



SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SPK: TRS	S.BEH: KB
17 MARS 2006	
OS 2059 -26	
641.7	

Det kongelige Samferdselsdepartement  
Postboks 8010 Dep

0030 Oslo

Oslo 5.mars 2006

Deres ref.: 03/1865-KB

Vår ref.: OP/GW

### **Høringsuttalelse: Forslag til tiltak mot kjøring under påvirkning av andre rusmidler enn alkohol.**

Arbeidsmiljøskaddes Landsforening, A.L.F er først og fremst konsentrert om grunnlaget for rapporten, som har den bærende hensikt å sette fokus på kjøring av motorvogn under påvirkning av andre rusmidler enn alkohol og eventuelle tiltak. Vi har lest rapporten ut fra vårt utgangspunkt og med de kunnskaper vi har tilegnet oss gjennom 20 års arbeid med råd og veiledning innenfor helseskadelig påvirkning av kjemikalier i arbeidsmiljøet. Slik påvirkning gir i tillegg til varige kroniske sykdommer og skader, toksiske effekter som påvirker kjøreferdigheten, på lik linje med hva arbeidsgruppen definerer som andre rusmidler.

Vi må allerede her medgi, at ut fra den viten vi sitter inne med, så er vi betenkt over at arbeidsgruppen innsnevrer begrepet "andre rusmidler" til kun å gjelde medikamenter og illegale stoffer. Arbeidsmiljøskaddes Landsforening (A.L.F) tidligere Landsforeningen for Løsemiddelskade (LFFL) har ved flere anledninger, helt siden slutten av 80-tallet, gitt signaler om den store faren for at alvorlige trafikkulykker kan skje ved å ferdes i trafikken når man er eksponert for helseskadelige kjemiske stoffer og løsemidler som påvirker sentralnervesystemet eller andre av kroppens vitale organer.

### **250.000 til 300.000 yrkesutøvere er daglig i kontakt med helseskadelige stoffer.**

Omfanget av slik påvirkning i kombinasjon med ferdsel i trafikken kan være mye større enn man forestiller seg. Det finnes utallige bransjer hvor man blir eksponert for stoffer/kjemikalier som kan ha innvirkning på en persons evne til å ferdes i trafikken på en forsvarlig måte slik vegtrafikkloven krever. Man må heller ikke glemme løsemiddeleksponeringen som skjer i privat regi, ved f. eks oppussing og hobbyarbeid.

Slike eksponeringer påvirker både sentralnervesystemet, det perifere nervesystem og andre vitale organer i kroppen. Man kan i de aller fleste tilfellene påvise økt trettbarhet, nedsatt konsentrasjon og reaksjonsevne. Slike negative helseeffekter kan i mange tilfeller være en direkte årsak til at man ubevisst havner i motgående kjørefelt, kjører utfor veien eller kjører inn i forankjørende bil. Lengre tids eksponering kan i mange tilfeller gi nedsatt førerlyst i ben og armer. Nedsatt terskel for aggresjon er heller ikke uvanlig, noe som er en stor risikofaktor i trafikken og kan være årsak til uvettige forbikjøringer på steder hvor trafikken "går for sakte". Synsforstyrrelser som for eksempel tåke og dobbeltsyn kan også forekomme hos enkelte. Daglig eksponering for løsemidler, enten via åndedrett eller ved hudopptak, vil ha langtidseffekt på grunn av at kroppen ikke klarer å skille ut disse like fort som for eksempel alkohol. Løsemidler lagres i kroppens fettvev på grunn av lengre halveringstid.

Det er bedrøvelig å se at arbeidsgruppen ikke har valgt å sammenstille slike eksponeringer på lik linje med andre rusmidler, tross at det er veldokumentert at eksponering av helseskadelige kjemiske og biologiske stoffer, herunder løsemidler kan gi symptomer som økt trettbarhet, nedsatt konsentrasjon og reaksjonsevne, synsforstyrrelser som f.eks tåke eller dobbeltsyn, samt lav terskel for aggresjon. Dette er en gruppe trafikanter som ofte, uten å være klar over det, fører motorkjøretøy påvirket av kjemiske stoffer med nevrotoksiske effekter, i mange tilfeller over flere år.

Det er rimelig å konkludere med at førere av motorkjøretøy som er eksponert for løsemidler og andre helseskadelige stoffer kan utgjøre et alvorlig og økende trafikksikkerhetsproblem og at redusert eksponering vil medvirke til færre trafikkulykker på våre veier.

For å oppnå dette, er det viktig at ansvarlige myndigheter setter i verk en bred holdningsskapende informasjonskampanje om eksponering og konsekvenser, bygget på tilgjengelige forskningsrapporter og de erfaringene landsforeningen sitter inne med, slik at yrkesutøvere og andre som står i fare for å pådra seg "ruseffekter" blir gjort oppmerksom på faren. Slik informasjon vil bidra til økt bruk av egnet verneutstyr som igjen vil gi en stor samfunnsøkonomisk gevinst.

I tillegg bør også trafikk- og helsemyndighetene se på mulighetene for symbolmerking av produkter som ved bruk eller bearbeiding kan gi nedsatt kjøreferdighet.

### **Mange forteller oss om problemer i trafikken**

Pårørende og løsemiddelskadde selv har fortalt mange historier om avskrekkende ferdsel i trafikken. I flere tilfeller har pårørende nektet å være passasjer på grunn av usikker og ukontrollert kjøring, tendenser til sovning og aggresjonsutbrudd i trafikken. Mange løsemiddelskadde forteller at de har hatt problemer på grunn av nedsatt hukommelse. Alt fra avkjøringer på feil sted og i gal retning, til å ha problemer med å finne veien hjem. Det har vært tilfeller hvor vi er blitt gjort kjent med at de pårørende har motivert til å la bilen stå, eller den løsemiddelskadde selv har innsett den faren han representerer i trafikken og på eget initiativ innlevert førerkortet.

Problematikken er helt innlysende og ligger opp i dagen, men har den vært for vanskelig å skjønne for ansvarlige myndigheter og bilorganisasjonene? Det er nå på tide å involvere slik "ruspåvirkning" i trafikksikkerhetsarbeidet. Arbeidsmiljøskaddes Landsforening, som sitter med mye kunnskaper omkring denne problematikken, ønsker å delta i utredninger og tilrettelegging som må gjøres i arbeidet med å redusere antall trafikkulykker som følge av eksponering for helseskadelige stoffer.

Vi vil til slutt henvise til en forskningsrapport fra Taiwan som er offentliggjort i New Scientist, og som underbygger behovet for at offentlige myndigheter engasjerer seg i slike trafikale problemstillinger som vi ovenfor har presisert. Essensen av denne rapporten er som følger:

## **Eksposering for bensindamp gir flere bilulykker**

Ansatte på bensinstasjoner har mer en dobbelt så høy risiko for ulykker når de kjører hjem fra jobb enn når de kjører til jobben. Årsaken kan være eksposering for bensindamp. Også bilførere som inhalerer bensindamp på selvbetjente stasjoner kan ha økt risiko for ulykker, ifølge taiwanske forskere.

20 000 bensinstasjonsansatte har deltatt i den taiwanske studien. Halvparten av disse jobbet ute på bensinstasjonene og ble eksponert for bensindamp, mens den andre halvparten jobbet på kontor. Kontorgruppen ble brukt som kontrollgruppe i studien.

I perioden 1991 – 2000 hadde de ansatte 626 bilulykker med skader. Studien viste at de som jobbet ute på stasjonene hadde 61 prosent flere ulykker enn kontorarbeiderne. Det var ingen forskjell i ulykkesrisiko på vei til jobb. På vei hjem fra jobb derimot, hadde de som betjente stasjonene 2,4 ganger så høy ulykkesrisiko som de kontoransatte.

Forskerne har ikke målt eksposeringen for bensindamp, men etter 1997 da taiwanske myndigheter innførte krav om damp sugingssystem, noe som senket nivået av bensindamp med 90 prosent, falt ulykkesrisikoen for de som jobbet ute på stasjonene til samme nivå som for befolkningen forøvrig.

**Kilde:** New Scientist, 16. juli 2005 s. 16.

Med vennlig hilsen  
Arbeidsmiljøskaddes Landsforening

Oddvar Petersen/s/  
Nestleder

Geir Werner/s/  
Styremedlem/sekretær

postadresse: postboks 9217 Grønland, 0134 Oslo  
e-postadresse: [helseskader@nhf.no](mailto:helseskader@nhf.no)  
telefon: 24 10 25 36