
Fra: noreply@regjeringen.no
Sendt: 24. juni 2016 12:47
Til: postmottak SD
Emne: Nytt høringssvar til 16/485 - Høring - Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029

Referanse: 16/485
Høring: Høring - Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029
Levert: 24.06.2016 12:46
Svartype: Med merknader
Kontakt avsender: MA - rusfri trafikk
Kontaktperson: Elisabeth Fjellvang Kristoffersen
Kontakt-e-post: elisabeth@ma-norge.no
Tittel: MA - rusfri trafikk - Høringsinnspill NTP 2018-2029
Uttalelse:
MA – rusfri trafikk

Dronningens gt. 6

0106 Oslo

Til Samferdselsdepartementet

Oslo, 15. juni 2016

Høringsuttalelse: Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029

MA takker for muligheten til å bidra med innspill til ovennevnte.

MA sine mål:

MA arbeider for trafikksikkerhet generelt, og spesielt for å sikre at ingen mennesker i trafikken rammes av medtrafikanter påvirket av alkohol, narkotika eller medikamenter.

Generell kommentar til NTP Grunnlagsdokument:

MA mener at NTP må være mer konkret og ha et bredere perspektiv når det gjelder trafikksikkerhet. NTP foreslår 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.

1. Ruspåvirket kjøring

I kapittel «8.2 Trafikksikkerhet på veg» påpekes det på side 80 i NTP at «Ansvar 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.»

MA arbeider i fremste rekke på dette feltet. 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 og tvingende intelligent fartstilpasning (ISA) seg ut som de to tiltakene med desidert størst effekt.

- **Alkolås**

Alkolås i kjøretøyer for persontransport

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 trafikksikkerhet for kollektivtransporten er viktig.

Alkolås som alternativ til tap av førerrett

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, 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.

MA ber om at det tas inn klare føringer i NTP for at alkolås for promilledømte innføres i Norge.

Alkolås i alle kjøretøyer

Som blant annet TØI-beregningene underbygger, bør det langsiktige målet være alkolås i alle kjøretøy.

Til de kortfattede og generelle formuleringene i avsnittet om alkolås kap. 8.2 side 80, foreslår MA følgende tillegg:

«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.» Frivillige organisasjoner og ulike myndigheter må få ressurser og samarbeidsmuligheter for å arbeide videre med å innføre alkolås som et viktig trafikksikkerhetsinstrument i person- og varetransport, på forskjellige kjøretøygrupper på veien og for eksempel skinnegående kjøretøy og båttransport/ferger, samt som virkemiddel som del av straffereaksjon mot promilledømte.

- **Andre rusmidler**

MA 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. MA 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.»

MA 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.

MA foreslår at det i avsnittet gis et tillegg:

«... Det må derfor et bredere samarbeid til for å identifisere hvilke tiltak som vil være de mest relevante og gi best effekt.» Dette må omfatte innføring av en promillegrense på 0,2. En promillegrense på 0,2 vil representere en harmonisering med promillegrensen i veitrafikken, samt for større båter og skip. Det bør også på sjøen bli innført grenser for rus av andre stoffer, legemidler og narkotika, som siden 2012 er håndhevet på veien. Politiets kontroller og bruk av gode analyseapparater bør også være direkte overførbart fra bruk langs veiene til bruk på sjøen i politiets båter.

2. 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 %.

MA mener 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.

3. Forebyggende innsats

Som en kommentar til hele NTP kap. 8 om transportsikkerhet, mener MA at det må legges større vekt på trafikantenes rolle. God trafikksikkerhet er avhengig av at trafikantene handler riktig og har de rette holdningene og nødvendig kunnskap. Dette krever forebyggende innsats. For å få ulykkestallene ytterligere ned må det legges til rette for at dette skjer gjennom blant annet de frivillige organisasjonene.

I en samferdselssektor med enorme beløp til vedlikehold, til bygging av sikre veier og investeringer i infrastruktur, må det derfor også settes av et større beløp til de myke og veldig viktige trafikksikkerhetstiltakene; nemlig det forebyggende og holdningsskapende arbeidet fra de frivillige organisasjonene.

MA mener at frivillige organisasjoner og andre aktører innenfor trafikksikkerhet må være tilgodesett med øremerkede budsjettposter som gjør dem i stand til å gjøre sin innsats, det være seg både på spesielle felter som alkohol og rus i trafikken, som i det mer generelle trafikksikkerhetsarbeidet.

4. Trafikksikkerhet og myke trafikanter

Som nevnt innledningsvis mener MA at plangrunnlaget er svakt hva gjelder virkemidler og tiltak som ikke er av fysisk karakter. MA setter hensynet til det enkelte menneske høyst i trafikken. Tiltak for å redusere ulykkene blant de myke trafikantene er svært viktig.

MA ønsker:

- **Forsterket innsats for gode holdninger, hensynsfull og ansvarlig opptreden trafikanter imellom**

- **Det innføres påbud for bruk av sykkelhjelm**
- **Fotgjengere og syklister prioriteres høyt ved planlegging av trafikkanlegg**
- **Skoleveien skal trygges best mulig og i størst mulig grad være bilfri**

Med vennlig hilsen

MA – rusfri trafikk

Elisabeth Fjellvang Kristoffersen

Generalsekretær

Vedlegg: -