



---

## **Politisk plattform for MA – Rusfri Trafikk 2018 - 2020**

---

### **VERDIGRUNNLAG**

MA – Rusfri Trafikk (heretter kalt MA) er en frivillig, rusfri organisasjon som arbeider mot rus i trafikken og for økt trafikksikkerhet.

### **SAMFUNNSOPPDRAG**

Vårt langsiktige mål er at ingen skal dø eller bli hardt skadd som følge av ruspåvirket kjøring – Nullvisjonen. Vi arbeider for at ingen trafikanter skal utsettes for medtrafikanter påvirket av alkohol, narkotika og medikamenter.

### **VÅRT POLITISKE ARBEID ER RETTET MOT**

- Rusfri trafikk – Nullvisjonen
- Forebyggende trafikksikkerhetstiltak
- Kontroll og overvåking
- Samferdsel og miljøtiltak

### **FAKTA OM RUS I TRAFIKKEN**

Dybdeanalyser fra alle dødsulykker i perioden 2005 – 2016, hvor faktorer som er knyttet til trafikanter, veiforhold og kjøretøy viser at rus sannsynligvis har vært en medvirkende årsak i gjennomsnittlig 21 % av ulykkene i perioden. I 2016 var dette tallet 23 %. Ikke alle blir obdusert, og vi har derfor ikke nok kunnskap om omfanget av ruskjøring. Folkehelseinstituttet (FHI) anslår allikevel i sine studier at så mange som én av tre drepte bilførere i trafikken, er ruset. Førerne som er anmeldt for å ha vært påvirket av alkohol har en gjennomsnittspromille på 1,5. I tillegg ser vi at omkomne berusede bilførere svært ofte har for høy fart etter forholdene, eller kjører godt over fartsgrensen uten bruk av bilbelte.

Alkohol er det vanligste rusmidlet en finner i trafikkulykker. Andre vanlige rusmidler er de trafikkfarlige stoffene: beroligende medisiner, sovemedisiner, cannabis (hasj, marihuana), amfetamin(er), opioider (dvs. sterke smertestillende preparater som morfin, kodein, etc., samt heroin og metadon/subutex), og kokain.

En veikantundersøkelse av tilfeldige førere på Østlandet utført av FHI og UP våren 2017, viser at selv om promillekjøring forekommer relativt sjelden i Norge sammenlignet med andre land, kjører mange med konsentrasjoner av narkotika eller



legemidler over straffbarhetsgrensene som ble innført i 2012 og 2016 for totalt 28 stoffer. Andelen som har de klassiske illegale stoffene i blodet er redusert fra 2 % til 1,6 % i fra 2008-09 til 2017. Vi ser en økning i bruk av narkotika blant menn i aldersgruppen 35-44 år, spesielt for cannabis. For trafikkfarlige legemidler ser vi en reduksjon fra 3,3 % til 2,2 % i samme tidsrom.

Ungdom til og med 24 år er overrepresentert i alvorlige og fatale bilulykker. Imidlertid kan det se ut til at denne trenden er i ferd med å snu. I 2017 var det 17 personer, eller 16 %, som ble drept i denne aldersgruppen. Dette er det laveste tallet på drepte ungdommer siden 2005. Imidlertid viser tall fra politiet over antall rusanmeldte førere, at personer opp til 35 år er overrepresentert.

## **RUS I TRAFIKKEN**

MA vil at:

- alkohol ikke skal være tilgjengelig i tilknytning til vei og trafikk. Det skal f.eks. fremdeles være forbudt å selge og servere alkohol på innenriksferger og på bensinstasjoner.
- straffereaksjonen ved brudd på Vegtrafikkloven effektueres raskt.
- det brukes moderne, tilgjengelig teknologi av godkjent standard for å hindre ruset kjøring.
- det tas beslag i kjøretøyet ved gjentatt ruspåvirket kjøring.
- holdningsskapende arbeid om rusfri trafikk og personlig ansvar i trafikken prioriteres.

## **Alkolås**

MA skal:

- arbeide for alkolås i all persontransport mot vederlag på vei, inkludert taxi.
- være en pådriver i arbeidet med å få implementert alkolås frivillig og som kvalitetssikringstiltak i alle kjøretøy som benyttes i arbeidsøyemed.
- arbeide for et generelt lovpåbud om alkolås i alle nye biler.
- arbeide for at alkolåsprogram for promilledømte som alternativ til tap av førerrett, innføres.
- arbeide for at det etableres alkobommer på internasjonale fergehavner og på store grenseoverganger.
- skape brede allianser for å få innført et påbud om alkolås.
- arbeide for at bilprodusentene pålegges å tilby fabrikkmontert alkolås i alle sine nye bilmodeller.
- arbeide for at bilprodusentene pålegges å utarbeide monteringsanvisning for ettermontering av alkolås.



## **Narkotika og trafikkfarlige medikamenter**

Kontrollmekanismer og analysemetoder for å detektere annen rus enn alkohol må kontinuerlig utvikles for å hindre all ruspåvirket kjøring. En standard etableres for å kvalitetssikre rustestere.

## **MYKE TRAFIKANTER**

MA setter hensynet til det enkelte menneske høyest i trafikken og mener tiltak for å redusere ulykkene blant de myke trafikantene er spesielt viktig.

MA vil at:

- det motiveres for økt bruk av sykkelhjelmer, reflekser, refleksvest og lys.
- det rettes økt oppmerksomhet mot distraksjoner som bruk av mobiltelefon og headset i trafikken.
- skoleveien skal trygges best mulig og i størst mulig grad være bilfri.

## **KONTROLL OG OVERVÅKING**

MA mener det er viktig å få redusert antall uønskede hendelser i trafikken, fordi slike hendelser har en direkte sammenheng med antall skadde og drepte. Både stedlig politi, UP og påtalemyndighet må derfor ha effektive verktøy og tilstrekkelige ressurser slik at ulykkesrisikoen reduseres.

MA vil at:

- målrettede kontroller rettes spesielt mot høyrisikogrupperne i trafikken.
- antall ruskontroller i trafikken økes til minst samme nivå som i 2010 med om lag 1,8 mill. kontrollerte rusførere, for større subjektiv oppdagelsesrisiko.
- antall manuelle kontroller av fart og bilbeltebruk økes til samme nivå som i 2005.
- det etableres fotobokser for både punktmåling og gjennomsnittsmåling på flere ulykkesutsatte steder i henhold til gjeldende kriterier.

## **SIKKERHETSUTSTYR**

Bruk av sikkerhetsutstyr redder liv og reduserer skader når ulykken skjer. Derfor må det arbeides for at det brukes av alle, uansett kjøretøy.

MA vil at alle:

- som kjøper ny bil, kjøper en med 5 stjerner i EuroNCAPs kollisjonstestprogram.
- nye biler har bilbeltesperrer, slik at bilen ikke kan startes før bilbeltene er i bruk.



- motorsyklister og mopedister skal bruke sikkerhetsutstyr som gjør dem godt synlige og best mulig beskyttet.

## **SAMFERDSELSPOLITIKK**

God fremkommelighet er et velferdsgode og en forutsetning for verdiskaping. Et godt, trygt og helhetlig veinett over hele landet vil bidra til å sikre verdiskaping og tilgjengelighet for alle. I bynære områder og i byer må fremkommeligheten ivaretas gjennom gode kollektive transportløsninger for personer og gods.

MA vil at:

- den økte satsingen på vedlikehold og fornying av norske veier må økes. Satsingen må også omfatte fylkes- og kommuneveier.
- arbeidet med sikring av rasutsatte veistrekninger og veipunkter intensiveres.
- det etableres et meldesystem for skader på vei og skiltsystem.
- veitrafikken utvikles slik at den negative miljøpåvirkningen blir minst mulig.
- tilrettelegging av kollektivtransport må også omfatte gode parkeringsmuligheter for privatbil på sentrale knutepunkter.
- MA aksepterer at det blir krevd inn bompenger for raskere å bygge ny vei/utbedring av vegnettet, inkludert for myke trafikanter.

## **MILJØ**

Økt vektlegging av miljø er nødvendig og ønskelig. Trafikkens negative miljørider må derfor reduseres så langt det er mulig. Norge har imidlertid en bosetting og infrastruktur som gjør bruk av privatbil nødvendig om sysselsetting og transportbehov skal sikres utenfor tettbygde strøk.

MA vil at:

- avgiftssystemet stimulerer til kjøp av miljøvennlige biler.
- avgiftsfritak/avgiftsreduksjon blir gitt for alternative drivstoffer.
- avgiftsincitiver skal bidra til raskere utskifting av bilparken.
- det etableres god ladeinfrastruktur i hele landet.

## **TEKNOLOGI**

MA skal følge den teknologiske utviklingen for selvkjørende kjøretøy nøye, samt alle aspekter ved dette. Eksempelvis ansvarsfordelingen knyttet til kjøretøyet når det er i trafikk, og den totale trafikkavviklingen der selvkjørende og manuelle kjøretøy blandes med gående og syklende.