



Samferdselsdepartementet
NTP-sekretariatet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Oslo, 14.02.2020

Innspill til Nasjonal transportplan 2022 – 2033 - Trafikksikkerhet

Vi viser til innspillseminar med næringslivet og frivillige organisasjoner den 5. november 2019. MA – Rusfri trafikk svarer med dette på statsrådens oppfordring om å gi innspill til prosessen.

MA – Rusfri Trafikk er en landsomfattende, frivillig medlemsorganisasjon som arbeider for rusfri trafikk og trafikksikkerhet. Vårt langsiktige mål er at ingen skal dø eller bli skadet som følge av ruspåvirket kjøring.

Norge vedtok i 2002 en Nullvisjon for transportsystemet. Dette betyr en visjon om et transportsystem som ikke fører til drepte eller hardt skadde. Vi er glade for at Nullvisjonen skal videreføres i neste NTP.

I 2019 ble 110 personer drept på norske veier. I 2018 var tallet 108. Dette viser at vi trolig fortsatt er «best i verden», men som trafikksikkerhetsforsker Rune Elvik sier «Ingen er verdensmester for evig». Han peker på at når det går bra, slapper man av. Før eller senere kommer det et tilbakeslag, og antall drepte i trafikken vil øke igjen. Nullvisjonen gir oss noe å strekke oss etter. Samtidig gir den en tydelig retning for innsatsen, og et klart grunnlag for å gjøre prioriteringer. Den forutsetter et langsiktig, systematisk og målrettet arbeid av alle aktører som påvirker sikkerheten i vegsystemet.

I dagens NTP er det fastsatt et **etappemål** for å ha en rettesnor å forholde seg til når det gjelder ulykkesutviklingen på veg mot Nullvisjonen. Det er viktig å ha mål for å se om en er på rett veg i forhold til Nullvisjonen, og for å kunne sette inn flere tiltak om en ikke er på stø kurs mot målet. MA – Rusfri Trafikk mener derfor at vi fortsatt skal ha et etappemål om maksimalt 350 drepte eller hardt skadde innen 2030. Videre bør det tydeliggjøres i NTP at veien mot etappemålet skal måles jevnlig i form av tilstandsmålinger og følges opp i henhold til resultatet av disse.

Rus i trafikken er et betydelig problem. Ulykkesanalysegruppene (UAG) til Statens vegvesen viser at i 2018 var rus en avgjørende årsak i 34 prosent av alle dødsulykker. Dette er en tredjedel av alle dødsulykker i 2018! Rusmiddelstatistikken viser at etanol (alkohol) fortsatt er det rusmidlet som påvises hyppigst. Andre stoffer som påvises ofte er THC (virkestoffet i cannabis), amfetamin og benzodiazepiner. (G. Høiby, UiS, aug. 19). Alkohol er derfor fortsatt det farligste rusmidlet i trafikken.

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg har mål om at innen 2026 skal maksimalt 0,1 prosent av trafikkarbeidet utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille. I dag er tallet 0,2 prosent.

0,4 prosent av trafikkarbeidet skal utføres under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen. I dag er tallet 0,6 prosent.

Tiltaksplanen er tydelig på at de tiltakene som er foreslått iverksatt, ikke er tilstrekkelige for å nå målet i 2026. Det er derfor viktig at alle aktører bidrar til å redusere antallet ruskjøriere, gjennom bl.a. forebyggende arbeid. Det er nødvendig å iverksette flere tiltak i neste NTP-periode for å få redusert ruskjøringen i Norge.

Alkolåsprogram - alkolås som alternativ til tap av førerrett.

Mange europeiske land, blant andre våre naboland, samt Canada og USA, benytter alkolås for promilledømte som et alternativ til fengselsstraff og tap av førerkort. Evalueringer viser mindre promillekjøring og trafikkulykker blant deltakerne. Ordningen er også anbefalt tatt i bruk sammen med et oppfølgingsprogram av en samlet fagekspertise. Et forslag til program ble utarbeidet både i 2010 og i 2012 uten at et konkret arbeid med iverksetting av tiltaket har skjedd. Forslaget fra 2012 var begrenset til en gruppe med promillekjørere som kom under Kriminalomsorgens program mot ruspåvirket kjøring «På veg», som er en straffereaksjon med program i stedet for fengsel. Om en blir tatt med høy eller lav promille, er etter vår oppfatning ikke relevant. Vi har et meget strengt straffenivå for promillekjøring i Norge, selv ved lavpromille. Kjører du med promille og mister førerretten, mener vi derfor at du bør få tilbud om alkolås som alternativ til inndragning av førerkortet. Et alkolåsprogram har ikke bare effekt på trafikksikkerheten, men gjør at en promilledømt kan beholde jobben, kjøre på jobb, ha et sosialt familieliv, det fører til mindre sykefravær og han får et bedre avklart forhold til alkohol og ruskjøring. Vi må derfor forankre dette og andre trafikantrettede tiltak i kommende NTP, for å komme ruskjøringa til livs.

Alkobom

Den svenske riksdagen har bestemt at det skal etableres alkobommer i alle svenske havner og har bevilget SEK 78 mill. til formålet. I tillegg ser vi at det er flere og flere private transportører som etablerer alkobommer ved inn/utkjøring på sine terminaler. IKEA, DSV, Scania og Gøteborgs containerhavn er noen av selskapene som har tatt i bruk dette kraftfulle virkemidlet. Med den store internasjonale trafikken vi har over våre viktigste grensestasjoner mener vi at det er på høy tid at Norge også følger etter og iverksetter et fullskalaforsøk med alkobom i en internasjonal fergehavn, eller på Svinesund grensestasjon, for at deltagende myndigheter kan høste nødvendig erfaring i forhold til en full implementering, også i Norge.

Alkolås i taxi

Fra 1. januar 2019 fikk vi krav om alkolås i busser og minibusser i Norge. Vi ser ingen grunn til å vente med krav om alkolås i taxier også. Vi har minst 10 års erfaring i Norge med montering av alkolås i personbiler, også nullutslippsbiler. EU har enda ikke satt i gang arbeidet med å innføre nytt typegodkjenningsdirektiv (jf. CENELEC Standard 504536-7), om at bilens system skal være forberedt for ettermontering av alkolås. Vi kan ikke vente på EU, men må igangsette arbeidet med å gjøre krav om alkolås gjeldende for taxi nå. Selv om vi vet at det ikke er mange dødsulykker direkte knyttet til rus i trafikken med busser eller taxier, så skal passasjerene føle seg helt trygge på at sjåføren ikke er ruset. Innføring av alkolås i taxi vil gi et viktig signal om at alkolås er et mer og mer vanlig trafikksikkerhetstiltak for alle som kjører i kommersiell transport.

Søk på internett viser at det også stoppes drosjesjåfører med svært høy promille. For å trygge de reisende og kvalitetssikre transporter bør krav om alkolås komme så snart som mulig.

Det er i dag flere og flere taxi-selskap som frivillig monterer alkolås i sin kjøretøyflåte. Dette viser at det går an å installere slikt utstyr. Teknologien er nå så tilgjengelig og godt utprøvd at vi mener det ikke er noe i veien for å kreve alkolås også i alle taxier i Norge. Vi, som passasjerer, vil ha trygghet for at taxisjåføren er edru!

Trafikkontroller

Utrykningspolitiet klarer å opprettholde sin trafikkkontrollaktivitet, men resten av politi-Norge sin kontrollaktivitet går drastisk ned. I fra 2005 til 2019 har antallet ruskontroller gått ned fra 1,8 mill. til 900 000. Antall rusanmeldte holder seg i underkant av 10 000 årlig. Politiets rustester som ble innført i UP i 2015 har ført til at flere som kjører i annen rus enn promille nå blir tatt. Vi vet at tilfeldige promillekontroller langs veg er med på å opprettholde den gode holdningen vi generelt har blant norske bilister, om at en ikke skal kjøre i fylla. Politiets arbeid med trafikksikkerhet bør også være forankret i NTP.

Promillegrensa til sjøs

Norge var et av de første landene i verden som i 1912, innførte en lov mot å kjøre i beruset tilstand på vei. Straffen kunne være bøter eller fengsel i opptil tre måneder. I 1926 fikk politiet myndighet til å inndra førerkortet dersom en fører ble dømt for overtredelse av denne loven. I 1936 innførte Norge, som det første landet i verden, en grense for alkoholkonsentrasjon i blodet til bilførere på 0,5 promille. I tilfeller der promillen var lavere, men føreren var påvirket, kunne retten også dømme føreren (TØI 1994). I 2001 ble promillegrensen i Norge satt til 0,2 promille for ytterligere å forsterke at kjøring og rus ikke hører sammen.

På sjøen er promillegrensen for fritidsbåter *over* 15 meter 0,2 promille, jfr. Sjøloven § 143. For fritidsbåter *under* 15 meter er den på 0,8 promille og ble innført da småbåtloven trådte i kraft 01.01.1999. Dette skjedde etter en utredning av straffelovrådet i NOU 1993:21, som foreslo at det ble innført en promillegrense på 0,8 for førere av alle båter som kan oppnå en fart på 10 knop eller mer, eller som er tyngre enn 1 000 kg. Før dette gjaldt straffeloven av 1902 § 402. Siden loven av 1902 var lite presis, etablerte domstolene i praksis en veiledende promillegrense på sjøen på 1,5

promille, hvor vedkommende etter en konkret vurdering også kunne anses beruset ved lavere alkoholkonsentrasjoner. Se Rapport om bruk av fritidsbåter, 2012.

I både luftfart, jernbane, vegtrafikken og for førere av større skip er promillegrensen på 0,2 promille i Norge. I Europa varierer promillegrensen fra 0 til 0,8 for småbåter. Den norske promillegrensen er blant de høyeste når det gjelder fritidsbåter til sjøs i hele Europa. Dette til tross for at vi har en vanskelig kyst som er sårbar for uhell og ulykker med mange skjær, øyer og holmer.

Norge er blant de land i verden som har flest fritidsbåter og båtbrukere i forhold til folketallet. Totalt finnes det nå mer enn 900 000 fritidsbåter i Norge ifølge tall fra Sjøfartsdirektoratet (2018).

Ansvar

Arbeidet med sikkerhet for fritidsfartøy berører flere departementers og direktoraters ansvarsområder. Mens Nærings- og fiskeridepartementet med Sjøfartsdirektoratet har ansvar for krav til fritidsbåter og utrustning, er det Justis- og beredskapsdepartementet med Politidirektoratet som har ansvar for promillegrensen til sjøs.

Tidligere forslag om å redusere promillegrensa til sjøs til 0,2 promille

I innstillingen fra Transport- og kommunikasjonskomiteen (Dok 8:32 S (2018-19)) som behandlet KrF sitt forslag om å redusere promillegrensa til sjøs til 0,2 promille i januar 2019, mente komiteen at det er naturlig at man kommer tilbake til tiltak som kan gjennomføres i forbindelse med denne stortingsmeldingen. Komiteen understreker at eventuelle nye tiltak må gjennomføres på et faktabasert grunnlag og ha dokumenterbar effekt. Komiteen viser også til at de ikke er kjent med at det har kommet frem ny kunnskap etter forrige behandling av promillegrensa til sjøs i 2015, i forbindelse med behandlingen av Prop. 51 L, etter «Rapporten om sikkerhet ved bruk av fritidsbåt» i 2012. Men høringen etter denne rapporten viste at 12 av 13 høringsinstanser støttet en skjerpelse av promillegrensen, blant dem Riksadvokaten, Politidirektoratet og Folkehelseinstituttet. Kun Norges Seilforbund gikk imot en skjerpelse av promillegrensen.

Trafikksikkerheten på sjøen

Det er for mange som dør i rusrelaterte fritidsbåtulykker. Nøyaktig hvor mange dette gjelder er usikkert. Det er store mørketall grunnet manglende obduksjon, at ikke alle omkomne blir funnet, samt at alkoholstatus knyttes til den avdøde og ikke føreren av fartøyet. I motsetning til på vei, registreres ikke en dødsulykke der passasjerer omkommer som følge av at føreren er påvirket, som en dødsulykke med rus. Vi har ikke lyktes med å få svar på hvor stor prosentandel som blir obdusert.

I hvor mange småbåtulykker rus har vært en medvirkende årsak, er derfor usikkert. Tall fra Havarikommisjonen sin kartlegging i 2018 viste at i 2018 var 8 av de som omkom i småbåtulykker ruset. Gjennomsnittspromillen var hele 1,7. Tallene fra Sjøfartsdirektoratet i tabell 1 viser at dette gjelder mellom hver tredje og hver fjerde dødsulykke i fritidsbåt. Men det er all grunn til å tro at antallet dødsulykker og ulykker med hardt skadde i fritidsbåter hvor rus er en medvirkende årsak til ulykken,

er enda høyere. I 2018 var andel dødsulykker på vei hvor rus har vært en medvirkende årsak, hele 34 prosent, ifølge Statens vegvesen sine ulykkesanalyser.

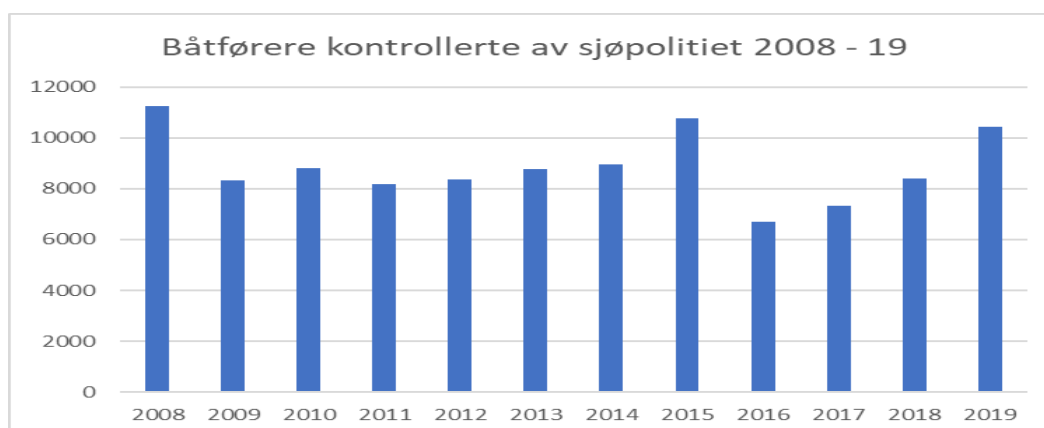
Idland ¹(2016) finner at 44 prosent av de som druknet fra fritidsbåt i perioden 2001 – 2012 var ruspåvirket, og av disse var det kun 4 prosent som brukte flytevest! Vi ser akkurat den samme sammenhengen i vegtrafikken mellom kjøring i rus og manglende bruk av bilbelte. Verdt å påpeke er dessuten at i en fritidsbåt er du generelt langt dårligere beskyttet enn i en personbil.

Ruspåvirket	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Totalsum
Ja	4	8	8	5	10	6	41
nei/ukjent	30	20	29	22	19	17	137
Totalsum	34	28	37	27	29	23	178

Tabell 1 Antall ruspåvirkede fritidsbåtførere og passasjerer i perioden 2013 - 2018. Kilde: Sjøfartsdirektoratet

Regjeringa argumenterer mot reduksjon av promillegrensa til sjøs med at det ikke er grunn til å tro at det er promille under 0,8 som representerer en reell fare på sjøen. I tillegg argumenteres det med at det ikke finnes ressurser til et økt kontrollnivå av promille til sjøs.

Tall fra politiet viser at antallet kontrollerte båtførere i 2018 og 2019 holder samme nivå som i perioden 2008 – 2015, i motsetning til på vei, der antall promillekontroller er halvert (fra 1,6 mill. i 2008 til 926 000 i 2018). Til og med september 2019 har politiet promilletatt 189 på sjøen. Se fig 2 for antall kontrollerte båtførere tatt av politiets sjøtjeneste 2008 tom. september 2019.



Figur 2 Antall kontrollerte båtførere av politiets sjøtjeneste 2008 - tom. september 2019

Det vises til at bruk av fritidsbåt ikke er samferdsel, men først og fremst friluftsliv, rekreasjon og avkobling. De mener at en skjerping av promillegrensen vil være en uforholdsmessig inngripen i dette, og at en slik innskrenking av folks handlefrihet bare bør skje dersom det kan dokumenteres at dette er nødvendig. Det hevdes også at det ikke foreligger faktagrunnlag som tilsier at en promille på under 0,8 er noen stor ulykkesårsak (Rapport om sikkerhet ved bruk av fritidsbåt, s. 61, 2012).

¹ Siri Idland: [Ingen å miste: Forebygging av drukning fra fritidsbåt](#) NMBU:2016

Ifølge Folkehelseinstituttet (FHI) blir man mer kritikklos ved en promille over 0,2. Presisjon og reaksjonsevne begynner også å bli dårlig. Redusert balanseevne øker faren for fall over bord. Av alle personer registrert som druknet fra fritidsbåt i perioden 2001 – 2012, var hele 43 % registrert som fall over bord. (Idland:2016). Ved en promille på 0,5 blir du mer risikovillig og du blir dårligere til å reagere riktig.

Ved et promillenivå på 0,8 er det uomtvistelig at vår vurderingsevne er svekket og risikovilligheten høynet. Er du kommet opp mot dette nivået, som er grensen for fritidsbåter i dag, er det også vanskeligere selv å vurdere hvor påvirket du er.

Folkehelseinstituttet fastslår at

- du blir høyrøstet
- dine reflekser blir langsommere
- reaksjonstiden og koordinasjonen blir dårligere
- synet svekkes
- og selvtilliten kan bli overdreven.

Stortingsmeldingen brukes faktumet at de omkomne som var ruspåvirket hadde en gjennomsnittlig promille på 1,7, som et argument mot å senke promillegrensen. Også her kan vi trekke paralleller til rusrelaterte dødsulykker på vei, der gjennomsnittlig promille er på 1,5. Men ingen kan vel forestille seg å øke promillegrensen på vei til 0,8 av den grunn?

De aller fleste nordmenn kunne ikke tenke seg å kjøre bil i påvirket tilstand, det er sosialt uakseptabelt. På sjøen er dessverre holdningene langt mer liberale; hele 1 av 5 synes det er greit å drikke mens de fører en båt. Disse holdningene må endres. Det må bli like sosialt uakseptabelt å drikke som båtfører, som bilfører. Da må regelverket endres og promillegrensen senkes til 0,2 for å være i samsvar med det holdningsskapende arbeidet.

Det hevdes at en skjerping av promillegrensen ikke vil bli forstått i båtmiljøene. Men hele 72 prosent mener vi bør ha samme promillegrense til sjøs som på veien. Det viser en undersøkelse gjort for MA – Rusfri Trafikk sommeren 2017 av Kantar TNS Gallup. [Les mer om undersøkelsen her.](#) I TØI-rapport 1547/2017 om bruk av fritidsbåt i Norge oppgir omtrent 70 prosent av de over 65 år at de aldri drikker alkohol hverken før eller under en båttur. For aldersgruppen 18-44 år er andelen på rundt 40 prosent. Det vil si at hele 60 prosent i denne aldersgruppen drikker i forbindelse med båtkjøring. Av alle respondentene er det 20 prosent som oppgir at de ofte, svært ofte eller alltid, tar et glass vin eller øl før de skal kjøre båt.

Frivillig trafikksikkerhetsarbeid lider generelt under de lave bevilgningene til trafikantrrettet trafikksikkerhet som vi har sett under dagens regjering. Det settes av milliarder til veivedlikehold, til bygging av trafikksikre veier og investeringer i infrastruktur. Men hittil har det kun vært fine ord om viktigheten av kunnskapsheving og holdningsskapende arbeid.

Hele tiden kommer det nye trafikanter ut i trafikken. De trenger kunnskap og gode holdninger for at Norge skal kunne fortsette på den gode veien mot null drepte og hardt skadde. Det må derfor settes av et større beløp til det forebyggende og

holdningsskapende arbeidet til de frivillige trafikksikkerhetsorganisasjonene. Det er nå på høy tid at det etableres en søkbar tilskuddsordning etter fastlagte kriterier hvor frivillige organisasjoner, som ikke er direkte inne på Statsbudsjettet, kan søke driftsstøtte.

Oppsummering

MA - Rusfri Trafikk ber derfor om at trafikksikkerhetsaspektene ved ruskjøring blir viet den oppmerksomhet i NTP som omfanget tilsier og at de frivillige trafikksikkerhetsorganisasjonene også får et bærekraftig grunnlag til å bidra til Nullvisjonen.

Med vennlig hilsen

MA - Rusfri Trafikk



Elisabeth Fjellvang Kristoffersen
Generalsekretær



Anne Beate Budalen
Rådgiver trafikksikkerhet