbedring sammenlignet med

resultatet fra 2008/2009. Man kan likevel regne med at en god del av disse brukte legemidlene i henhold til resept. Det er i slike tilfeller ikke de faste straffbarhetsgrensene som gjelder, som betyr at det er langt færre enn 1,2 % som kjørte ulovlig under påvirkning av trafikkfarlige legemidler. Dette er årsaken til at tilstandsmålene er begrenset til å gjelde alkohol og narkotikapåvirkning over straffbarhetsgrensene. Neste vegkantundersøkelse skal etter planen gjennomføres etter planperioden 2022-2025. (Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet og Trygg Trafikk, 2017, ss. 39-41)

Tiltak

En av tiltakene mot ruskjøring som ble lagt vekt på i tiltaksplanen, er kontrollvirksomhet. Det ble blant annet skrevet at politiet skal gjennomføre målrettede ruskontroller på tider og steder der man kan mistenke ruskjøring. Det ble også skrevet at alle trafikkontroller minimum skal inneholde kontroll av førerrett og om vedkommende er ruspåvirket. At alle som blir kontrollert skal inneholde rustest, er det man kaller «obligatorisk ruskontroll» (Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet og Trygg Trafikk, 2017, s. 41).

Obligatorisk ruskontroll ved bruk av alkometer ble implementert i UP i 2015. Før dette ble den kun brukt ved promillekontroller eller på spesifikke førere der man mistenkte rus, og i liten grad ved for eksempel fartskontroller og andre type kontroller. Dette kan være en av forklaringene på at UP gikk fra å avdekke nesten 900 rusførere i 2014 til over 1450 rusførere i 2015.

I tillegg til at det ble lagt stor vekt på et økt bruk av alkometer for å avdekke fler alkoholpåvirkede førere, ble også bruken av metoden «tegn & symptom» og analyse av spytt (spyttetester) viktig for å avdekke annen type rus enn alkohol (Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet og Trygg Trafikk, 2017, s. 41).

Drager DrugTest5000 ble kjøpt inn av Utrykningspolitiet i 2015, som et prøveprosjekt. Dette kan være en av forklaringene på at man kan se et hopp i statistikken denne perioden. UP avdekket nesten 2150 rusførere i 2016, og den største andelen av økningen var annen type rus enn alkohol. I løpet av året 2019 ble det kjøpt inn et dobbelt antall spyttetestere av typen WipeAlyzer, som tok over for Drager DrugTest5000. Dette året avdekket UP nesten 2950 rusførere, og vi kunne nok en gang se at store deler av økningen fra de siste årene var fra annen type rus enn alkohol.

Selv om Utrykningspolitiet har avdekket flere ruspåvirkede førere de siste årene, har de et stort fokus på å «avskrekke». Deres hovedstrategi er å stanse et stort antall førere i kontroll, slik at man øker den subjektive oppdagelsesrisikoen. Dette kommer også frem som en av strategiene i politiets instruks for trafikktjeneste (Politidirektoratet, 2020b, s. 5).

Kunnskap gjennom Transportøkonomisk institutt

Stasjonære kontroller

Avskrekkende kontroller som nevnt i forrige avsnitt, utføres som regel ved stasjonære kontroller. Dette vil si at politiet stopper førere for å undersøke om det foreligger alkoholpåvirkning (TØI, 2020, kap. 8.7). Dette kan være kontroller rettet spesifikt mot promille, men også for eksempel fartskontroller ettersom alle førere som blir kontrollert av Utrykningspolitiet, også skal bli ruskontrollert ved bruk av alkometer.

Det ble funnet 40 studier på hvilken virkning stasjonære promillekontroller har på ulykker, som er oppsummert i en metaanalyse utgitt blant annet av Transportøkonomisk institutt (Erke, Goldenbeld, & Vaa, 2009). Studiene er fra USA, Australia, New Zealand, Sverige, Canada, Storbritannia, Nederland og Frankrike.

Dersom man ser på alle studiene under ett, ble det funnet en reduksjon på antall ulykker på 17 %, i de områdene promillekontrollene ble gjennomført. Etter publikasjonsbias ble kontrollert, ble det funnet en reduksjon på 14 % (Erke, Goldenbeld, & Vaa, 2009, s. 919).

Den største effekten ble funnet på ulykker som skyldtes alkoholpåvirkning. Her var flesteparten av resultatene basert på såkalte «proxy-mål». Det vil si at det ikke forelå informasjon om at det faktisk forelå en alkoholpåvirkning. Den største reduksjonen av ulykker forelå der andelen alkoholpåvirkede førere som regel var høy, i all hovedsak eneulykker om natten. Ulykker på tider hvor andelen alkoholpåvirkede førere var lavere, var virkningen mindre og ikke statistisk signifikant. Dette var hovedsakelig ulykker på dagtid. (Erke, Goldenbeld, & Vaa, 2009, s. 915 og 921)

Et annet poeng metaanalysen peker på, er at den avskrekkende effekten av promillekontrollene trolig er større når alle blir testet. Føreren som blir stoppet har da ikke

mulighet til unngå å blåse i alkometer, ved å oppføre seg «normalt» (Erke, Goldenbeld, & Vaa, 2009, s. 915).

I følge strategien til Utrykningspolitiet, må rusførere som ikke lar seg «avskrekke», avdekkes. Dette skal bli gjort i tidsrommet der rusføreren oftest avslører seg selv og der de mest alvorlige ulykkene skjer, som er mellom 22-23 på kvelden og ut til 03-04 på morgen. Dette blir hovedsakelig gjort gjennom patruljering, og såkalte mobile kontroller.

Mobile kontroller

Med mobile kontroller menes at politiet plukker ut biler mens de kjører, og stanser de til kontroll. Føreren blir som regel ikke plukket ut tilfeldig, men på bakgrunn av for eksempel kjøreadfærd eller andre konkrete tegn på at han kan være påvirket (TØI, 2020, kap. 8.7). Det er vanskelig å finne gode studier på hvilke effekt mobile promillekontroller har på ulykkesbildet. Transportøkonomisk institutt forklarer i trafikksikkerhetshåndboken at det har blitt gjort to litteraturstudier og metaanalyser på dette (Goss et al., 2008 og Elvik et al., 2009). De skriver at resultatene spriker mye mellom enekeltstudiene og langt fra alle har funnet noen effekt på antall ulykker. Det er også metodiske svakheter i de fleste studiene. De skriver videre at det er lite som tyder på at mobile politikontroller som er rettet mot promillekjøring har noen ulykkesreducerende virkning, selv om man kan finne positive effekter i enkelte tilfeller (TØI, 2020, kap. 8.7).

Diskusjon

For meg virker det som Utrykningspolitiets overordnede strategi er forankret på et godt kunnskapsgrunnlag. Deres arbeid mot ruskjøring er ikke bare basert på erfaringsbasert kunnskap, men også profesjonell kunnskap gjennom andre trafikksikkerhetsaktører som blant annet Statens vegvesen, OUS og TØI. Deres strategi er også basert på kunnskap som er vitenskapelig forankret, noe Finstad peker på som essensielt for at den profesjonelle kunnskapen skal leve opp til forventningene om et kunnskapsbasert politi (2018, s. 104). På grunnlag av kunnskapen de sitter på, er deres strategi å «avskrekke», kontra å avdekke rusførere. Informant 1 forklarer det slik:

«Når det er så mange som kjører ruspåvirket hver dag, og det er så mange som ikke blir tatt. Er det da bedre å stoppe så mange som mulig for å avskrekke og

forebygge, eller er det bedre å avdekke de som faktisk kjører ruspåvirket? Når man avdekker en rusfører, forteller de det kanskje ikke så ofte til andre. Dersom man for eksempel stopper en person i kontroll et par ganger i løpet av kort tid, forteller han det kanskje videre til mange. Hva har da størst effekt?»

Selv om Utrykningspolitiet er flinke til å bruke både egen og andres kunnskap, kan det se ut som ikke alle deler denne tankegangen når det gjelder strategi og metodikk. Da jeg pratet med en informant 3, fortalte han følgende:

«At man ønsker å «avskrekke» kontra avdekke, det er en illusjon. UP jobber på måltall, vi er jo et kontrollorgan, vi skal produsere noe. Det er en god tanke å stå langs veien å være synlig, men per definisjon har vi da ikke produsert noe».

Han forklarer også at han syntes den beste måten å forebygge på, er å få rusførerene bort fra veien:

«Det er jo de som faktisk utgjør en fare for andre. Også må man jobbe på andre fora, med for eksempel holdningsskapende arbeid. Mens vår oppgave er å fjerne de fra veien».

Han mener også at avdekking forebygger ny ruskjøring. Informanten var blant annet med på å avdekke mange rusførere i 2016, og mener at disse reaksjonene hadde en avskrekkende effekt. Han har en oppfatning av at «ordet spredde seg» i område, og dette gjorde at færre tok sjansen på å kjøre ruspåvirket.

Så spørsmålet er hvorfor Utrykningspolitiets strategi og metodikk ikke kommer like tydelig frem hos det operative personellet? Det kan virke som lederne og de operative har en ulikt syn på hvilke type kunnskap som er den viktigste. Mens lederne er opptatt av at strategien og metodikken skal være forankret på kunnskap gjennom andre aktører og forskning, kan det virke som de operative arbeider etter den metodikken de mener har størst effekt ut ifra deres opplevelser og erfaringer.

UP-patruljene har ulike måltall de skal oppnå hvert år. Antall kontrollerte førere er et eksempel på dette. Måltallene kan være et resultat av at man skal være mer kunnskapsstyrt,

noe som kan ha medført begrensninger på deres skjønnsutøvelse og faglige frihet. Disse måltallene kan virke å være hemmende for patruljene. Informant 2 forteller at disse måltallene ble lagt til side under covid-19, som gjorde at de fikk jobbet mer målrettet mot ruskjøring:

«Sånn som nå, når vi har hatt covid, antall kontrollerte har blitt lagt litt bort for å unngå smitte, har det gjort at man har hatt tid til å jobbe mer målrettet. Jobbe med etterretning, mer målrettet mot å ta rusførere. Dette har gjort at vi har avdekket fler ruskjørere. Jeg mener det at bra».

På bakgrunn av det jeg har drøftet tidligere i oppgaven, mener jeg at Utrykningspolitiet ikke har lyktes med implementeringen av kunnskapsbasert politiarbeid. Det blir derfor naturlig å også se på hvilke muligheter man har for å lykkes. Handegård og Berg (2020, s. 44) peker på fler studier på hvordan man kan lykkes med å få hele politiorganisasjonen til å jobbe kunnskapsbasert. De peker på studiet fra Sherman (2015), som blant annet foreslår; (1) å etablere en organisatorisk enhet som skal jobbe med å veilede, lære opp og støtte organisasjonen i retning av å implementere ny forskning, (2) kartlegge områder der praksis ikke er i tråd med beste praksis fra forskning, og (3) etablere et undervisningsopplegg der alle får tilbud om å delta, samt opprettes en nettside der lokal og ny internasjonal kunnskap kan deles. Hundegård og Berg (2020, ss. 43-44) peker også på studien til Telp og Lum (2014) som fremhever flere av de samme tiltakene for implementeringen av kunnskapsbasert politiarbeid. Tiltakene er; effektive kanaler for forskningsformidling, opplæringstiltak, tett samarbeid mellom forskere og praksisfeltet, og en bevissthet rundt hvilke trekk ved organisasjonen som kan påvirke mottakelighet for forskning.

Selv om Utrykningspolitiets hovedstrategi er å «avskrekke», er også avdekking av ruskjøring en del av deres strategi. Dette skal gjøres overfor de som ikke lar seg avskrekke, hovedsakelig i tidsrommet de avslører seg selv oftest og der de fleste ulykkene skjer. Det går igjen i alle intervjuene at de teknologiske hjelpemidlene i kombinasjon med etterretning og erfaring er viktig for å avdekke ruskjøring. Informant 2 forklarer at følgende arbeidsmetodikk ofte blir benyttet for å avdekke rusførere:

Du har ANPRen, også sitter du med PCen foran deg hele tiden. Dersom det kommer opp en melding på ANPRen, så ser man først om meldinga er ny eller

gammel. Dette gjør at du uansett snur, for å ha kontroll på bilen, og legger deg etter. Da har du registreringsnummeret på ANPRen, så søker man opp bilen. Er det fortsatt samme eier? Er det ny eier? Da må man ta et nytt søk på den nye eieren, for å se om det er aktuelt eller ikke. Dersom eieren er helt uomhandlet, velger man å ikke stoppe denne bilen. Da slipper vi å plage de som er uomhandlet».

Han forklarer også at hjelpemiddelet ANPR ikke er noe «suksessoppskrift» i seg selv, men at dette i kombinasjon med andre metoder som er viktig:

«ANPR gir deg litt. Men det er ANPR i samarbeid med data, som gir deg muligheten til å etterrette videre i systemet, som gir suksess. Til og med hvis du tar bort ANPRen, så er det data oppimot ruskjøring som gir resultater. (...). For å få tatt de konkrete ruskjørerne, er det etterretning og gjerne en datamaskin som gjør det enklest mulig».

Det er flere av informantene som påpeker erfaring som et viktig moment ved bruken av de teknologiske hjelpemidlene, som for eksempel ANPR. Informant 2 mener at det krever litt av deg «som person», og at man bør ha «litt kontroll» på hvilke biler man stopper. Han mener også at det er en fordel av at ikke alle politibiler har hjelpemiddelet. Han forklarer følgende:

«Dersom det er mange biler som har det, kan det hende at den samme bilen blir stoppet mange ganger på kort tid. Plutselig har bilen blitt solgt, også er det en helt uskyldig kar som har bilen. Det er ikke alle som har forståelse for at man må etterrette. Hvis alle har ANPR blir det fort misbrukt, også mister man det. Har du noen få, helst fler enn det som er nå, så må de være flinke på det, de må etterrette, for å få en mest mulig riktig stans, slik at vi stanser de riktige folka. Helst flere, men det forutsetter at du har opplæring og forståelse av hva du holder på med. Ikke misbruke det. Her igjen; ANPR og etterretning i kombinasjon som er nøkkelen».

Informant 4, som er helt ny i Utrykningspolitiet, forklarer følgende:

«Når man er ny, så må man lære seg å sile ut meldinger som kommer opp, fordi det kommer opp meldinger hele tiden. Man må lære seg hva slags type meldinger som er viktig og ikke».

Viktigheten med erfaring gjelder ikke bare for bruk av ANPR, men også andre hjelpemidler. Dette kan for eksempel være WipeAlyser, som er kjent for å ha noen feilkilder. Informant 2 forklarer følgende:

«Det er noen feilkilder. Det kan være både falske negative og falske positive. Dersom en fører for eksempel er rusa, og den ikke slår ut, er det jo kunnskapen til hver enkelt som avdekker det» (...) «Man bør ha en forståelse av hvordan stoffene fungerer. Så det har med kunnskapen til hver enkelt. Jo mer du får brukt den, jo mer erfaring får du».

I denne oppgaven har jeg sett på hvordan Utrykningspolitiet arbeider mot ruspåvirket kjøring. Jeg har også forsøkt å finne ut av hvordan de oppfatter begrepet kunnskapsbasert politiarbeid. Det kan virke som om lederne i UP og det operative personellet har en ulik oppfatning av hva som er viktig når man snakker om kunnskap. Mens lederne er opptatt av kunnskapen også skal være vitenskapelig forankring, kan det virke som de operative verdsetter den erfaringsbaserte kunnskapen høyest. Det kan se ut som konseptet kunnskapsbasert politiarbeid ikke har blitt godt nok implementert i Utrykningspolitiet. Det har derfor også vært naturlig å se på hvilke muligheter man har for å lykkes.

Statistikk viser at UP avdekker fler rusførere enn tidligere, ved å kontrollere færre eller tilsvarende antall førere. Noe av forklaringene på dette, kan ligge i enkelte tiltak som «obligatorisk ruskontroll» og innkjøp av spyttetestere. UP benytter seg også av hjelpemidler som ANPR og datamaskin. Funnene mine peker på at dette er gode hjelpemidler, i kombinasjon med erfaring og etterretning.

Jeg mener at den erfaringsbasert kunnskapen er essensiell i jobben mot å avdekke rusførere. Det holder ikke å kun ha god forskning på området, eller kun gode teknologiske hjelpemidler. Hjelpemidlene som blir benyttet mot ruskjøring den dag i dag er ikke alene en oppskrift på å avdekke rusførere, men må kombineres med blant annet etterretning og erfaring. Jeg ønsker

derfor avslutningsvis å påpeke at jeg syntes at den erfaringsbaserte kunnskapen blir tatt for lite hensyn til i det kunnskapsbaserte politiarbeidet. Liv Finstads definisjon og beskrivelse av kunnskapsbasert politiarbeid kan tolkes som en nedprioritering av den erfaringsbaserte kunnskapen. Denne utviklingen har møtt kritikk og motstand på grunn av at faglig skjønn og erfaringsbasert kunnskap må vike til fordel for forskningsbasert kunnskap (Handegård & Berg, 2020, s. 41). Jeg mener den erfaringsbaserte kunnskapen er essensiell i arbeidet mot ruskjøring, fordi det handler om å ta kloke skjønnsmessige vurderingene i hvert tilfelle man står overfor.

Avslutning

To medvirkende faktorer knyttet til trafikanten som ofte er representert i dødsulykker er; høy fart og ruspåvirkning. På bakgrunn av ulykkesbildet har Utrykningspolitiet et mål om å redusere andelen av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av alkohol, narkotika og andre legemidler.

Utrykningspolitiets hovedstrategi mot ruspåvirket kjøring, er å «avskrekke» kontra avdekke. Ved å kontrollere mange førere, vil de øke den subjektive oppdagelsesrisikoen. Forskning viser at stasjonære promillekontroller har en innvirkning på ulykkesbildet, mens det er vanskeligere å finne virkningene av mobile promillekontroller. Rusførere som ikke lar seg avskrekke, må avdekkes. Dette skal hovedsakelig bli gjort i tidsrommet der de oftest avslører seg selv, og der de mest alvorlige ulykkene skjer.

Det kan virke som Utrykningspolitiets overordnede strategi er forankret på et godt kunnskapsgrunnlag. Den er ikke kun basert på deres erfaringsbaserte kunnskap, men også på kunnskap gjennom andre aktører som Statens vegvesen, OUS og TØI. Deres strategi er også vitenskapelig forankret. Selv om strategien er forankret på et godt kunnskapsgrunnlag, virker det ikke som alle i Utrykningspolitiet deler den samme tankegangen. Mine funn viser til at lederne i UP har en klar formening om at deres hovedstrategi er å «avskrekke», mens det operative personellet er mer opptatt av å avdekke ruskjøring.

Statistikk viser at UP avdekker fler rusførere enn tidligere, samtidig som de kontrollerer færre eller tilsvarende antall førere. Man kan se noen markante hopp i statistikken over anmeldte

rusførere enkelte årstall. Forklaringen kan ligge i enkelte tiltak som har blitt gjennomført. UP hadde blant annet en økning i antall avdekkede rusførere i 2015, som kan forklares ved at det ble innført «obligatorisk ruskontroll». De hadde også en økning i 2016, som kan forklares ved at spyttetesteren av typen Drager Drug Test 5000 ble kjøpt inn. Den største andelen av økningen var annen type rus enn alkohol. I 2019 kan vi se enda et hopp, som kan forklares ved at det ble kjøpt inn et dobbelt antall spyttetestere av typen WipeAlyser. Nok en gang var store deler av økningen annen type rus enn alkohol.

I tillegg til spyttetestere, benytter enkelte UP-patruljer seg av hjelpemidler som ANPR og datamaskin. Intervjuobjektene peker på disse hjelpemidlene som god hjelp, men forklarer at de ikke er avgjørende ene og alene. Det kommer frem at det er hjelpemidlene i kombinasjon med blant annet etterretning og erfaring som er avgjørende. Jeg mener på bakgrunn av mine funn i oppgaven, at den erfaringsbaserte kunnskapen til det operative mannskapet er essensielt i arbeidet mot ruskjøring, fordi det fordi det handler om å ta kloke skjønnsmessige vurderingene i hvert tilfelle man står overfor.

Litteraturliste

- Barstad, H. N., & Glasø, K. H. (2021). *Kunnskapsbasert politiarbeid: Teori og praksis*. Oslo: Gyldendal Akademisk.
- Erke, A., Goldenbeld, C., & Vaa, T. (2009). *The effects of drink-driving checkpoints on crashes: A meta-analysis*. *Accident Analysis and Prevention*. Oslo, Norway: Institute of Transport Economics and Leidschendam, Netherlands: SWOV Institute for Road Safety Research. S. 914-923.
- Finstad, L. (2018). *Hva er politi*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Handegård, T. L., & Berg, C. R. (2020). *Kunnskapsbasert politiarbeid - kunnskap til å stole på? Hentet fra: <https://www.idunn.no/doi/10.18261/issn.2703-7045-2020-01-06>*. *Nordic Journal of Studies in Policing*. S. 39-60.
- Johannessen, A., Tufte, P. A., & Christoffersen, L. (2016). *Introduksjon til samfunnsvitenskapelig metode*. Abstrakt forlag.
- NOU 2009:12. (2009). *Et ansvarlig politi. Åpenhet, kontroll og læring*. (u.d.). Hentet fra <https://www.regjeringen.no/contentassets/b23f9c491cea42f1b99f46aae899377e/no/pdf/s/nou200920090012000dddpdfs.pdf>
- Olsen, L. N. (2020, desember 21). *Promillegrensen i Norge*. Hentet fra MA Rusfri Trafikk: <https://www.marusfritrafikk.no/lover-og-regler/promillegrenser/>
- Olsvik, E. H. (2017). *Vitenskapsteori for politiet*. Oslo: Gyldendal Norsk Forlag.
- Oslo universitetssykehus. (2022, mars 01). *Fakta om rusmiddelgrenser i trafikken*. Hentet fra Oslo universitetssykehus: <https://oslo-universitetssykehus.no/fag-og-forskning/nasjonale-og-regionale-tjenester/rettsmedisinske-fag/alkohol-og-rusmidler/rusmidler-og-avhengighet/fakta-om-rusmiddelgrenser-i-trafikken>
- Politidirektoratet. (2020a). *Etterretningsdoktrine for politiet: Versjon 1.2*.
- Politidirektoratet. (2020b). *Instruks for politiets trafikkteneste (GP-4027)*.
- Politiet. (u.å.a). *Rus og ruskontroll*. Hentet fra Politiet.no: <https://www.politiet.no/rad/trafikk/rus-og-ruskontroll/>
- Politiet. (u.å.b). *Om oss: Utrykningspolitiet*. Hentet fra Politiet.no: <https://www.politiet.no/om/organisasjonen/sarorganene/utrykningspolitiet/>
- Politi-loven. (1995). *Lov om politiet (LOV-2021-06-18-127)*. Lovdata. <https://lovdata.no/lov/1995-08-04-53>.
- Ringen jr., S. (2021). *Dybdeanalyse av dødsulykker i vegtrafikken 2020. Stavens vegvesens rapport nr. 725*. Statens vegvesen.

- Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet og Trygg Trafikk.
(2017). *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021*.
- TØI. (2020). *Trafikksikkerhetshåndboken. Kap. 8.7*. Hentet fra: <https://www.tshandbok.no>.
Transportøkonomisk institutt: TØI.
- Utrykningspolitiet. (2021). *Trafikksikkerhetsarbeid - Politiets tilstandsanalyse for 2021*.
Stavern: Utrykningspolitiet.
- Utrykningspolitiet. (2022). *Trafikksikkerhetsarbeid - Politiets tilstandsanalyse for 2022*.
Stavern: Utrykningspolitiet.
- Vegtrafikkloven. (1965). *Lov om vegtrafikk (LOV-2021-06-11-88)*. Lovdata.
<https://lovdata.no/lov/1965-06-18-4>.

Selvvalgt litteratur

- Erke, A., Goldenbeld, C., & Vaa, T. (2009). *The effects of drink-driving checkpoints on crashes: A meta-analysis. Accident Analysis and Prevention*. Oslo, Norway: Institute of Transport Economics and Leidschendam, Netherlands: SWOV Institute for Road Safety Research. Side 914-923 (9 sider)
- Finstad, L. (2000). *Politiblikket*. Oslo: Pax Forlag. Side 13-127, 167-234, 275-338. (244 sider)
- Handegård, T. L., & Berg, C. R. (2020). *Kunnskapsbasert politiarbeid - kunnskap til å stole på? Hentet fra: <https://www.idunn.no/doi/10.18261/issn.2703-7045-2020-01-06>*.
Nordic Journal of Studies in Policing. Side 39-60 (21 sider)
- Moe, D. (2016). *Menneske, risiko og kjøreadferd*. Trondheim. (156 sider)



Vurdering

Referansenummer

562261

Prosjektittel

Bacheloroppgave ved politihøgskolen

Behandlingsansvarlig institusjon

Politihøgskolen

Prosjektansvarlig (vitenskapelig ansatt/veileder eller stipendiat)

[Redacted]

Type prosjekt

Studentprosjekt, bachelorstudium

Kontaktinformasjon, student

[Redacted]

Prosjektperiode

01.01.2022 - 25.04.2022

Vurdering (1)

22.03.2022 - Vurdert

OM VURDERINGEN

Personverntjenester har en avtale med institusjonen du forsker eller studerer ved. Denne avtalen innebærer at vi skal gi deg råd slik at behandlingen av personopplysninger i prosjektet ditt er lovlig etter personvernregelverket.

Personverntjenester har nå vurdert den planlagte behandlingen av personopplysninger. Vår vurdering er at behandlingen er lovlig, hvis den gjennomføres slik den er beskrevet i meldeskjemaet med dialog og vedlegg.

DEL PROSJEKTET MED PROSJEKTANSVARLIG

For studenter er det obligatorisk å dele prosjektet med prosjektansvarlig (veileder). Del ved å trykke på

knappen «Del prosjekt» i menylinjen øverst i meldeskjemaet. Prosjektansvarlig bes akseptere invitasjonen innen en uke. Om invitasjonen utløper, må han/hun inviteres på nytt.

TYPE OPPLYSNINGER OG VARIGHET

Prosjektet vil behandle alminnelige kategorier av personopplysninger frem til den datoen som er oppgitt i meldeskjemaet.

LOVLIG GRUNNLAG

Prosjektet vil innhente samtykke fra de registrerte til behandlingen av personopplysninger. Vår vurdering er at prosjektet legger opp til et samtykke i samsvar med kravene i art. 4 og 7, ved at det er en frivillig, spesifikk, informert og utvetydig bekreftelse som kan dokumenteres, og som den registrerte kan trekke tilbake.

Lovlig grunnlag for behandlingen vil dermed være den registrertes samtykke, jf. personvernforordningen art. 6 nr. 1 bokstav a.

PERSONVERNPRINSIPPER

Personverntjenester vurderer at den planlagte behandlingen av personopplysninger vil følge prinsippene i personvernforordningen om:

lovlighet, rettferdighet og åpenhet (art. 5.1 a), ved at de registrerte får tilfredsstillende informasjon om og samtykker til behandlingen
formålsbegrensning (art. 5.1 b), ved at personopplysninger samles inn for spesifikke, uttrykkelig angitte og berettigede formål, og ikke behandles til nye, uforenlige formål
dataminimering (art. 5.1 c), ved at det kun behandles opplysninger som er adekvate, relevante og nødvendige for formålet med prosjektet
lagringsbegrensning (art. 5.1 e), ved at personopplysningene ikke lagres lengre enn nødvendig for å oppfylle formålet

DE REGISTRERTES RETTIGHETER

Så lenge de registrerte kan identifiseres i datamaterialet vil de ha følgende rettigheter: innsyn (art. 15), retting (art. 16), sletting (art. 17), begrensning (art. 18), og dataportabilitet (art. 20).

Personverntjenester vurderer at informasjonen om behandlingen som de registrerte vil motta oppfyller lovens krav til form og innhold, jf. art. 12.1 og art. 13.

Vi minner om at hvis en registrert tar kontakt om sine rettigheter, har behandlingsansvarlig institusjon plikt til å svare innen en måned.

FØLG DIN INSTITUSJONS RETNINGSLINJER

Personverntjenester legger til grunn at behandlingen oppfyller kravene i personvernforordningen om riktighet (art. 5.1 d), integritet og konfidensialitet (art. 5.1 f) og sikkerhet (art. 32).

Ved bruk av databehandler (spørreskjemaleverandør, skylagring eller videosamtale) må behandlingen oppfylle kravene til bruk av databehandler, jf. art 28 og 29. Bruk leverandører som din institusjon har avtale med.

For å forsikre dere om at kravene oppfylles, må dere følge interne retningslinjer og/eller rådføre dere med behandlingsansvarlig institusjon.

MELD VESENTLIGE ENDRINGER

Dersom det skjer vesentlige endringer i behandlingen av personopplysninger, kan det være nødvendig å melde dette til oss ved å oppdatere meldeskjemaet. Før du melder inn en endring, oppfordrer vi deg til å

lese om hvilke type endringer det er nødvendig å melde: <https://www.nsd.no/personverntjenester/fulle-ut-meldeskjema-for-personopplysninger/melde-endringer-i-meldeskjema>
Du må vente på svar fra oss før endringen gjennomføres.

OPPFØLGING AV PROSJEKTET

Personverntjenester vil følge opp ved planlagt avslutning for å avklare om behandlingen av personopplysningene er avsluttet.

Lykke til med prosjektet!

Informasjonsskriv – Deltakelse i forskningsprosjekt

«Hvordan har kunnskapsbasert politiarbeid påvirket Utrykningspolitiets arbeid mot ruskjøring?»

Dette er et informasjonsskriv til deg som vurderer å delta i et forskningsprosjekt som skal se nærmere på hvordan kunnskapsbasert politiarbeid har påvirket Utrykningspolitiets arbeid mot ruskjøring. Skrivet vil gi deg informasjon om prosjektet og hva din deltakelse vil innebære for deg.

Formål

Jeg skriver en bacheloroppgave hvor jeg vil prøve å finne ut av hvordan Utrykningspolitiet jobber mot ruskjøring. Jeg skal skrive en teoretisk/empirisk oppgave, som blant annet innebærer eget innsamlet forskningsmateriale.

Hvem er ansvarlig?

Politihøgskolen er ansvarlig for forskningsprosjektet.

Hva innebærer det for deg å delta?

Hvis du vil delta i forskningsprosjektet våres, innebærer dette et intervju. Jeg anslår at dette vil ta mellom 60 og 90 minutter. Intervjuet vil inneholde spørsmål om hvordan Utrykningspolitiet de siste årene har jobbet mot ruskjøring. Jeg kommer også til å stille noen spørsmål om hjelpemidlene/utstyret som blir brukt på feltet. Intervjuet kommer til å bli tatt opp på lyd. Opptakene vil senere bli slettet, etter jeg har skrevet ned hva som ble sagt slik at jeg får et skriftlig dokument med innholdet i intervjuet. Det skriftlige dokumentet kommer til å bli lagret internt.

Frivillig samtykke

Det er frivillig å delta i forskningsprosjektet. Dersom du velger å delta, kan du på ethvert tidspunkt trekke ditt samtykke uten å oppgi grunnen for dette. Alle dine personopplysninger vil da bli slettet.

Personvern

Jeg vil kun bruke dine opplysninger til formålet som jeg har beskrevet i dette skrevet.

- Det er kun jeg som forfatter og min veileder som vil ha tilgang til dine opplysninger.
- Jeg lagrer personopplysningene dine på et separat dokument. Dette dokumentet vil være passordbeskyttet, og bare den overnevnte vil ha tilgang til passordet.
- Lydopptak gjort under intervjuet vil bli slettet med en gang jeg har skrevet innholdet over på et skriftlig dokument.
- I bacheloroppgaven vil du bli anonymisert. Det er kun informasjon om politidistrikt, stilling og/eller hvilke type patrulje du jobber på som vil fremkomme i oppgaven vår. Andre personopplysninger som utleverer deg som deltaker, vil ikke bli benyttet.

Opplysningene dine etter avsluttet forskningsprosjekt

Etter avsluttet forskningsprosjekt som etter planen vil være 25. april 2022, vil opplysningene om deg bli slettet.

Dine rettigheter

Så lenge du kan identifiseres i datamaterialet, har du rett til:

- innsyn i hvilke personopplysninger som er registrert om deg, og få utlevert kopi av disse opplysningene,
- å få rett personopplysninger om deg,
- å få slettet personopplysninger om deg,
- å sende klage til Datatilsynet om behandlingen om dine personopplysninger

Vår rett til å behandle personopplysningene dine

Jeg behandler opplysninger om deg basert på ditt samtykke. Du kan når som helst trekke dette samtykket.

Spørsmål?

Dersom du har spørsmål om prosjektet, eller ønsker å benytte deg av dine rettigheter kan du kontakte:

- Forfatter: [REDACTED]
- Forsker/veileder: [REDACTED]
- Vårt personvernombud ved: personvernombud@phs.no

Med vennlig hilsen,



Samtykkeerklæring

Jeg har lest og forstått informasjon om prosjektet «*Hvordan har kunnskapsbasert politiarbeid påvirket Utrykningspolitiets arbeid mot ruskjøring?*» og har fått anledning til å stille spørsmål. Jeg samtykker til:

- å delta i intervju
- at mine personopplysninger anonymiseres, men svar fra intervjuet kan publiseres i oppgaven

Jeg samtykker til at mine opplysninger behandles frem til prosjektet er avsluttet

(Signatur prøvedeltaker, dato)