

Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029

Actis- Rusfeltets samarbeidsorgan er en samfunnspåvirker innenfor ruspolitikk, og et samarbeidsorgan for frivillige organisasjoner på rusfeltet. Actis har 27 medlemsorganisasjoner og jobber for å redusere skadene ved bruk av alkohol, narkotika og pengespill. Vi har innspill til grunnlagsdokument Nasjonal transportplan, som går spesielt på at Nasjonal transportplan (NTP) bør ha et bredere perspektiv når det gjelder trafikksikkerhet og ruspåvirket kjøring. Anslag fra Folkehelseinstituttet viser at det er 140 000 ruspåvirkede kjøreturer på norske veier hver dag. Sammen med fart er ruspåvirkning den største risikofaktoren på veien. I NTP foreslås et nytt mål innenfor veisektoren som innebærer at antall drepte eller hardt skadde ikke skal overstige 350 i 2030, dvs. mer enn en halvering fra dagens nivå. Likevel er det satt av veldig liten plass i planen til konkrete tiltak, og de som er nevnt omhandler veiforbedring og teknologisk utvikling.

Ruspåvirket kjøring

I kapittel «8.2 Trafikksikkerhet på veg» påpekes det på side 80 i NTP at «Ansvaret for å gjennomføre tiltak som reduserer omfanget av ruspåvirket kjøring tilligger i stor grad andre aktører enn Statens vegvesen. Arbeid for å fremme økt utbredelse av alkolås vil være viktig her.»

Actis har medlemsorganisasjoner som jobber med dette feltet, som MA – Rusfri trafikk. Det gjelder så vel et arbeid overfor myndigheter og brukergrupper for å få innført alkolås på kjøretøyer, som holdningsskapende og forebyggende innsats, blant annet i form av kampanjer rettet mot særskilt utsatte grupper, for eksempel ungdom.

TØI har gjort beregninger av hva nye tiltak kan tenkes å bidra med til å redusere antall drepte og hardt skadde i trafikken. Her pekte alkolås seg ut som ett av de to tiltakene med desidert størst effekt.

Alkolås og promilletesting

Stortinget har besluttet at det skal innføres alkolås i buss og taxi (persontransport mot vederlag), og saken er under utredning. Saken og implementeringen av vedtaket trekker ut i tid.

Ikke minst fordi det legges stor vekt på kollektivtransporten i NTP, er det viktig at alkolåsvedtaket gjennomføres så snart som mulig på alle kjøretøyene som skal omfattes av vedtaket. Det må ikke være tvil om at alle sider knyttet til trafiksikkerhet for kollektivtransporten er viktig.

Vårt mål er at all offentlig transport/kollektivtrafikk må få installert alkolås innen 2020.

Det innføres hyppige, vilkårlige rustester av yrkessjåfører som utøver gods- og persontransport, det være seg med motoriserte kjøretøy, fly, tog eller båt.

Forebygging av og reaksjoner på ruspåvirket kjøring

Det foreligger en tverrdepartemental rapport «Alkolås som alternativ til tap av førerrett. Implementering av en ordning med alkolås i program mot ruspåvirket kjøring. Arbeidsgruppens rapport, 10. september 2012.» Gruppens mandat var opprinnelig å vurdere alkolås for dem som var dømt for høy promille, mens høringsinnspillene, blant annet fra MA rusfri trafikk, gikk inn for at ordningen i utgangspunktet burde gjelde alle som mister førerretten. Dette gjorde at rapporten skulle omarbeides, men arbeidet har tydeligvis stoppet opp.

Alkolås for promilledømte er utprøvd i en rekke land over mange år – i USA siden 80-tallet. I våre naboland, Sverige og Finland, er ordningen i funksjon.

Actis støtter krav om at det tas inn klare føringer i NTP for at alkolås for promilledømte innføres i Norge.

Videre ønsker Actis at kunnskap om risikoen ved alkohol- og ruspåvirkning i trafikken må inn i trafikkopplæringen. Alle som blir tatt for ruspåvirket kjøring må gjennomgå et kurs om rusmidler og trafikk. Offentlige myndigheter må utvikle et slikt kurs, inspirert av kurset «alkohol og trafikk» i Danmark.

Reaksjonen ved ruspåvirket kjøring må skjerpes. Ved alvorlige eller gjentatte brudd med kjøring i ruspåvirket tilstand skal ikke bare førerkort inndras, men også kjøretøyet. Muligheten for dette eksisterer i dag, men er i liten grad tatt i bruk, på tross av stor kunnskap om at en stor andel av de ruspåvirkede førerne er gjengangere. Danmark utvidet muligheten for å ta beslag i kjøretøy og har opplevd at dette har hatt effekt. Norge bør også ta i bruk dette virkemiddelet.

Andre rusmidler

Actis er glad for at politiets satsing på et nytt analyseinstrument for å påvise narkotika- og medikamentpåvirket kjøring, har gitt en økning i antall pågripelser. Politiet har meget høy treffprosent på sine mistanker. Det må bety at det fremdeles er mange som kjører i ruspåvirket tilstand og ikke blir oppdaget. Actis vil at arbeidet for å hindre påvirkede førere av andre rusmidler enn alkohol må intensiveres. Lovverket har siden 2012 gitt hjemmel for å kontrollere og sanksjonere for et antall medikamenter og narkotiske stoffer på lik linje med alkoholpromille. Denne lovgivningen, kontrollmekanismer og analysemetoder må kontinuerlig utvikles for å hindre all ruspåvirket kjøring.

Promille og rus i forbindelse med sjøsikkerhet og fritidsbåter

I NTP kap. 8.4 Styrket sjøsikkerhet med avsnitt om fritidsbåter, står det på side 84:

«Vesentlige årsaksfaktorer for disse ulykkene er regelbrudd, særlig bruk av rusmidler, samt mangelfull risikobedømmelse. Kystverket må legge forholdene til rette for bruk av fritidsfartøy og for at bruken av disse skjer på en trygg måte. Det må derfor et bredere samarbeid til for å identifisere hvilke tiltak som vil være de mest relevante og gi best effekt.»

Actis mener at promillegrensen på sjøen – også for fritidsbåter - må være den samme som promillegrensen på veiene: 0,2.

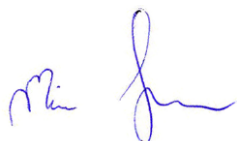
Fart, rus og manglende sikkerhetsutstyr (redningsvest i båter og sikkerhetsbelte i biler) er ulykkesfaktorer både på sjøen og på veiene. I «Rapport om sikkerhet ved bruk av fritidsbåt» fra Sjøfartsdirektoratet i 2012 ble en lavere promillegrense anbefalt; 0,2 eller 0,5, men mens det i mellomtiden blant annet har blitt innført krav om redningsvest i mindre båter, står promillegrensen uforandret.

Rettsmedisinske undersøkelser for bedre kunnskap

Flere steder i NTP vises det til statistikk for trafikkulykker. Slik statistikk er viktig for å gjøre de rette valgene i tiltak for trafikksikkerhet. Men statistikken er ikke god nok. For eksempel hersker det fremdeles tvil omkring andelen ruspåvirkede blant drepte i trafikkulykker. Dette skyldes i hovedsak at det ikke er fast rutine å foreta rettsmedisinske undersøkelser. Slike undersøkelser foretas i under halvparten av alle dødsulykker, mens i andre land er andelen rundt 95 %.

Actis støtter kravet fra MA rusfri trafikk om at det må stilles tilstrekkelige ressurser til rådighet for at det kan foretas rettsmedisinsk obduksjon av alle som

blir drept i trafikkulykker. Dette vil både gi et bedre datagrunnlag for tiltak for trafikksikkerheten og gi de som er involvert som tredjepart (familie etc.) svar på spørsmål de har om årsakene til dødsfallet.



Mina Gerhardsen
Generalsekretær, Actis