

Dette udvidede resumé er udgivet i det elektroniske tidsskrift

**Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet**

(Proceedings from the Annual Transport Conference at Aalborg University)

ISSN 1603-9696

<https://journals.aau.dk/index.php/td>

trafikdage  
NY VIDEN & NETVÆRK

# Evaluering af alkolåsordningen

Mette Møller, [mette@dtu.dk](mailto:mette@dtu.dk), DTU Management

Thomas C. Jensen, [tcje@dtu.dk](mailto:tcje@dtu.dk), DTU Management

---

## Abstrakt

Alkohol er fortsat en væsentlig risikofaktor i trafikken. Således var der i 2024 alkohol involveret i en betydelig andel af personskadeulykkerne. I 2015 blev der i Danmark indført en alkolåsordning blandt andet med det formål at forebygge gentagen spirituskørsel og dermed forebygge alkoholrelaterede trafikulykker. DTU har evalueret ordningen. I dette udvidede resumé præsenteres udvalgte resultater med fokus på socioøkonomiske prediktorer for deltagelse i ordningen. Evalueringen viser blandt andet, at kun 25–30 % af de potentielle deltagere tilslutter sig ordningen. Evalueringen viser endvidere, at sandsynligheden for at tilslutte sig en ordning øges med indkomsten, hvis man bor i en landkommune, har en uddannelse eller er i job. Til gengæld sænkes den, hvis man er uden for arbejdsmarkedet, har en straffelovsforsøelse eller har været involveret i en ulykke. Prisen på alkolåsen, kompleks ansøgningsproces, mulighed for at klare sig uden en bil og bekymringer for, om det i praksis fungerer at køre med en alkolås, udgør barrierer for deltagelse.

---

## Indledning

Ifølge Vejdirektoratets trafikulykkesstatistik (Vejdirektoratet, 2025) var knap 20 % af de trafikdræbte og 14% af dem, der kom til skade i den danske trafik i 2024, påvirkede af alkohol og/eller narkotika/medicin. I de fleste af disse ulykker var føreren kun påvirket af alkohol, men i nogle af ulykkerne var føreren både påvirket af alkohol og narkotika/medicin. Alkohol er dermed stadig en risikofaktor i trafikken.

## Den danske alkolåsordning

Per 1. april 2015 blev der indført en alkolåsordning i Danmark, bl.a. for at nedbringe forekomsten af gentagen spirituskørsel og alkoholrelaterede trafikulykker. Ordningen blev justeret per 15. december 2017.

En alkolås er en elektronisk enhed, der installeres i et køretøj. Enheden forhindrer, at køretøjet kan starte, hvis føreren har en alkoholpromille, der er over det tilladte (0,5 ‰). Alkolåsordningen er todelt. De to dele omtales som hhv. den "frivillige" alkolåsordning og den "obligatoriske" alkolåsordning. Betingelserne for deltagelse i de to ordninger er forskellige (se faktaboks 1). For yderligere information om alkolåsordningerne se: [www.fstyr.dk](http://www.fstyr.dk).

## Evaluering af alkolåsordningen

Danmarks Tekniske Universitet (DTU), har på foranledning af Transportministeriet og finansieret af Færdselsstyrelsen evalueret alkolåsordningen. Et delformål var at afdække, hvor mange af dem, der potentielt kan deltage, der rent faktisk gør det. Et andet delformål var at identificere faktorer, der får mulige deltagere til at undlade at tilslutte sig, samt faktorer, der ville kunne gøre ordningen bedre. Evalueringen

omfattede flere delundersøgelser herunder et litteraturstudie og individuelle interviews med personer, der havde benyttet ordningen, og personer, der via deres profession kom i kontakt med potentielle alkoholbrugere. Derudover omfattede evalueringen en spørgeskemaundersøgelse angående kendskab og holdning til ordningen samt en registerundersøgelse. I dette resumé præsenteres udvalgte resultater med hovedvægt på registerundersøgelsen. Formålet med registerundersøgelsen var at afdække, hvilke socioøkonomiske karakteristika, der har betydning for, om potentielle deltagere vælger at tilslutte sig alkoholordningen eller ej. For yderligere information om evalueringen, herunder detaljer vedr. data og analyser, henvises til Møller & Jensen (2025).

### Faktaboks 1 – Betingelser for deltagelse i den obligatoriske og den frivillige alkoholordning

Den obligatoriske alkoholordning	Den frivillige alkoholordning
<p>Ubetinget frakendelse pga. spirituskørsel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• med en promille på over 2,0</li> <li>• to gange er frakendt førretten på grund af spirituskørsel (undtagen hvis promillen første gang var højst 2,0 og anden gang højst 1,2)</li> <li>• tre gange eller mere har fået en ubetinget frakendelse for spirituskørsel</li> </ul> <p>Den obligatoriske ordning betyder, at man efter frakendelsestiden skal køre med alkohol i to år.</p> <p>Ønsker man ikke det, kan man først generhverve kørekortet, når den toårige periode er udløbet.</p>	<p>Dømt for spirituskørsel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• med en promille på mellem 1,2 og 2,0</li> <li>• to gange og promillen første gang var højst 2,0 og anden gang højst 1,2</li> <li>• ved kørsel, som ikke forårsagede personskade alvorlig fare herfor</li> </ul> <p>Den frivillige ordning betyder, at man kan generhverve kørekortet, hvis man deltager i ordningen.</p> <p>Man skal køre med alkohol indtil frakendelsesperiodens udløb, gennemgå en personundersøgelse og undersøges for alkoholmisbrug. Har man et misbrug, skal man i behandling i mindst et år sideløbende med deltagelse i alkoholordningen.</p>

## Metode

### Data

DTU har via Færdselsstyrelsen fået adgang til to datasæt fra Politiet. Det ene datasæt indeholder personer, der har tilsluttet sig enten den obligatoriske eller den frivillige alkoholordning i perioden 2015-2023. Disse omtales i det følgende som "deltagere". Her var der i alt 2.048 observationer. Det andet datasæt indeholder personer, som Politiet vurderer, kan være kvalificerede til at tilslutte sig en alkoholordning, men som har valgt ikke at tilslutte sig. Disse omtales i det følgende som "kandidater". Her var der 9.779 observationer. En del personer optrådte dog flere gange i data, så der var i alt tale om 9.036 unikke personer. Det var ikke angivet i data (eller på anden måde tilgængeligt), om kandidaterne var kandidater til den frivillige eller til den obligatoriske alkoholordning.

Via registre fra Danmarks Statistiks indgik følgende information som baggrundsinformation i analyserne: alder, køn, familieforhold, bopælskommune, uddannelsesniveau, indkomstniveau, arbejdsmarkeds-tilknytning, biladgang, sygdomshistorik, ulykkeshistorik og kriminalitetshistorik. En forudsætning for at kunne inddrage socioøkonomiske karakteristika i analyserne er, at de angivne personer (såvel "deltagere" som "kandidater") kunne genfindes i Danmarks Statistiks befolkningsregister. Det var ikke tilfældet for alle personer, og derfor var antallet af observationer, der indgik i analyserne, lidt mindre end angivet ovenfor.

Det skal understreges, at data var pseudonymiserede, så det ikke var muligt at genkende enkeltpersoner.

### Analyser

Vi har modelleret sandsynligheden for at tilslutte sig en alkoholordningen med en række socioøkonomiske data fra registrene som forklarende variable. Analyserne er gennemført med multinomiale logitmodeller (MNL) estimeret med maximum likelihood-metoden for perioden 2015-2023. Der er estimeret flere forskellige varianter af modellen, bl.a. med/uden en opdeling i om man deltog i den frivillige eller obligatoriske alkoholordning og med/uden ulykkesdata. Ulykkesdata var kun tilgængelige til og med 2019.

Resultaterne i denne variant er derfor baseret på færre observationer. Alle forklarende variabler er omdannet til kategorivariabler. Med undtagelse af alder, køn og oprindelse er de lagget ét år (taget fra året før) for at sikre den rigtige kausalitet. Ved at lagge ét år kunne vi sikre, at de socioøkonomiske forhold kunne påvirke tilslutningen til alkoholordningen, og ikke omvendt. Biladgang er dog lagget tre år, da kandidater til den obligatoriske ordning typisk ikke må køre bil tre år efter deres dom og derfor måske fravælger bilen.

## Resultater

Analysen viste, at i perioden 2015-2023 var tilslutningen 24%. Ser man kun på perioden efter 2017, hvor ordningen blev justeret, var tilslutningen 25-30%. Da vi ikke ved, hvilken ordning den enkelte var kandidat til, kan vi ikke sige om tilslutningen er højere for den ene ordning end for den anden.

I tabel 1 nedenfor præsenteres resultaterne fra den mest generelle model, hvor der ikke skelnes mellem de to alkoholordninger og uden ulykkeshistorik.

**Tabel 1 - Socioøkonomiske faktoreres betydning for tilslutning til en alkoholordning 2015-2023**

Variabel	Reference	Frivillig eller obligatorisk ordning		
		Parameter	Odds ratio	P-værdi
Køn	Mand	-0,063	0,94	0,440
Alder, 31-45	Alder, 0-30	0,219**	1,24	0,009
Alder, 46-65		0,370**	1,45	0,000
Alder, >65		0,185	1,20	0,241
Efterkommer	Dansk	-0,336**	0,71	0,002
Indvandrer		-0,060	0,94	0,800
Bopæl, by vest	Bopæl, by øst	0,162	1,18	0,125
Bopæl, land vest		0,439**	1,55	0,000
Bopæl, land øst		0,320**	1,38	0,002
Familie, enlig med børn	Familie, enlig uden børn	-0,141	0,87	0,227
Familie, par med børn		0,018	1,02	0,864
Familie, par uden børn		0,148	1,16	0,125
Indkomst, 100000-199999	Indkomst, 0-99999	0,159	1,17	0,256
Indkomst, 200000-399999		0,542**	1,72	0,000
Indkomst, 400000-699999		1,042**	2,83	0,000
Indkomst, >699999		1,315**	3,73	0,000
Familieindk., 100000-199999	Familieindkomst, 0-99999	0,268	1,31	0,191
Familieindk., 200000-399999		0,192	1,21	0,322
Familieindk., 400000-699999		0,335	1,40	0,115
Familieindk., 700000-999999		0,437	1,55	0,063
Familieindkomst, >999999		0,399	1,49	0,119
Antal biler per person, 1	Antal biler pr. person, ingen	-0,054	0,95	0,561
Antal biler per person, 2		0,053	1,05	0,680
Antal biler per person, 3+		0,103	1,11	0,507
Antal biler per familie, 1	Antal biler per familie, ingen	0,147	1,16	0,177
Antal biler per familie, 2		0,188	1,21	0,157
Antal biler per familie, 3+		0,180	1,20	0,223
Erhvervsfaglig uddannelse	Grundskole	0,597**	1,82	0,000
Gymnasial uddannelse		0,633**	1,88	0,000
Kort videregående udd.		0,910**	2,48	0,000
Mellem videregående udd.		0,744**	2,10	0,000
Lang videregående udd.		0,911**	2,49	0,000
I gang med uddannelse	Ikke i gang med udd.	0,114	1,12	0,291
I job	Ledig	0,315**	1,37	0,002
Uden for arbejdsmarkedet		-0,560**	0,57	0,000
Straffelovsforseelse 5 år	Ingen straffelovsforseelse	-0,505**	0,60	0,000
Anden forseelse 5 år	Ingen anden forseelse	-0,199**	0,82	0,007
Diagnose, 5 år, psykisk	Ingen psykisk diagnose	-0,285**	0,75	0,004
Diagnose, 5 år, fysisk	Ingen fysisk diagnose	-0,115	0,89	0,140
Diagnose, 5 år, andet	Ingen anden diagnose	-0,004	1,00	0,952
Diagnose, 5 år, alkohol	Ingen alkoholdiagnose	-0,208	0,81	0,089

Note: \*:  $P < 0,05$ , \*\*:  $P < 0,01$ . Der benyttes robuste standardafvigelse.  $N = 9576$ , Deltagere = 2003,  $AIC = 8646,60$ .  $Mcfaddens R^2 = 0,128$ . Alle variable ud over køn, alder og oprindelse er for året før interventionen eller 5 år op til interventionen.

Signifikante variabler er markeret med stjerner i tabellen. Odds ratio angiver den relative sandsynlighed for deltagelse i forhold til referencegruppen. Helt kort viser resultaterne i tabellen, at høj egenindkomst, høj uddannelse, at være i job og bopæl i en landkommune øger sandsynligheden for tilslutning. Faktorer, der sænker sandsynligheden for tilslutning, er alder under 30 år, hvis man er efterkommer, hvis man er uden for arbejdsmarkedet, og hvis man har en psykiatrisk diagnose. Køn og familieforhold i form af hjemmeboende børn og/eller samlever har ingen eller ringe betydning for tilslutning. Det samme gælder biladgang, familieindkomst, og om man er i gang med en uddannelse eller ej.

Der er foretaget flere varianter af den ovenstående regression, heriblandt de følgende to:

Hvis man medtager data for trafikulykker og andre ulykker fra landspatientregistret, er der kun data frem til 2019 (2020 efter lag), så estimationsperioden begrænses til 2015-2020. Når ulykkerne medtages, finder vi lignende resultater for variablerne i tabellen ovenfor. Vi kan også se, at både trafikulykker og øvrige ulykker inden for de seneste fem år sænker sandsynligheden for tilslutning.

Det er også forsøgt at opdele estimationerne i to dele: tilslutning til frivillig hhv. obligatorisk ordning. Det er problematisk, fordi vi ikke ved, hvilken ordning kandidaterne er kandidater til. Kandidatgruppen er derfor den samme i de to estimationer. Med det forbehold får vi lignende resultater som ovenfor for begge grupper. Bilrådighed tre år før frakendelsen har dog ikke effekt. Det skyldes formentlig, at effekten er positiv for personer, der kan vælge den frivillige ordning, og negativ for kandidater til den obligatoriske ordning.

På basis af de samlede analyser kan vi derfor med stor sikkerhed sige, at følgende socioøkonomiske karakteristika øger sandsynligheden for tilslutning til en alkoholordning:

- Egen bruttoindkomst over 200.000 kr. per år, stigende med indkomsten (+ 100-400%)
- Bopæl i landkommuner (+ 30-50%)
- Uddannelse højere end grundskole (+ ca. 100%)
- At være i job versus ledig (+ ca. 35%)
- At være ledig versus uden for arbejdsmarkedet (+ ca. 75%)
- Fravær af straffelovsforsøelse (+ ca. 50%)
- Fravær af ulykkesinvolvering (+ ca. 25%)

## Udvalgte øvrige resultater

Litteraturundersøgelsen viste, at udenlandske undersøgelser havde fundet, at bekymring for, om det i praksis fungerer at køre med en alkohol, kan være en barriere for at tilslutte sig. Vores undersøgelse viste, at selv om nogle havde haft denne bekymring, var hovedparten af de tilbagemeldinger vi fik, at man generelt havde positive erfaringer med alkoholen, og at den fungerede godt. Dog havde ca. tre fjerdedele af undersøgelsens deltagere haft problemer med at puste korrekt, og lidt over halvdelen havde haft problemer med at få alkoholen til at fungere, når det var koldt.

Spørgeskemaundersøgelsen viste, at personer, der havde fravalgt alkoholordningen, anførte, at det er for dyrt, og at man kunne klare sig uden bil som de vigtigste grunde hertil. Det passer med registeranalysen, der viste, at man havde større sandsynlighed for at tilslutte sig, hvis man havde en høj indkomst, og hvis man boede i en landkommune, hvor adgang til offentlig transport kan være begrænset. Vi fandt dog ingen sammenhæng mellem indkomst og den subjektive opfattelse af, om det var for dyrt at deltage i en alkoholordning. I lighed med resultater fra andre lande tyder vores resultater således på, at de økonomiske omkostninger potentielt udgør en barriere for deltagelse, men også at betydningen er kompleks.

Det at være i job, have en uddannelse, have en vis indkomst samt fravær af straffelovsforsøelser øger sandsynligheden for at man vælger at tilslutte sig alkoholordningen. Det kan muligvis have betydning, at ansøgningsprocessen for nogle er for krævende. Personer, der professionelt var i kontakt med mulige

alkolåsbrugere, havde erfaret, at nogle borgere havde svært ved at overskue og håndtere ansøgningsprocessen. Tilsvarende gav ca. halvdelen af deltagerne i spørgeskemaundersøgelsen udtryk for, at ansøgningsprocessen var kompliceret og/eller forvirrende. Ansøgningsprocessen er på det seneste blevet effektiviseret markant. Ikke desto mindre indgår der stadig flere forskellige trin og instanser. Det kan være en barriere for nogle.

Udenlandske erfaringer viser, at effekten af alkolås på spirituskørsel er størst, når alkolåsen kombineres med tiltag, der reducerer risikoen for spirituskørsel, fx misbrugsbehandling og psykosociale tiltag. Det er derfor godt, at sådanne elementer er inkluderet i de danske alkolåsordninger. Man kunne overveje at ændre betingelserne, så flere kunne deltage, for eksempel ved at gøre alkolåsen billigere for brugerne, men med øget kontrol og øget psykosocial indsats, særlig for den obligatoriske ordning. Det understøttes af, at nogle af dem der dømmes for spirituskørsel, efterfølgende øger deres alkoholindtag og/eller mister deres job.

## Opsummering

Samlet kan vi konkludere:

- Tilslutningen til den danske alkolåsordning er på niveau med tilslutningen i andre lande.
- Privatøkonomi spiller en rolle for deltagelse, men effekten er kompleks.
- Ansøgningsprocessen er en udfordring for nogle.
- Det kan overvejes at justere pris, betingelser og den psykosociale indsats for at få flere med på trafiksikkerhedsforsvarlig vis.

På grund af den forholdsviskorte tidsperiode siden ordningens indførelse og efterfølgende justering, er data yderst begrænset. Der er derfor behov for yderligere opfølgning indenfor en årrække for at få større sikkerhed for ordningernes effekt bl.a. på gentagen spirituskørsel.

## Litteratur

Møller, M., Jensen, T.C. (2025). Konklusionsnotat. DTU, 2025 [Konklusionsnotat](#).

Vejdirektoratet (2025). Trafikulykker for året 2024. [Trafikulykker 2024](#).