

Sammendrag:

Alkolås i buss

Alkolås er et pusteprøveapparat knyttet til kjøretøyets tenningslås. Sjåføren må avgi pusteprøve og får ikke startet kjøretøyet, hvis det er alkohol i utåndingslufta.

Hovedresultater

Forsøk med alkolås i bybussene på Lillehammer har vist at sjåfører, ledelse og passasjerer aksepterte alkolås. Forsøket viste videre at aksept av alkolås i buss avhenger av at alkolåsene fungerer bra i praksis. Sjåførene var skeptiske i utgangspunktet, fordi de var bekymret for tekniske problemer med alkolåsene og for mistanke om promillekjøring. Besøk hos et svensk busselskap som hadde brukt alkolås i flere år, reduserte sjåførenes skepsis. Etter at sjåførene fikk erfaring med bruk av alkolås, aksepterte flertallet av dem alkolås i bussene.

Ledelsen i Schøyens Bilcentraler AS var villig til å samarbeide om alkolås dersom sjåførene var enige, men stilte krav til samarbeidet. Etter at forsøket var avsluttet, ønsket ledelsen å beholde alkolåsene i bussene.

Passasjerene på Lillehammer syntes alkolås i buss var en god ide, og kunne godta forsinkelser på grunn av alkolås. Derimot var de i liten grad villige til å betale mer for å reise med buss med alkolås.

Forsøket viser at alkolås fungerer teknisk og praktisk godt nok til bruk i kollektivtransport. Det finnes ingen oversikt over hvor mye promillekjøring det er i kollektivtransporten eller hvor mange ulykker slik promillekjøring fører til. Det er derfor umulig å si noe om hvor mange ulykker som kan unngås ved bruk av alkolås i kollektivtransport.

Aksept blant sjåførene

Generelt sett viste det seg at sjåførene aksepterte alkolås i bussene. I begynnelsen var sjåførene bekymret for at tekniske problemer med alkolåsene skulle føre til forsinkelser eller innstilte avganger. Sjåførene var også opptatt av å unngå ubegrunnet mistanke om promillekjøring. Disse synspunktene kom fram i møter med sjåførene og deres representanter under forhandlingene om prosjektsamarbeid. I intervjuene som ble gjennomført i begynnelsen av forsøksperioden, var flertallet av sjåførene positive til alkolås, men på det tidspunktet ventet 75 prosent av sjåførene at alkolåsene skulle skape tekniske eller praktiske problemer. Andelen som var positiv økte i løpet av forsøksperioden. Hvis alvorlige problemer med alkolåsene hadde oppstått i forsøket, ville sjåførene antakelig ha blitt mer negative. Det oppsto imidlertid ingen alvorlige problemer, dvs. ingen forsinkelser eller innstilte avganger på grunn av alkolåsene. I

begynnelsen av forsøket sa 68 prosent av sjåførene at alle busser i Norge burde ha alkolås, og etter forsøket sa 94 prosent av sjåførene det samme.

Alkolåsdata

Det ble avlagt 12792 pusteprøver i registreringsperioden. 1613 prøver ble forkastet på grunn av feil blåsing, og 11179 ble akseptert. Av disse var det fem tester med resultat på 0,2 promille eller høyere. Fire av disse testene ble fulgt opp med godkjente retester, dvs. at de ikke godkjente testene skyldtes andre forhold enn alkohol i utåndingslufta. Ett tilfelle gjenstår uten sikker forklaring. Det kunne ikke avgjøres hva som faktisk skjedde i dette tilfellet fordi det var umulig å bevise om det var sjåføren eller noen utenforstående som hadde avlagt prøven. Det forekom altså ingen tilfeller av bevist kjøring etter positiv test eller positiv test uten godkjent retest rett etter i forsøksperioden.

For å unngå forsinkelser ved eventuelle tekniske problemer med alkolåsene, var alle bussene utstyrt med såkalt forbikoplingsbryter, slik at alkolåsen kunne koples ut og bussen kunne kjøres. Det ene usikre tilfellet, som er nevnt over, førte til at forbikoplingsbryterne ble fjernet fra alle bussene for å unngå flere usikre tilfeller.

Ledelsen i busselskapet

Før forsøket startet var ledelsen opptatt av tre forhold: 1. Sjåførenes aksept for alkolås. 2. Å unngå forsinkelser eller innstilte avganger på grunn av alkolåsene. 3. Å unngå mistanke om promillekjøring. Siden ingen alvorlige problemer oppsto med alkolåsene, ønsket ledelsen å beholde alkolåsene som et sikkerhetstiltak for passasjerene etter forsøket.

Passasjerene

Generelt sett viser undersøkelsen at passasjerene var så positive til alkolås at flertallet av dem ville akseptere forsinkelser på grunn av alkolåsene. Imidlertid var det bare cirka en tredjedel av passasjerene som var villige til å betale ekstra for å reise med buss utstyrt med alkolås. Et positivt funn er at alkolåsene i liten grad fikk passasjerene til å mistenke sjåførene for promillekjøring, siden sjåførene var opptatt av å unngå slik mistanke.

Fylkeskommunen

Fylkeskommunen er oppdragsgiver for busstrafikken på Lillehammer. Fylkeskommunen var positiv til forsøket med alkolås i buss, og avsto fra bot for eventuelle forsinkelser på grunn av feil ved alkolåsene. Fylkeskommunen var også representert i referansegruppa for prosjektet. Fylkeskommunen fant likevel ikke å kunne yte økonomisk støtte til videre bruk av alkolås i bussene på Lillehammer.

Konklusjoner

Forsøket med alkolås i busser på Lillehammer har vist at alkolåsene fungerte tilfredsstillende. Forbikoplingsbrytere ble installert for å unngå forsinkelser ved eventuelle tekniske eller praktiske problemer, men disse bryterne ble fjernet siden de kunne føre til usikre konklusjoner om hva som faktisk hadde hendt når bryterne ble brukt. Dessuten oppsto det ikke alvorlige tekniske eller praktiske problemer med alkolåsene som gjorde at det var behov for forbikoplingsbrytere. Det ene usikre tilfellet viste hvilke problemer forbikoplingsbrytere kan lage. Pålitelige alkolåser gjør at forbikoplingsbrytere ikke er nødvendig.

Delvis fordi alkolåsene fungerte godt, og delvis fordi alkolåsene ble innstilt slik at de var enkle å bruke for sjåførene, aksepterte både sjåførene, ledelsen og passasjerene alkolåsene i stor grad. Et annet forhold som bidro til aksept var at sjåførenes fagforeninger og sjåførene selv ble tatt med i prosessen helt fra begynnelsen. I dette forsøket inngikk selskapet og sjåførene en avtale om bruken av alkolås, og forsøket viste at en slik avtale var nødvendig. Hvis alkolås i buss påbys ved lov, bør også bruken av alkolås reguleres av lov.

Sjåførenes bekymring om mistanke om promillekjøring viste seg å være ubegrunnet. Et stort flertall av passasjerene sa at alkolåsene ikke fikk dem til å mistenke sjåførene for promillekjøring.

På grunn av kostnadene med alkolås kan ikke private transportselskaper forventes å utstyre sine kjøretøy med alkolås på eget initiativ. Motivasjonen for bruk av alkolås må enten komme fra påbud i form av lov eller som krav i anbud for kollektivtrafikken. Før et slikt påbud eller anbudskrav innføres, trengs det kunnskap om hvilken ulykkesreduksjon som kan ventes ved bruk av alkolås i kollektivtransport. Dersom det er ønskelig at påbudte sikkerhetstiltak skal gi best mulig effekt, bør vedtak om slike tiltak baseres på dokumentert virkning av tiltaket. Siden det ikke er kjent hvor mange bussulykker i Norge som skyldes alkoholpåvirket sjåfør, er det foreløpig ikke mulig å si hvor mange slike ulykker som kan unngås ved bruk av alkolås. Alkolås kan imidlertid også betraktes som en støtte for sjåførene for å unngå promillekjøring og en sikkerhetsgaranti for passasjerene. Slike forhold kan også inngå i nyttekostnadsanalyse av alkolås i kollektivtransport.

Anbefalinger

Alkolås som skal brukes i kollektivtransport må ha en høy teknisk kvalitet for å unngå forsinkelser eller innstilte avganger på grunn av tekniske problemer. Likevel bør det gjennomføres en prøveperiode med en eller noen få alkolåser før alkolås installeres i alle kjøretøy i et selskap. I prøveperioden kan forbikoplingsbryter brukes for å unngå problemer, men forbikoplingsbryter bør ikke brukes når alkolås tas i bruk på permanent basis.

Det anbefales å ta med sjåførene og deres organisasjoner fra første trinn i innføringsprosessen.

Videre bruk av alkolås i kollektivtransport avhenger i stor grad av kunnskap om ulykkesreducerende effekt, og mer forskning om dette bør utføres.

Hvis alkolås innføres ved påbud eller anbudskrav, trengs også lovgivning som regulerer bruk av alkolås i kollektivtransport mer generelt, f eks forholdet mellom sjåførene og ledelsen.

Tilfeldige retester under kjøring anbefales ikke for kollektivtransport. Pauser uten gjentatt blåsing bør ikke være over 20 minutter.

Positive eller ikke godkjente testresultater må være enkelt å oppdage. Alkolåsene bør derfor gi et tydelig signal om ikke godkjent test både til sjåføren og driftslederen i selskapet. Produsenter av alkolås bør vurdere hvordan et slikt signal lettest kan nå driftslederen. Med et tydelig signal til driftslederen behøver ikke selskapet bruke tid på å laste ned og lese store datamengder.

Lang oppvarmingstid, 30-90 sekunder, ved lave temperaturer var et irritasjonsmoment for sjåførene. Produsentene bør derfor søke å redusere oppvarmingstida for alkolåsene.

For å gjøre det så enkelt som mulig for sjåførene, anbefales det at alkolåsen bare viser om prøven er godkjent eller ikke. Promillenivået bør ikke vises.

I forsøket på Lillehammer var festet av alkolåsen til dashbordet og oppbevaring av munnstykker mellom prøvene praktiske problemer. Produsentene bør ta slike praktiske hensyn med i betraktning i utformingen av alkolåser.