



PERSONSKADEFORBUNDET LTN

Personskadeforbundet LTN, (tidligere Landsforeningen for trafikkskadde), har i 35 år arbeidet for økt trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper. Personskadeforbundet LTN og våre medlemmer, som selv har opplevd konsekvensene av trafikkulykker og personskader, arbeider blant annet ulykkesforebyggende og holdningsskapende for å forhindre at andre skal oppleve det våre medlemmer har opplevd.

Forbundet er en ideell medlemsorganisasjon som er selvfinansiert og mottar ikke tilskudd over statsbudsjettet. Vi mottar årlig ca 2500 henvendelser fra mennesker som er rammet av ulykker, enten de er skadet, pårørende eller etterlatt.

Personskadeforbundet LTN hadde ønsket og håpet at dette skulle være et budsjett fremfor alt for trafikksikkerheten og ikke først og fremst et budsjett for fremkommelighet og fart.

Positive innslag i budsjettforslaget

Personskadeforbundet er positiv til at utekontrollinnsats rettet mot tunge kjøretøy videreføres i 2020. Kontroll av tunge kjøretøy, førere og kjøretøy samt økt fokus på ulovlig virksomhet og arbeidskriminalitet er en viktig del av trafikksikkerhetsarbeidet. Regjeringen varsler også strengere krav til dekk hvilket vi stiller oss meget positiv til.

Førere som kjører under ruspåvirkning er fortsatt et stort problem. Det er gledelig at regjeringen i budsjettproposisjonen omtaler forskningsprosjektet Rus og Traumer som er et prosjekt Personskadeforbundet LTN er involvert i.

Det må fortsatt rettes fokus på ulovlig aktivitet innenfor trafikant- og kjøretøyområdet. En vellykket innsats på dette område vil bidra til økt trafikksikkerhet og vi ønsker i den anledning å understreke betydningen av fortsatt innsats fra et godt og effektivt Utrykningspoliti.

Veiformål

Trafikksikkerhet

I øvrig mener vi at mye av Regjeringens samferdselspolitikk er i strid med Nullvisjonen all den tid man velger ikke å bruke effektive trafikksikkerhetstiltak som dessuten er vist å være meget kostnadseffektive.

Bruk av strekningsvis ATK er et virkemiddel som må brukes mer, ikke mindre. Det er et meget effektivt virkemiddel for å redusere fart og forebygge ulykker.

Økt fart på våre veier har ikke noe med trafikksikkerhet å gjøre. Vi er ikke uenig i at firefelts motorveier tåler høyere fart, men vi mener at det er viktigst å være opptatt av hva mennesket tåler. Liten transporttidsgevinst forsvares ikke økt ulykkes-, skade- og dødsrisiko.

Fra proposisjonen leses; «I trafikksikkerhetsarbeidet videreføres satsingen på tiltak som kan påvirke trafikantatferd, fysiske tiltak på veinettet og kjøretøyrettede tiltak. Av fysiske tiltak prioriteres bygging av nye trygge veier, midtrekkverk og forsterket midtoppmerking (rumlefelt) for å forhindre møteulykker»

Personskadeforbundet mener at dette er en sannhet med stor modifikasjon

Utforkjøringsulykker og møteulykker utgjør i underkant av 70 pst. av alle dødsulykker i veitrafikken.

Forsterket midtstripe er ikke et godt supplement sammenlignet med fysisk midtbarriere, og bør benyttes kun som en midlertidig løsning for en tidsmessig begrenset periode. Gjennom årene er det ved flerfoldige anledninger vist at gul maling ikke stopper kjøretøy som mister veigrepet, det forhindrer ikke rusete førere fra å komme over i feil veibane og det forhindrer ikke dem som kjører for fort etter forholdene fra ikke å klare å holde kontroll på et kjøretøy.



PERSONSKADEFORBUNDET LTN

Når man i budsjettforslaget legger til grunn at man i 2020 skal montere 19(!) km med midtrekkverk på to- og trefeltsvei så kan man selvfølgelig ikke kalle dette et prioritert tiltak.

Videre mener vi at forbudet mot wire-rekkverk er til hinder for å sikre flere vegstrekninger mot både møteulykker men også mot utforkjøringer.

Verken motorsykelorganisasjoner eller samferdselsdepartementet har ovenfor oss kunnet legge frem noen vitenskapelig forskning som skulle tilsi at wire-rekkverk er farligere enn andre typer rekkverk gitt at dem blir montert riktig og på riktig sted. Derimot finnes det som kjent flere vitenskapelige undersøkelser som viser at wire-rekkverks egenskaper ikke er farligere enn andre typer rekkverk.

Motorsyklister og deres organisasjoner er opptatt av det i større grad blir montert «skjørt» på rekkverk for å sikre underride-situasjoner og vi mener at dersom man følger Ketil Solvik Olsen sin oppfordring å lytte til fagfolk så vil vi frigjøre middel til i større grad å kunne montere slike «skjørt»

En slik tilnærming vil være kostnadseffektiv og fremfor alt vil den forebygge alvorlige ulykker, redde liv og forhindre alvorlige personskader – helt i tråd med Nullvisjonen.

Trafikksikkerhet for syklistere – Krav om sykkelhjelpåbud

Personskadeforbundet LTN støtter intensjonene om økt bruk av sykkel.

Med økt antall syklistere vil også antallet skader for denne gruppen fortsette å øke.

Det er 10 ganger så stor fare for alvorlig hodeskade for syklistere uten hjelm sammenlignet med den gruppen som bruker hjelm.

Det er et paradoks at vi ikke stiller krav til sikkerhetsutstyr for syklistere på lik linje med førere av moped all den tid svært mange syklistere kommer opp i langt høyere hastigheter samtidig som det ofte er stor forskjell i hastighet mellom de enkelte syklistere, noe som selvfølgelig medfører økt ulykkes- og skaderisiko.

Enkelte representanter for sykkelmiljøet har ved flere anledninger hevdet at et hjelpåbud vil føre til at færre sykler. Personskadeforbundet LTN mener at slike påstander ikke hører hjemme i trafikksikkerhetsdebatten og viser i den anledning til uttalelser fra Nasjonal kompetansetjeneste for traumatologi og forskning fra Danmark.

Personskadeforbundet mener det er tid på nytt å vurdere et generelt sykkelhjelpåbud. Det vil åpenbart redusere risikoen for hodeskader, det vil bespare svært mange for unødvendige lidelser, det vil bespare et allerede meget presset helsevesen og det vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt. 13000 syklistere skades hvert år i Norge – en tredjedel er barn under 14 år.

Oslo 17. oktober 2019

Ingeborg Dahl-Hilstad
Generalsekretær


Per Oretorp
Ass. Generalsekretær