



PERSONSKADEFORBUNDET LTN

Høringsnotat til Statsbudsjettet 2017 – Stortingsproposisjon 1 S

Personskadeforbundet LTN, (tidligere Landsforeningen for trafikkskadde), har i 32 år arbeidet for økt trafiksikkerhet 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.

Møtefri vei

”Regjeringen følger opp hovedmålene gjennom å utvikle et moderne og fremtidsrettet transportsystem som gjør trafikkutviklingen enklere, raskere, og sikrere,” (Prop 1S s.50)

At regjeringen følger opp hovedmålene i transportplanen er bra, samtidig mener vi at regjeringen ved enkle grep kunne ha bidratt ytterligere til økt trafiksikkerhet, ulykkesforebygging og en sikrere trafikkavvikling. Personskadeforbundet LTN mener at regjeringen må ta et større ansvar for ikke kun å nå de mål som er nedfelt i nasjonal transportplan, men at også for å nå målene tidligere enn hva NTP legger opp til.

Nullvisjonen er forpliktende, og forutsetter at alle tar sin del av ansvaret for å forebygge ulykker. Personskadeforbundet LTN og andre interesse- og trafiksikkerhetsorganisasjoner gjør et formidabelt arbeid for å bidra til bedret trafikantatferd og til at kjøretøyprodusenter bygger sikrere kjøretøy. Norsk helsevesen redder flere liv, og implementering av ny Nasjonal traumeplan vil bidra til at enda flere vil bli reddet i årene som kommer. Regionale forskjeller i overlevelse etter ankomst til traumesenter vil utjevnes når andre traumesentre når samme nivå som traumesenteret ved Oslo Universitetssykehus. Dette vil naturlig nok også synes i statistikken over antall drepte i trafikken til tross for at det ikke har sammenheng med økt trafiksikkerhet.

” På riksvegnettet er møteulykker den dominerende ulykkestypen” (Prop 1 S s 52)

”Av fysiske tiltak prioriteres tiltak for å forhindre møteulykker og utforkjøringsulykker med vekt på å bygge midtrekkverk og forsterket mittoppmerking” (Prop 1S s.53)

Trafikanter liv er like viktige i dag som de er om 10 år.

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 2016 vil det være midtrekkverk på 335 km to- eller trefeltsveier. De 35 km møtefri vei som ifølge budsjettforslaget skal være ferdigstilt i løpet av 2016 innebærer 23 % det vurderte total behov i lys av vegnormalkravet. Med denne utbyggingstakt vil vi være ferdige i år 2048, om 32 år, hvilket ikke er godt nok.

Vi vil fremover 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 og må prioriteres langt høyere enn hva regjeringen legger opp til i sitt statsbudsjettforslag.



”Det er dokumentert et betydelig omfang av ulovlig aktivitet innenfor trafikant- og kjøretøyområdet” (Prop. 1S s. 53).

Førere som kjører under ruspåvirkning og som utgjør en livsfare for andre trafikanter er et økende problem. Personskadeforbundet LTN er enig med regjeringen det må rettes fokus på ulovlig aktivitet innenfor trafikant- og kjøretøyområdet samt og. En vellykket innsats på dette område vil bidra til økt trafiksikkerhet.

Regjeringens intensjon om at unødvendige forbud skal fjernes

I 7 år har Personskadeforbundet LTN med støtte i vitenskaplig langtidsstudie fra Sverige, flere nyere trafiksikkerhetsstudier og realdata, krevd at forbudet mot bruk av wirekkverk som midtdeler blir hevet. På tross av dette, og på tross av råd fra statens egen fagetat Vegdirektoratet, står fortsatt 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 og derved redde liv og redusere antallet livsvarig skadde.

Det er dokumentert at wirekkverk i seg selv ikke er farligere enn andre typer rekkverk. Videre er det dokumentert at enhver type rekkverk beskytter alle trafikanter fra møtende trafikk og derved en fare som er langt farligere enn rekkverket i seg selv.

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

Trafiksikkerhet for syklister – Krav om sykkelhjelmåbud

Personskadeforbundet LTN støtter intensjonene om økt bruk av sykkel.

Syklister har som kjent ingen problemer med å komme opp i samme hastigheter som mopeder. 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 trafiksikkerhetsdebatten og viser i den anledning til uttalelser fra Nasjonal kompetansetjeneste for traumatologi og ny forskning fra Danmark.

Personskadeforbundet mener det er tid på nytt å vurdere et generelt sykkelhjelmåbud. 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.



PERSONSKADEFORBUNDET LTN

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

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

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

Personskadeforbundet LTN er derfor meget positiv til fortsatt satsing på utekontrollvirksomhet og sterkt fokus på bruk av belte i buss.

Positive innslag i budsjettforslaget

Personskadeforbundet stiller seg positiv til at satsingen på utekontrollinnsats videreføres også i 2017. 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.

Oslo, 19. oktober 2017

Hilde Valberg
Landsstyreleder



Per Oretorp
Ass. Generalsekretær