



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

Meld. St. 40 (2015 – 2016)

Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering

MA er meget fornøyd med initiativet som er tatt med utferdigelsen av denne Stortingsmeldingen og det videre arbeid for bedre samordning og organisering av trafikksikkerhetsarbeidet. MA støtter fullt ut at Nullvisjonen er ett av hovedmålene for transportpolitikken. Det er særdeles positivt at meldingen understreker at regjeringen vil vektlegge trafikantrettet trafikksikkerhetsarbeid fremover. Det videre arbeidet med konkrete tiltak bør skje i forbindelse med ny Nasjonal Tiltaksplan for Trafikksikkerhet på veg.

I kapittel 5 Satsingsområder og virkemidler for styrket tverrsektoriell samordning på overordnet nivå, beskrives en rekke områder med samhandlingsbehov. MA støtter det som er beskrevet, men vi forutsetter at det følges opp med konkrete tiltak.

Vi vil her peke på noen områder der vi mener det er særlig viktig at det skjer en endring snarest:

4.2.1 Kontrollvirksomhet overfor trafikantene

Utvidet myndighet til Tolletaten:

I meldingen nevnes en TØI-rapport (1361/2014) som vurderer hvor mye antall drepte og hardt skadde kan reduseres gjennom ulike tiltak. En av konklusjonene er at dersom antall promillekontroller tidobles vil det gi en nedgang på femten drepte personer pr. år.

MA mener at det å utvide Tolletatens myndighetsområde til å utføre promillekontroller, vil være et viktig instrument for ytterligere å redusere antall drepte og hardt skadde i trafikken. Det ville bety økt kontrollvirksomhet ved grenseoverganger og i de internasjonale fergehavnene, dvs. naturlige steder der Tollvesenet har sin virksomhet, og der politiet i dag hevder at de ikke har kapasitet til å bedrive kontroller. Det ville også bety at flere tungtransporter ville bli utsatt for tilfeldige promillekontroller enn hva tilfellet er i dag. Tollvesenet må

få samme myndighet som politiet til å ta pusteprøver og iverksette nødvendige sanksjoner ved eventuelle positive utslag. Tjenestemennene bør også få opplæring i tegn & symptomer for avdekking av annen rus.

Å gi Tollvesenet myndighet til å kontrollere kjøre- og hviletids-bestemmelser ser MA også svært positivt på.

4.3. Helseområdet

Som meldingen sier, er helseaspektet vesentlig innen trafikksikkerhet, og involverer flere departementer (Helse- og omsorgsdepartementet, Samferdselsdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet) og underliggende etater. Dette er et viktig aspekt ved meldingen; nemlig å forankre trafikksikkerhetsarbeidet bedre utenfor samferdselsmyndighetenes sektoransvar.

MA ser fram til at dette tas på alvor. Samhandlingen mellom departementer og etater må bli enda mer effektiv og målrettet slik at man ikke risikerer at rapporter og utredninger faller mellom alle stoler og ikke får videre nødvendig oppfølging.

Et eksempel i så måte er rapporten om **Alkolås som alternativ til tap av førerrett** fra høsten 2012.

Formålet med rapporten var å gi Justis- og beredskapsdepartementet og Samferdselsdepartementet et godt begrunnet forslag til en ordning med bruk av alkolåsbetinget førerrett som alternativ til tap av førerretten for å bedre trafikksikkerheten, som denne høyrisikogruppen utgjør en trussel mot.

Arbeidsgruppen var bredt sammensatt med representanter fra Samferdselsdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet, Veidirektoratet, KRUS, UP og Helsedirektoratet.

Etter en derpå følgende høringsrunde, ble imidlertid rapporten liggende hos Justis- og beredskapsdepartementet, og ingenting har skjedd.

4.4 Trafikkopplæring

Det er positivt at utdanningsmyndighetene er viet omtale og plass i meldingen. De spiller en viktig rolle i trafikksikkerhetsarbeidet, særlig med henblikk på barn og unge.

Større fokus på rusproblematikk i føreropplæringen:

Ungdom er overrepresentert i alvorlige trafikkulykker, og ungdommers holdninger og adferd i forhold til rusfri trafikk og rusfri livsstil danner en viktig basis for resten av livet.

De aller fleste har gode holdninger mot ruskjøring. Likevel kan man komme opp i situasjoner man ikke takler, særlig når man er ung og mangler erfaring, og ende opp med å kjøre ruspåvirket.

Vi ønsker at rusproblematikken vies langt større oppmerksomhet i skolen og i trafikkopplæringen, både i de skolene som har trafikk som valgfag og innenfor Trafikalt Grunnkurs. Det bør åpnes for at interesseorganisasjoner som MA får mulighet til å tilby sine tjenester ved formidling av slik kunnskap. Dette er føringer som bør gis utdanningsmyndighetene.

4.10.2 Ulykkesundersøkelser

Rettsmedisinsk obduksjon av alle trafikkdrepte:

Meldingen nevner spesielt rettsmedisinsk obduksjon av trafikkdrepte, og Samferdselsdepartementet initierer videre arbeid i denne viktige saken. Her har vi ingen tid å miste, og MA mener at i påvente av ferdigstillelse av et lovarbeid der man også skal ha tilgang til omkomnes helsejournal (noe som sannsynligvis vil ta lang tid å få på plass), må det kunne iverksettes et pålegg om rettsmedisinsk obduksjon ved trafikkdød innenfor Påtaleinstruksen § 13 umiddelbart, og nødvendige midler til transport fra ulykkessted til universitetssykehus må øremerkes i neste års budsjett.

MA støtter viktigheten av at kontakten mellom de ansvarlige for rettsmedisin og UAG i Statens Vegvesen formaliseres slik at presis og korrekt tolkning av analyseresultatene sikres.

Til slutt vil vi bemerke at et viktig formål med meldingen er å forankre trafikksikkerhetsarbeidet bedre utenfor samferdselsmyndighetenes sektoransvar. MA kan imidlertid ikke se at det er foreslått konkrete føringer for videre oppfølging og hvem som til syvende og sist skal ha det endelige ansvaret for å påse at god samordning på overordnet og tverrsektorielt nivå virkelig skjer.

Med vennlig hilsen

Elisabeth Fjellvang Kristoffersen
Generalsekretær

elisabeth@ma-norge.no
tlf. 926 43 804