



Lofoten, 8. november 2007

Til ansvarlige myndigheter og alle trafikanter

Trafikktragediene og – ulykkene koster medmenneskene smerte og samfunnet dyrt

Trafikktragediene og – ulykkene koster ikke bare smerte hos de som blir rammet, men det koster også samfunnet milliarder. Dette gir et annet bilde enn det vi ønsker å oppfatte oss som – "bestelandet i verden".

- Trafikkskadene er et av våre største helseproblemer, sier styreleder biskop Tor B. Jørgensen i Nei til Frontkollisjoner.

1. Frontkollisjoner

Frontkollisjoner øker stadig i takt med den økte trafikkmengden på veger som ikke er bygd for dette og utgjør i overkant av 50 % av alle drepte i trafikken. Frontkollisjoner har ofte tragiske utganger med hard skadde. SSBs tall er også lave etter bl.a. Norsk trafikkmedisinsk forening ved prof. dr.med. Inggard Lereim som mener at det er ca. 40.000 personer innom sykehuset pr. år som følge av trafikkskade.

Frontkollisjoner 2000-2007, etter skadegrad (SSB)

	Drepte i frontkollisjoner	Skadde i frontkollisjoner	Hardt skadde i frontkollisjoner
2000	103	1676	356
2001	99	1692	283
2002	114	2069	354
2003	112	1951	285
2004	112	1979	331
2005	90	1646	281
2006	103	1698	261
2007 (t.o.m 31.10.07)	95	1625	162
Sum	828	14336	2313

2. Kostnader

Transportøkonomisk Institutt har beregnet kostnader ved personskader i trafikken i forhold til fire variabler. De ser slik ut:

1. Samfunnsmessige omkostninger ved et tapt livsløp i trafikken: 26 millioner kroner.
2. Omkostninger ved meget alvorlige trafikulykke med personskade: 18 millioner kroner.
3. Omkostninger ved alvorlige personskader: 6 millioner kroner
4. Omkostninger ved lettere personskade: 800.000 kroner.



Snittvariabelen blir da kr. 2.400.000 for alle typer skadde. Oftest er det bruddskader, indre blødninger, hodeskader, kvestelser og alvorlige ryggskader som krever lange sykehusopphold og langvarig rehabilitering. Og mange av disse hardt skadde blir livsvarig invalide. Også de pårørende blir sterkt berørt.

Vi har brukt tall som er basert på gjennomsnittsberegninger Transportøkonomisk Institutt (TØI) gjorde i 2005 for å finne ut hva dette koster samfunnet. Nå mener mange at dette grunnlaget også er for lavt. Men vi kommer fram til et bilde som er nesten like skremmende som de mange pårørende gir oss i sine historier med grusomme personlige lidelser og smerter.

	Drepte i frontkollisjoner	Hardt skadde i frontkollisjoner	Skadde i frontkollisjoner	Sum kostnader i frontkollisjoner
2000	kr 2 678 000 000,00	kr 4 272 000 000,00	kr 1 340 800 000,00	kr 8 290 800 000,00
2001	kr 2 574 000 000,00	kr 3 396 000 000,00	kr 1 353 600 000,00	kr 7 323 600 000,00
2002	kr 2 964 000 000,00	kr 4 248 000 000,00	kr 1 655 200 000,00	kr 8 867 200 000,00
2003	kr 2 912 000 000,00	kr 3 420 000 000,00	kr 1 560 800 000,00	kr 7 892 800 000,00
2004	kr 2 912 000 000,00	kr 3 972 000 000,00	kr 1 583 200 000,00	kr 8 467 200 000,00
2005	kr 2 340 000 000,00	kr 3 372 000 000,00	kr 1 316 800 000,00	kr 7 028 800 000,00
2006	kr 2 678 000 000,00	kr 3 132 000 000,00	kr 1 358 400 000,00	kr 7 168 400 000,00
2007 (t.o.m 31.10.07)	kr 2 470 000 000,00	kr 2 532 000 000,00	kr 1 300 000 000,00	kr 6 302 000 000,00
	kr 21 528 000 000,00	kr 28 344 000 000,00	kr 11 468 800 000,00	kr 61 340 800 000,00

Dette er de harde og kalde tallene for landet som helhet. Hardt skadde er basert på et gjennomsnitt av TØI's alvorlig på kr. 6 mill. og meget alvorlig skadd på kr. 18 mill. som da blir kr. 12 millioner.

Disse alvorlige tall skyldes en nærmest fullstendig manglende sikkerhet mot frontkollisjoner på 2- og 3-feltsveger.

3. Særlig om midtrekkverk

Uten midtrekkverk er trafikkerte veger også **veger som dreper**.

Dette er ikke spørsmål om vegen er ujevn, hullet eller godt vedlikeholdt. Midtrekkverk dreier seg om en **sikkerhetsinnretning**, som skal hindre konsekvenser av feil eller uhell som oppstår i trafikken. Slike feil kan aldri fjernes.

På den annen side er **veger med midtrekkverk veger som redder liv**.

Midtrekkverk har en videre betydning:

Midtrekkverk eller effektivt skille mellom kjøreretninger kan ikke tenkes unnlatt på fire felts motorveger. Midtrekkverk muliggjør motorveger med 4 kjørefelt.

Tre-felts veger uten midtrekkverk er svært farlige. Med midtrekkverk muliggjøres nettopp bygging av tre-felts veger med en samlet bredde på 15 meter og som 2 + 1 veg. Da blir vegen sikker, fleksibel og med god kapasitet. Brokelandsparsellen på E-18 er et illustrerende positivt eksempel. Manglende midtrekkverk på strekningen Lyngdal – Flekkefjord er et tragisk motsatt eksempel.

To-felts veger kan gjøres effektive og sikre med midtrekkverk og en bredde på 12,5 meter i overensstemmelse med vegnormalen.



Det eksisterende vegnett kan utnyttes med utvidelse av vegbredden hvor dette er nødvendig.

Midtrekkverk er således et effektivt middel til å utvikle og forbedre vegnettet. Det er desto viktigere hvis investeringer i nye veger svikter.

Ved utvidelse av eksisterende vegnett med midtrekkverk kan vedlikehold gjennomføres og forsterkning av vegskulder gjennomføres samlet.

I gjennomføring må ulykkessteder uten opphold utstyres med midtrekkverk.

Farlige steder eller strekninger må uten opphold få midtrekkverk.

Veger med tilstrekkelig bredde kan uten store omkostninger bli utstyrt med midtrekkverk.

Veger med utilstrekkelig bredde utstyres med midtrekkverk og får utvidet bredde.

Nye to og tre-felts veger får midtrekkverk som ledd i byggingen.

Motorveger med midtrekkverk eller midtskinner bygges hvor kapasiteten gjør dette nødvendig.

Midtrekkverk koster fra kr 1.000 pr meter til kr 10.000 pr meter, avhengig av behovet for vegutvidelse. Nye veger koster fra kr.50.000 til kr 100.000 pr meter, avhengig av type veg.

Nei til Frontkollisjon mener og foreslår:

Så hurtig som mulig skal 85 % av to/tre-felts veger med årsdøgn trafikk på 4000 eller mer bli utstyrt med midtrekkverk. For gjennomføring av dette skal nødvendige vegbredeutvidelser skje.

Dette er helt i overensstemmelse med slik det arbeides i Sverige, som har som mål for slik gjennomføring år 2015.

På samme måte som på 4-felts motorveger medfører midtrekkverk på 2- og 3-feltsveger at frontkollisjoner hindres opp til 100 %.

4. Myndighetene

Myndighetene vet utmerket godt at ca. 130 medmennesker mister livet på norske veger frontkollisjoner pr. år og de vet også hvor de år etter år blir rammet av frontkollisjoner. Hvordan kan Staten sitte rolig og ser på dette? Statens nettoinntekt av biltrafikken er 50,7 milliarder kroner i året i bil og vegavgift. Bompenger og mva-avgift er ikke med i dette beløpet. Av dette bygges det kun 9 km midtrekkverk i 2007. At det kun brukes i overkant en fjerdedel av disse inntektene på vegutbygging og vedlikehold er et sterkt beklagelig og ikke i samsvar med 0-visjonens etikkbegrep. Tenk hvor mange liv som kunne vært spart hvis disse skatteinntektene var øremerket – slik de faktisk var når vegavgiften ble innført.

Myndighetene gjør en innsats for å bedre helsetilstanden i befolkningen, blant annet med arbeidet for å redusere omfanget av miljøskader og skadevirkningene av tobakk samt

Nei til Frontkollisjoner



arbeidet for sunn mat og økt fysisk aktivitet. Trafikksikkerhet må være en del av innsatsen for helsetilstanden i befolkningen og det er det ikke i dag.

Den politiske ledelse må ta ansvar.

Styret i Nei til Frontkollisjoner

Biskop Tor B. Jørgensen
Styreleder

Styremedlemmer:
Gunnar Grette
Linn Veronika Bjørnebo
Geir Tangstad Holdal
Trygve Præsttun
Per-Kaare Holdal







Personer skadd og drept i møteulykker, etter fylke jan - okt. 2007

Fylke	Drept	Meget alvorlig skadd	Alvorlig skadd	Lettere skadd	Ukjent	I alt
Østfold	3	2	8	82	24	119
Akershus	5	3	15	107	40	170
Oslo	2	1	6	52	47	108
Hedmark	9	3	15	54	15	96
Oppland	21	5	16	82	16	140
Buskerud	5	1	11	64	25	106
Vestfold	2		11	45	14	72
Telemark	3		5	77	22	107
Aust-Agder	8		4	43	13	68
Vest-Agder	8		5	54	6	73
Rogaland	9	2	13	91	34	149
Hordaland	4		26	126	75	231
Sogn og Fjordane	2		3	30	10	45
Møre og Romsdal	2		12	80	26	120
Sør-Trøndelag	1	3	15	67	18	104
Nord-Trøndelag	2	1	8	42	6	59
Nordland	6		7	47	15	75
Troms Romsa	2		9	38	5	54
Finnmark Finnmarku	1		1	15	18	35
Sum	95	21	190	1196	429	1931

- | | |
|---|------------------|
| 1. Samfunnsmessige omkostninger ved et tapt livsløp i trafikken: | kr 26 000 000,00 |
| 2. Omkostninger ved meget alvorlige trafikkulykke med personskaide: | kr 18 000 000,00 |
| 3. Omkostninger ved alvorlige personskaide: | kr 6 000 000,00 |
| 4. Omkostninger ved lettere personskaide: | kr 800 000,00 |



Snittvariabelen blir da for alle typer skadde.

kr 2 400 000,00

Samfunnskostnader skadd og drept i møteulykker, etter fylke an - okt. 2007

Fylke	Drept	Meget alvorlig skadd	Alvorlig skadd	Lettere skadd	Ukjent (1)	I alt
Østfold	kr 78 000 000	kr 36 000 000	kr 48 000 000	kr 65 600 000	kr 57 600 000	kr 285 200 000
Akershus	kr 130 000 000	kr 54 000 000	kr 90 000 000	kr 85 600 000	kr 96 000 000	kr 455 600 000
Oslo	kr 52 000 000	kr 18 000 000	kr 36 000 000	kr 41 600 000	kr 112 800 000	kr 260 400 000
Hedmark	kr 234 000 000	kr 54 000 000	kr 90 000 000	kr 43 200 000	kr 36 000 000	kr 457 200 000
Oppland	kr 546 000 000	kr 90 000 000	kr 96 000 000	kr 65 600 000	kr 38 400 000	kr 836 000 000
Buskerud	kr 130 000 000	kr 18 000 000	kr 66 000 000	kr 51 200 000	kr 60 000 000	kr 325 200 000
Vestfold	kr 52 000 000	kr -	kr 66 000 000	kr 36 000 000	kr 33 600 000	kr 187 600 000
Telemark	kr 78 000 000	kr -	kr 30 000 000	kr 61 600 000	kr 52 800 000	kr 222 400 000
Aust-Agder	kr 208 000 000	kr -	kr 24 000 000	kr 34 400 000	kr 31 200 000	kr 297 600 000
Vest-Agder	kr 208 000 000	kr -	kr 30 000 000	kr 43 200 000	kr 14 400 000	kr 295 600 000
Rogaland	kr 234 000 000	kr 36 000 000	kr 78 000 000	kr 72 800 000	kr 81 600 000	kr 502 400 000
Hordaland	kr 104 000 000	kr -	kr 156 000 000	kr 100 800 000	kr 180 000 000	kr 540 800 000
Sogn og Fjordane	kr 52 000 000	kr -	kr 18 000 000	kr 24 000 000	kr 24 000 000	kr 118 000 000
Møre og Romsdal	kr 52 000 000	kr -	kr 72 000 000	kr 64 000 000	kr 62 400 000	kr 250 400 000
Sør-Trøndelag	kr 26 000 000	kr 54 000 000	kr 90 000 000	kr 53 600 000	kr 43 200 000	kr 266 800 000
Nord-Trøndelag	kr 52 000 000	kr 18 000 000	kr 48 000 000	kr 33 600 000	kr 14 400 000	kr 166 000 000
Nordland	kr 156 000 000	kr -	kr 42 000 000	kr 37 600 000	kr 36 000 000	kr 271 600 000
Troms Romsa	kr 52 000 000	kr -	kr 54 000 000	kr 30 400 000	kr 12 000 000	kr 148 400 000
Finnmark Finnmarku	kr 26 000 000	kr -	kr 6 000 000	kr 12 000 000	kr 43 200 000	kr 87 200 000
Sum	kr 2 470 000 000	kr 378 000 000	kr 1 140 000 000	kr 956 800 000	kr 1 029 600 000	kr 5 974 400 000

(1) Her har vi brukt snittvariabelen på alle typer skadde