



Rusfri trafikk og livsstil

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep,
0030 Oslo

postmottak@sd.dep.no

Oslo, 29. juni 2012

**Innspill til høring om transportetatenes forslag til NTP 2014–2023 fra
MA – rusfri trafikk og livsstil**

Det vises til transportetatenes forslag til Nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023. MA vil med dette komme med noen innspill til det omfattende forslaget.

MAAs formål er økt trafikksikkerhet med spesiell vektlegging av rusfri trafikk.

MA har også nullvisjonen om ingen drepte og livsvarig skadde i trafikken som visjon, og vil arbeide for å sikre alle mennesker i trafikken frihet fra risikoen for å møte medtrafikanter påvirket av alkohol, rusgifter og medikamenter.

1. Alkolås

For MA vil det være et vesentlig og viktig bidrag til å redusere rus i trafikken, at alkolås på sikt blir montert i alle motorkjøretøyer. Alkolås nevnes i NTP-forslagets kapittel 3.5

”Trafikksikkerhet” på side 39, der det fastslås at Statens vegvesens ulykkesanalysegrupper (UAG) har avdekket at rus har vært medvirkende årsak til 22 prosent av dødsulykkene. Det sies videre at ”tiltak for økt overholdelse av fartsgrensene, økt bilbeltebruk og redusert omfang av ruspåvirket kjøring blir tre viktige satsinger i planperioden. Dette krever et nært samarbeid mellom Statens vegvesen og andre aktører. Spesielt gjelder dette rus, der Statens vegvesens virkemidler er begrensede.”

Videre slås det på side 40 fast at: ”Alkolås vil bidra til at kjøring i ruspåvirket tilstand reduseres. Statens vegvesen vil gjennomføre tiltak som fremmer og tilrettelegger for økt utbredelse av slikt utstyr.”

MA mener at disse gode intensjonene må konkretiseres i direkte mål innen planperioden.





Frem til nå har alkolås blitt installert på frivillig basis i en del kjøretøyer her til lands. Allerede før den nye NTP trer i kraft, ser det ut til at det vil bli fremmet et lovforslag som for første gang innfører alkolås i Norge; som del av et rehabiliteringsprogram for promilledømte.

Forslaget til NTP viser at Norge har ønsket å være langt fremme i å ta i bruk ny teknologi for å øke trafikksikkerheten (ITS), men dette ser kanskje ikke i tilstrekkelig grad ut til å gjelde bruken av alkolås, der flere land ligger foran oss i ta i bruk dette tekniske sikkerhetstiltaket. I Sverige er det i bruk 70 - 80 000 alkolåser både i persontransport og godstransport, og Finland og Frankrike har vedtak om å ta i bruk alkolås i skoleskys.

MA mener at i planperioden for NTP2014 -2023 må det settes mål om at:

- *Alle kjøretøy som brukes i offentlig personbefordring/skolebarnkjøring underlagt offentlige løyve eller konsesjonskrav snarest – og innen planperioden - må ha alkolås montert.*
 - *I 2011 ble det vedtatt en endring av veitrafikkloven der avsnittet om sikkerhet for skoleskys åpner for at det ved forskrift kan kreves sikkerhetstiltak. Her ligger det til rette for et nasjonalt krav om alkolås på alle kjøretøyer som brukes i skoleskys innen få år.*
- *Alle tungtransportbiler skal snarest – og innen planperioden - ha alkolås montert.*
- *Alle biler i offentlig eie skal snarest – og innen planperioden - ha alkolås montert.*
- *Alle nye personbiler skal være utstyrt med alkolås innen planperioden.*

Når det gjelder annen rus enn alkoholpåvirkning i trafikken – narkotika og medikamenter - åpnet lovgivningen i 2012 for politikontroll og straffereaksjoner på linje med ulovlig promillepåvirkning. Det er utviklet teknikk og instrumenter som politiet kan bruke til veikanttesting av andre russtoffer enn alkohol. Slike instrumenter er ennå ikke tatt i bruk. Det stilles strenge krav til hvor godt de skal fungere. MA mener at slike hurtigtestere bør tas i bruk snarest som et tiltak mot økning i ruskjøring der føreren er påvirket av andre stoffer enn alkohol.

2. ITS - førerstøttesystemer

Forslaget til NTP tar opp økt satsning på ITS (side 9, 39 og 104), som gode bidrag for å nå målene om framkommelighet, trafikksikkerhet, miljø og tilgjengelighet.

MA er spesielt opptatt av de løsningene som er knyttet til kjøretøyteknologiens bidrag til førerstøttesystemer og kjøretøysikkerhet. I tillegg til alkolås er det her snakk om bredt spekter av systemer.





MA støtter at det legges opp til å stimulere bruken av moderne miljø- og sikkerhetsteknologi, samt at konsekvenser av dette på trafikkatferden og trafikksikkerheten skal utredes. MA mener i tillegg at det på basis av slike vurderinger i planperioden legges til rette for insitammenter eller krav om å innføre nærmere bestemte førerstøttesystemer på kjøretøyene.

3. Mennesket i trafikken: Kampanjer og holdninger

Selv om bilistene kan hjelpes til lovlydighet (for eksempel alkohol) og ITS kan være hjelp til å føre kjøretøyet, dreier trafikksikkerhet seg om trafikantenes holdninger. Forslaget til NTP peker i kapittel 5.6.7 Trafikant- og kjøretøytilsyn på at ”nasjonale trafikksikkerhetskampanjer har gitt gode resultater, blant annet når det gjelder bilbeltebruk og fart. Transportetatene vil derfor trappe opp arbeidet med trafikksikkerhetskampanjer. (...) Kampanjer skal prioriteres innenfor områder der endring fra uønsket til ønsket atferd vil kunne gi betydelig reduksjon i antall drepte og hardt skadde.”

MA mener at kampanjer for å forebygge kjøring i rus må nevnes eksplisitt. Det må legges til rette også økonomisk for at frivillige organisasjoner kan være aktive medvirkere i slike kampanjer og i det kontinuerlige arbeid som må gjøres for å bevisstgjøre, skape og vedlikeholde holdninger mot ruskjøring.

4. Mennesket i trafikken: Gang- og sykkelveier i nærheten av skoler

MA setter et spesielt fokus på mennesket i trafikken; å legge til rette for at ”myke trafikanter” kan ferdes trygt. Dette omfatter fotgjengere og syklister, ikke minst skolebarn på skoleveien. MA mener at skoleveiene må sikres bedre. Dette bør gjøres med en betydelig satsning på gang- og sykkelveier i nærheten av skolene. I dag er mange skolebarn utsatt for fare på skoleveien. Dette må løses ved at det settes inn nødvendige ressurser for å etablere gang- og sykkelveier i en distanse rundt skolene som er i henhold til den lengste gjeldende grense for skoleskyss (4 km).

Slike tiltak vil bedre sikkerheten på skoleveien og i en del tilfeller redusere behovet og kostnadene for skoleskyss og annen privat kjøring av elevene. Idet det er påvist at skolebarn er inaktive og for lite i bevegelse, kan gang- og sykkelveier også ha et folkehelseaspekt. Et slikt perspektiv, samt behov for sterkt fokus på trafikkopplæring og holdningsskaping, er eksempler på behov for å ha et tverretatlig perspektiv mellom myndighetene innen trafikksikkerhet, helse, utdanning og miljø.

MA mener således at det i planperioden må legges opp til en spesiell satsning for å nå et slikt mål; for eksempel med øremerkete ”gang- og sykkelvei-milliard(er)”.





5. Sikker og effektiv vei og trafikk

MA mener at all trafikkplanlegging skal bidra til at det enkelte menneske ikke skades og at ulykker unngås. MA ønsker at det skal legges til rette for et veinett og en veitrafikk som er sikker og samtidig effektiv og tilfredsstillende behovene både til nyttetrafikken, privatbilistene og andre veifarende. Tilrettelagt infrastruktur for myke trafikanter og behovet for møtefri veier er eksempler på områder det bør settes fokus på. Samtidig bør det være et mål å gjennomføre større visjoner om veiprojekter som binder landsdelene sammen og redusere reisetiden.

Målet om å oppnå den ønskete god standard på riksveiene krever langsiktighet og forutsigbarhet i finansieringen, samt helhetlig, rasjonell og effektiv planlegging og løpende oppfølging av kostnader og gjennomføring av veiprojektene. Nytte/kostnadsanalyser bør omfatte alle faktorer som til enhver tid gir et riktigst mulig samfunnsøkonomisk bilde som kan ses i forhold til uttalte politiske mål, for eksempel at det legges ekstra vekt på de langsiktige virkningene på regional utvikling.

MA setter pris på at Veitilsynet er etablert. Vi vil imidlertid igjen å peke på at dette tilsynets organisatoriske tilknytning må vurderes i forhold til at det skal være uavhengig, slik tilsynene på andre sektorer er. Samtidig bør virkeområdet omfatte et helhetlig tilsyn for riks- og fylkesveier med ansvar for trafikanter, kjøretøy og vei.

MA vil takke for muligheten til å kommentere forslaget til NTP 2014-2023; et interessant, omfattende og viktig dokument. Vi imøteser den videre behandlingen.

Med vennlig hilsen,
MA – rusfri trafikk og livsstil

Terje Tørring
Direktør

Hans-Erik Hansen
Redaktør

Kopi sendt Sekretariatet for Nasjonal transportplan: ntp.sekretariat@vegvesen.no

