



PERSONSKADEFORBUNDET LTN

Høringsnotat til Statsbudsjettet 2016 – Stortingsproposisjon 1 S

Personskadeforbundet LTN, (tidligere Landsforeningen for trafikkskadde), har i over 30 år arbeidet for økt trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper. Personskadeforbundet LTN og våre medlemmer som selve 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 som er selvfinansiert og som ikke får tilskudd over statsbudsjettet mottar årlig ca 2500 henvendelser fra mennesker som er rammet av ulykker, enten de er skadet, pårørende eller etterlatt. Nest etter hjerte- og karsykdommer er ulykker årsak til flest tapte leveår og det er den vanligste dødsårsaken blant unge og unge voksne.

Generelt om budsjettproposisjonen

I regjeringens innledende beskrivelse av mål og hovedprioriteringer i samferdselsbudsjettforslaget nevnes ordet trafikksikkerhet kun en eneste gang. Det viser etter vår oppfatning at regjeringen i hovedsak er opptatt av fremkommelighet og i mindre grad av trafikanters helse og sikkerhet. Inntrykket forsterkes også av at det i årets budsjett er avsatt mindre bevilgninger til trafikksikkerhetstiltak jamført med forrige års budsjettforslag. Vi synes det er trist at regjeringen synes å være mer opptatt av fremkommelighet enn av trafikksikkerhet.

Møtefri vei

”Regjeringen vil utvikle et moderne og fremtidsrettet transportsystem som gjør trafikkutviklingen enklere, raskere, og sikrere, ”(Prop 1S s.48)

Nullvisjonen er forpliktende, og forutsetter at alle tar sin del av ansvaret for å forebygge ulykker. Personskadeforbundet LTN, andre bruker- og trafikksikkerhetsorganisasjoner gjør et formidabelt arbeid for å bidra til bedret trafikantatferd. Kjøretøyprodusenter bygger sikrere kjøretøy og ikke minst så redder norsk helsevesen livet til flere hardt skadde. Vi forventer at også regjeringen tar ansvar for ikke bare å nå de mål som er nedfelt i nasjonal transportplan men at man også benytter seg av de muligheter som finnes for å nå målene og redusere antallet døde og varig skadde i trafikken raskere en hva transportplanen legger opp til.

”Av fysiske tiltak prioriteres tiltak for å hindre møteulykker, med vekt på bygging av midtrekkverk og forsterket midtoppmerking” (Prop 1 S s 50)

Det fremgår av proposisjonen at tiltak innenfor ansvarsområdet til Statens vegvesen i 2014 er beregnet å ha gitt om lag 11 færre drepte og hardt skadde, dvs samme antall som for 2013. Skal man tolke statsbudsjettforslaget så har Statens veivesens tiltak ikke hatt effekt. Uansett vil tiltak innenfor Statens vegvesen sitt ansvarsområde ha potensial å redde langt flere liv, under forutsetning at man gir vegevesenet anledning å bruke de verktøy som de selve ønsker å bruke og som med meget godt resultat blir brukt i andre land.

Personskadeforbundet LTN registrerer at det i Norge fortsatt bygges langt mindre møtefri vei enn i land det er naturlig å sammenligne seg med. Ved utgangen av 2015 vil det være midtrekkverk på 300 km to- eller trefeltsveier, det er tre km mer enn hva som var målet for 2013 og som kun utgjør 20 % av det vurderte totale behovet. Regjeringens forslag til statsbudsjett legger opp til at det i 2016 skal bygges 48 km med møtefri vei. Det er mindre en halvparten av det man bygger i Sverige hvert år. Det er slett ikke godt nok.



PERSONSKADEFORBUNDET LTN

Det er like viktig å redde liv i dag og i morgen som det er å redde liv i årene som kommer

Det er et økende problem med førere som kjører under ruspåvirkning og som utgjør en livsfare for andre trafikanter. Vi vil fremover også oppleve en betydelig økning av andelen eldre trafikanter som for så vidt ikke nødvendigvis er dårligere bilførere men som løper en større risiko for plutselig illebefinnende. Fysisk midtdeler uavhengig av modell forhindrer effektivt møteulykker.

Forsterket midtstripe er ikke et godt supplement sammenlignet med fysisk midtbarriere men bør kun benyttes som en midlertidig løsning for en tidsmessig begrenset periode.

Ikke-kunnskapsbaserte politiske vedtak forhindrer reddende av liv

I seks år har Personskadeforbundet LTN med støtte i en vitenskaplig langtidsstudie fra Sverige, flere nyere trafikksikkerhetsstudier og realdata krevet at forbudet mot bruk av wiretrekkverk som midtdeler ble hevet. På tross av dette og på tross av råd fra statens egen fagetat Vegdirektoratet, så står et politisk og ikke kunnskapsbasert vedtak til hinder for at Statens vegvesen skal få lov å ta i bruk alle effektive tiltak for å forhindre møteulykker, redde liv og redusere antallet livsvarig skadde.

Vi tar ikke av politiske grunner fra kirurgen et godt fungerende instrument, eller medisineren et effektivt og livreddende medikament. At forbudet fortsatt opprettholdes skyldes utelukkende hensynet til oss motorsyklister som har fått oss innprentet at wire-midtdelere er farligere enn andre midtdelere. Men la det være helt klart at alle nyere vitenskaplige studier viser at så ikke er tilfelle og at enhver type midtdelere beskytter alle trafikantgrupper fra en fare som er langt farligere enn hva slette midtdeleren representerer.

Trafikksikkerhet for syklister – Krav om sykkelhjelpåbud

Personskadeforbundet LTN støtter intensjonene om økt bruk av sykkel.

Syklister har som kjent ingen problemer å komme opp i samme hastigheter som moped. Med økt antall syklister vil også antallet skader for denne gruppen øke. Det er et paradoks at vi ikke stiller krav til sikkerhetsutstyr for syklister på lik linje med førere av moped.

Det er 10 ganger så stor fare for alvorlig hodeskade for syklister uten hjelm sammenlignet med den gruppen som bruker hjelm. Resultatene er anerkjent av både Helsedepartementet og Helsedirektoratet.

Enkelte representanter for sykkelmiljøet har ved flere anledninger hevdet at et hjelmpåbud vil føre til at færre sykler. Personskadeforbundet LTN mener at slike påstander ikke hører hjemme i trafikksikkerhetsdebatten og viser i den anledning til Nasjonal kompetansetjeneste for traumatologi og ny 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 og det vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt.

13000 syklister skades hvert år i Norge – en tredjedel er barn under 14 år.

Belte i buss og bekymring for omgåelse av forskrift om sikring av skyssberettigede skoleelever i buss

Personskadeforbundet LTN er bekymret for den store andel av passasjertransport utenfor byene utføres med buss klassifisert som "Klasse I", dvs bybuss, der belter ikke er påkrevd.

Vi registrerer med bekymring et økende antall henvendelser fra medlemmer som kan indikere at enkelte kommuner og fylkeskommuner benytter så kalte bybusser i skoletransport og omgår forskriften om sikring av skyssberettigede skoleelever i buss som trådte i kraft 1. juli 2013.



PERSONSKADEFORBUNDET LTN

Personskadeforbundet LTN vil oppfordre til at det rettes spesiell oppmerksomhet mot dette område og at etterlevelsen av forskriften kontrolleres.

Positive innslag i budsjettforslaget

Personskadeforbundet stiller seg positiv til at den styrkingen av utekontrollinnsatsen for inneværende budsjettår videreføres også i 2016. Kontroll av tunge kjøretøy, førere og kjøretøy samt økt fokus på økende ulovlig virksomheten på vei er en viktig del av trafikksikkerhetsarbeidet.

Personskadeforbundet LTN er også positiv til forslaget om å opprette Vegtilsynet som eget forvaltningsorgan under samferdselsdepartementet. Forslaget er i tråd med tidligere oppfordringer fra flere trafikksikkerhetsorganisasjoner, herunder Personskadeforbundet LTN.

Personskadeforbundet er også positiv til økt fokus på vedlikehold av veinettet som signaliseres i budsjettforslaget samtidig som vi igjen understreker at hensynet til trafikanters liv og helse alltid må settes foran hensynet til fart og fremkommelighet.

Oslo, 22. oktober 2016

Per Oretorp
Ass. Generalsekretær

Hege Hansen
Landsstyremedlem
Leder Personskadeforbundet LTNs Trafikksikkerhetsutvalg