

Nei til Frontkollisjoner

- foreningen for bilister og pårørende



7. august 2007

Til politiske partier i kommuner og fylkeskommuner

Frontkollisjoner er den alvorligste ulykkestype på våre veier. Vi arbeider med å redusere antallet drepte og skadde i ditt distrikt allerede i 2008. Vil du hjelpe oss med det ?

1. Veier som dreper

Situasjonen fra og med år 2000 med hensyn til frontkollisjoner er:

År 2005 90 drepte av totalt 224.

År 2006 103 drepte av totalt 242.

År 2007 tom. juni 58 drepte av totalt 116.

Antallene er skremmende og de er økende, i både absolutte tall og i prosent. Frontkollisjoner skaper store lidelser for pårørende, for de trafikkskadde og store tap for samfunnet.

Biltrafikken er sterkt økende. Dette gjelder særlig tungtrafikken, som hittil i år har økt med 10% mot prognosen for året 1,7%. Tungtrafikken er en stor ulykkesrisiko. Når to kjøretøy frontkolliderer, kolliderer store energimengder, spesielt når lastebiler eller vogntog er involvert. Det er vognvekter fra 3,5 tonn eller mer, og i tillegg med laster på flerfoldige tonn.

Frontkollisjoner kan skyldes flere forhold. Det kan skyldes uaktsomhet, distraksjon, alkohol eller stoffbruk, innsovning, hastighet, glatte veier, forbi kjøring (meget liten andel), selvmordsforsøk, feil med veien. Veimyndighetene vet at hver eneste dag sovner minst 500 norske bilister bak rattet. Den menneskeskapte årsak kan aldri fjernes, i beste fall bare reduseres.

I 2006 var det i alt 7.925 trafikkulykker. Ifølge offisiell statistikk skades 12 000 mennesker og sykehusregistreringer viser at det behandles vel 40 000 trafikkskadde hvert år. Derfor er det vesentlig, som på andre aktivitetsområder, at det etableres sikkerhetsmekanismer på selve veien, slik at konsekvenser av menneskelige feil elimineres eller reduseres. Vi vet nå fra Norge og Sverige at midtrekkverk på to- og trefelts veier fjerner frontkollisjoner eller i det vesentlige reduserer antall ulykker. Det dreier seg om utredninger (SINTEF 2004, VTI 2004, Veidirektoratet 2004, Folksam 2006). Den faktiske utvikling med hensyn til bruk av midtrekkverk, for eksempel i Vestfold, er overbevisende. På denne nye 35 kilometer lange E18 firefelts motorvei i nordre Vestfold, eller tofelts vei med midtdeler og bra rekkverk på E18 mellom Sem og Fokserud i midtre Vestfold, går det over 23 000 kjøretøy i døgnet og det har kun vært få ulykker med lettere personskader og en drept (feil bruk av bilbelte) på vel 4 år. Ulykkesfrekvensen er redusert med godt OVER 90 %, etter at midtrekkverk og planfrie kryssninger kom. Denne veistrekningen ble tidligere kalt – DØDsveien. Med midtrekkverk mener vi vertikal midtdeler, helst i betong.

I stor grad er det på veiene oppsatt rekkverk mot utforkjøring på vefeltets høyre side. Det er inkonsekvent at det i så begrenset grad er satt opp rekkverk til venstre mot møtende trafikk. Risikoen for frontkollisjoner er større enn risikoen for utforkjøring fordi begge kjøretøyn kan forårsake ulykker. I en frontkollisjon kolliderer dessuten to energimengder, i utforkjøring bare en.

Det er naturstridig at vi kan kjøre biler i motsatte retninger, med liten eller til dels ingen avstand mellom kjøretøyene. Uten å skille kjørefeltene har vi i realiteten den samme situasjon som da veitrafikken bestod av gående, ridende, vogner og i biltrafikkens tidlige fase. Det er uforståelig.

Det kan ikke aksepteres at en feil i trafikken skal kunne medføre død eller stor skade på bilfører. Enda sterkere trer dette frem i forhold til passasjerer eller personer i den møtende bil.

Nei til Frontkollisjoner

- foreningen for bilister og pårørende



På firefelts veier har det vært en selvfølge å etablere midtrekkverk eller avstand mellom de motgående kjørefelter. Det kan ikke være grunnlag for å unnlate slik deling når veien er smalere og dermed farligere.

Veidirektoratet har utredet bygging av midtrekkverk. Det dreier seg om typer, materialbruk, helst betong. Tofelths veier må ha eller få en bredde på 12,5 m, trefelths veier 15 m. Omkostningene går fra ca. kr 1.000,- pr. m rekkverk til ca. kr 10.000,- pr. m, avhengig av behov for veitvidelser og andre forhold. Ny vei koster fra ca. kr 50.000,- til ca. kr 100.000,- pr. m.

§ 1a i Veglova av 1963 lyder:

”Formålet med denne lova er å tryggje planlegging, bygging, vedlikehald og drift av offentlege og private vegar, slik at trafikken på dei kan gå på eit vis som trafikantane og samfunnet til ei kvar tid kan vere tente med. Det er ei overordna målsetting for vegstyremaktene å skape størst mogleg trygg og god avvikling av trafikken og ta omsyn til grannane, eit godt miljø og andre samfunnsinteresser elles.”

Vi kan ikke skjønne at med antallet frontkollisjoner og den foreliggende skadesituasjon er sikkerhetskrav i denne bestemmelse oppfylt. Det er fundamentalt ved krav til sikkerhet at det etableres minst to sikkerhetsbarrierer, minst én i tillegg til kravet til menneskelig adferd. Uten midtrekkverk mangler denne sikkerhetsbarriere på selve veien.

2. Veier som redder

Ulykkesbelastede eller risikobelastede stamveier og riksveier går gjennom en rekke av landets kommuner og fylkekommune, som må være direkte interesserte i å få fjernet eller redusert frontkollisjoner og dermed tragiske konsekvenser av slike. Det er på det rene at med den foreliggende langsomme utvikling av landets veier vil det ta 30 – 50 år å oppnå en tilfredsstillende veistandard (dr.oecon Knut Boge). Dette kan vi ikke vente på med hensyn til å skape sikkerhet mot frontkollisjoner. Samfunnet har et tungt ansvar med hensyn til i mellomtiden å gjennomføre tiltak for å hindre død og skade ved frontkollisjoner. Samtidig vil man som konsekvens oppnå bedre veier og bedre miljø (SINTEF 2006). På tross av dette er det i 2007 i statsbudsjettet bare foreslått bygging av 9 km midtrekkverk på to- og trefelths veier og til sammen 52 km som handlingsprogram 2006 – 2009. Det er nå bare 84 km midtrekkverk på to- og trefelths veier i Norge. I Sverige har man nå kommet opp på et nivå på ca. 1.500 km midtrekkverk. Planene der går ut på å gjøre 85% av to- og trefelths veier med en trafikk på over 4.000 ÅDT møtefrie innen 2015.

På forannevnte grunnlag er det vår oppfatning at kommuner og fylkeskommuner må ta ansvar og ta initiativet overfor de sentrale myndigheter for i en helt annen grad å etablere sikkerhet mot frontkollisjoner på våre trafikkerte to- og trefelths veier.

Vi legger til grunn full enighet om at et stort antall liv må reddes og at det store antall trafikk-skadde må reduseres i størst mulig utstrekning. Vi foreslår enighet om full satsing allerede i 2008. Veidirektoratet vil vite hva som skal til og hva det vil koste. Midler må øremerkes. Ansvarsforholdet legges til grunn.

Opplegget bør bli i prioritert rekkefølge:

1. Midtrekkverk plasseres på spesielle trafikkfarlige punkter, så som i krappe svinger o.l.
2. Midtrekkverk bygges på ulykkesbelastede strekninger, så som på E6, E18, E39 og Rv.3.
3. Midtrekkverk bygges på veier som har tilstrekkelig bredde i dag.
4. Midtrekkverk bygges på veier som trenger utvidelse i større eller mindre grad.
5. Midtrekkverk på nye to- og trefelths veier, hvor ny vei er en nødvendig eller riktig løsning.
6. Firefelts motorvei med midtrekkverk eller midtfelt planlegges og bygges hvor trafikkapasitet gjør slik vei nødvendig.

Nei til Frontkollisjoner

- foreningen for bilister og pårørende



7. Midtfelt og midtmarkering¹ anvendes **kun** som tiltak inntil midtrekkverk eller ny vei kan bygges.

Med dette vil nullvisjonen med hensyn til frontkollisjoner kunne bli oppfylt. Nullvisjonen er basert på tre "søyler": etikk, vitenskap og ansvar. Nullvisjonen er trafiksikkerhetens gode venn hvis den blir realisert.

3. Nei til Frontkollisjoner

Denne forening for bilister og pårørende trådte i kraft under folkemøtet i Kristiansand 17. juli 2007. Foreningens formål:

"Arbeid for at norske veier med tilstrekkelig stor trafikk utstyres med skille mellom motgående kjøreretninger, slik at frontkollisjoner hindres.

Danne forum og nettverk for pårørende til medmennesker som er blitt rammet av trafikkulykker, i særdeleshet etter frontkollisjoner. Støtte arbeidet for de trafikkskadde.

Støtte andre tiltak for å hindre trafikkulykker."

Foreningens vedtekter og styret er presentert på foreningens nettside www.frontkollisjoner.no På nettsiden finnes diverse opplysninger, også vedrørende folkemøtet i Kristiansand, politikernes uttalelser og meningsutvekslingen.

Initiativtakerne til foreningen er familiene Holdal i Lofoten og Steinsland fra Hægeland, som til sammen mistet tre familiemedlemmer i den brutale frontkollisjonen ved Egersund 17. juli 2006. Initiativtakere er videre h.r. advokat Gunnar Grette og sivilingeniør Trygve Præsttun, basert på en klar samfunnsinteresse i denne viktige sak. Som ungdomskontakt er Linn Bjørnebo valgt i tillegg til å være styremedlem. Initiativtakerne er representert i foreningens styre. Styrets leder er biskop i Sør-Hålogaland, Tor Berger Jørgensen. Foreningen har nedsatt faggrupper på forskjellige områder. Det knyttes i tillegg kontakt med kompetente personer på forskjellige områder i det videre arbeid med saken.

Foreningen har vedtatt Hovedlinjer for arbeidet som er presentert på www.frontkollisjoner.no Sentralt i disse er invitasjonen til politikerne om å samarbeide om innsats med hensyn til å fjerne eller sterkt redusere frontkollisjoner på veiene. Hovedlinjene fremgår av foreningens nettside og ble lagt til grunn på Folkemøtet i Kristiansand. Som ledd i dette er det avholdt møte i Stortingets Transport- og kommunikasjonskomité, og sentrale politikere deltok i Folkemøtet i Kristiansand.

Foreningen tar nærværende initiativ fordi saken er viktig i forbindelse med fylkesting- og kommunevalget.

Vi vil videre gjøre vårt syn gjeldende om nødvendig satsing i statsbudsjettet for 2008. Vi vil være aktive i arbeidet med Nasjonal Transportplan 2010 – 2019. Vi vil arbeide videre for å oppnå størst mulig fremdrift i saken.

Konklusjon

Midtrekkverk på 2- og 3-felts veier fjerner helt eller i det vesentlige frontkollisjoner, med mer enn 100 døde og mer enn 1000 hardt skadde pr. år. Samtidig oppnås bedre veier. Samfunnet har en tungt ansvar og må gjennomføre de nødvendige tiltak uten opphold. Kommuner og fylkeskommuner må bruke sin innflytelse overfor de sentrale myndigheter.

---o0o---

¹ Midtfelt - to sperrelinjer malt på asfalten 1 meter fra hverandre og oppfreste spor i asfalten mellom linjene. Midtmarkering i plast er en type som prøves ut – se www.vegvesen.no/vegenogvi/08_07/skierm/4.pdf

Nei til Frontkollisjoner



- foreningen for bilister og pårørende

I styret for
Nei til Frontkollisjoner:

.....
Per-Kaare Holdal
Rådgiver IKT
Daglig leder

.....
Tor Berger Jørgensen
biskop
styreleder

.....
Trygve Præsttun
sivilingeniør
styremedlem

.....
Gunnar Grette
h.r.advokat
styremedlem

.....
Geir Tangstad Holdal
rådgiver
styremedlem

.....
Linn Veronica Bjørnebo
student
styremedlem og ungdomsrep.

Brevet sendes også til:
Samferdselsdep., helsedep., justisdep., Politiske parti sentralt, Statens Vegvesen