



PERSONSKADEFORBUNDET LTN

Personskadeforbundet LTN, (tidligere Landsforeningen for trafikkskadde), har i snart 33 år arbeidet tverrsektorielt 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. Vi arbeider med hele behandlingslinjen, bidrar til og i helsetjenesteforskning og er sentral bidragsyter i utformingen av fremtidens traumatologiske helsetjenester. 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.

Kommentarer til Meld. St. 40 (2015-2016) – Trafikksikkerhetsarbeidet – Samordning og organisering

Personskadeforbundet og forbundets medlemmer er genuint opptatt av trafikksikkerhet og ulykkesforebygging og arbeider iherdig for at andre ikke skal behøve oppleve det dem selve har gjort. Våre medlemmer er helt enige i at for å nå Nullvisjonen kreves bred innsats fra sentrale miljøer: Politikere, politi, helsetjeneste, interesseorganisasjoner, kjøretøyprodusenter og ikke minst fra hver og en av oss enkeltrafikanter.

Vi er også enige i at innsats og tiltak må rettes mot flere områder: Trafikant, veg og kjøretøy.

Formålet med meldingen er å gi Stortinget en oppdatert og helhetlig vurdering av det samlede tverrsektorielle samarbeidet for økt trafikksikkerhet, og kartlegge områder med potensiale for en ytterligere styrking av trafikksikkerhetsarbeidet gjennom bedre og mer effektiv samordning.

Fra vår side synes vi at regjeringen gjennom stortingsmeldingen gir et godt resymé av den historiske utviklingen, hva som gjennom årene har blitt gjort. Vi er enige i at bedre og mer effektiv samordning er viktig i trafikksikkerhetsarbeidet.

Vi er dog bekymret for at det ikke følger med ressurser til dette arbeidet. Intensjoner, hvor gode de enn er, gir ikke resultater uten ressurstilførsel og oppfølging, noe som vårt forbund og våre medlemmer er alt for godt kjent med både hva gjelder trafikksikkerhetsarbeid men også en rekke andre områder der vi ser at regjering og storting ikke følger opp sine vedtak og beslutninger.

Vi er gode på trafikksikkerhet i Norge, men vi er ikke så gode som vi skulle kunne være, noe som også speiles av statistikken for drepte i trafikken i 2016. Der vi har opplevd en økning med 15 %, en utvikling som vårt forbund ved gjentatte anledninger har advart for. Dette har skjedd på tross av noe sikrere veier, mye sikrere kjøretøy og kanskje noe bedre trafikanter. En annen grunn til den i et historisk perspektiv positive utviklingen er vesentlig bedret traumesystem i helsevesenet. Er du i live når du kommer til traumesenter etter en trafikkulykke så er sannsynligheten for å overleve langt større i dag enn hva den var for ti år siden.

I stortingsmeldingen tales det om eldre med redusert tåleevne. Faktum er at der man for ti år siden klarte å berge livet til en 70-åring, der klarer man i dag å redde livet til 80-åringen.

Personskadeforbundet har vært med å utforme nytt Traumesystem som innen kort tid forventes å være implementert over hele landet og som forventes å bidra til ytterligere å redusere antall drepte og hardt skadde.

Nasjonalt traumeregister som endelig er på plass, der Personskadeforbundet LTN leder den tilknyttete referansegruppens arbeid, vil etter hvert kunne levere data som vil bidra til langt bedre kunnskap om skader, alvorlighetsgrad, varighet og konsekvenser. Det vil gi oss et langt bedre bilde av virkeligheten, ikke minst virkeligheten for dem som kommer ut for ulykker, eller har kommet for ulykker som vi ikke har klart å forhindre.



PERSONSKADEFORBUNDET LTN

I statsbudsjettøringene i høst fremførte vi vår bekymring for at økt fokus på fremkommelighet går på bekostning av bevilgninger til trafikksikkerhetsarbeid. Den aktuelle stortingsmeldingen forandrer ikke på dette. Meldingen betoner at et viktig formål er å forankre trafikksikkerhetsarbeidet bedre utenfor samferdselsmyndighetenes sektoransvar. Personskadeforbundet LTN er enig i dette, men understreker samferdselsmyndighetenes og regjeringens særlig ansvar for ressurstildeling, oppfølging og ikke minst for at innsatser og tiltak baseres på et korrekt forståelsesgrunnlag og ikke på myter, forforståelse og følelser.

Trafikksikkerhetsarbeidet skal være faglig fundamentert. Det står uttrykkelig i stortingsmeldingen, men vi må lete litt for å finne det. Vi hadde gjerne sett at det eksplisitt hadde fremgått av stortingsmeldingen at valid kunnskapsbasert forskning skal legges til grunn og at ny kunnskap som rokker ved grunnlaget til tidligere beslutninger skal erkjennes og legges til grunn videre. Slik er dessverre ikke tilfelle i dag og fortsatt er det dessverre slik at vegvesenet ikke har adgang til å bruke alle de tiltak de ønsker å bruke, og som statens egen faginnstans mener vil gi mer trafikksikkerhet for pengene.

Uavhengig av om vi er folkevalgte, ansatt i offentlig fagorgan eller representant for interesseorganisasjon så må ikke trafikksikkerhetsarbeidet gå på akkord med interessepolitiske avveininger. Dersom internasjonal valid forskning og langtidsstudier viser at våre tidligere beslutninger ble basert på feilaktig grunnlag så må vi alle kunne si at ”Her tok vi feil” og selvfølgelig må vi få lov å bruke alle de virkemiddel som er vist å være effektive i andre land. Forsterket midtstripe forhindrer ikke ruspåvirkede eller uansvarlige førere fra å komme over i feil kjøretøring. Ikke heller førere som får illebefinnende eller uerfarne førere som mister kontroll over sitt kjøretøy.

Økt kontrollinnsats fra politi og vegvesen er viktige virkemidler for å få luket ut fører som kjører under påvirkning av rus eller medikamenter og farlige kjøretøy og Personskadeforbundet mener at det bør legges sterkere føringer på dette i stortingsmeldingen.

Personskadeforbundet LTN vil også bemerke at økte fartsbegrensninger for så vidt vil medføre at flere holder fartsgrensen men vil selvfølgelig likevel lede til økt fart. Økt fart medfører også økt skaderisiko, noen få km/h fartsøkning vil kunne utgjøre forskjellen mellom liv og død. Økt fart har altså ikke noe som helst med trafikksikkerhet å gjøre.

Vi må heller ikke la ”standarder” overstyre trafikksikkerhetsvurderinger på potensielt farlige strekninger. I Stortingsmeldingen gis det uttrykk for at strekninger med ÅDT over 5000 skal være utformet som møtefri vei. Slike utsagn kan for bli en hvilepute for tiltak og det må understrekes at det er en veistreknings farepotensial som skal være avgjørende for tiltak og ikke hvor mange kjøretøy som passerer. Vi mener en slik tilnærming må være en selvfølge for trafikksikkerhetsarbeidet og ikke minst for Regjeringen.

I øvrig stiller vi oss bak kommentarene til Trygg Trafikk.

Oslo 09.01.17

Hilde Valberg
Leder Landsstyret


Per Oretorp
Ass. Generalsekretær