

## Med schizofreni som politisk rettesnor: Sikkerhet, fremkommelighet og trivsel i trafikken

*”Jeg kjører frem gjennom strålefyrd”*

(Bjornstjerne Bjørnson: ”Mitt følge”)

### *Sikkerheten på våre veier*

Det er aldri hyggelig å høre om at menneskeliv har gått tapt, - det være seg i trafikken eller under andre ulykkelige omstendigheter. Slik sett er statistikken over trafikkdrepte ingen lystelig lesning. Likevel kan lyspunkter stundom skimtes når man minst venter det. På statistikkens område gjelder dette når man for eksempel kommer over en *positiv trend* – et utviklingsbilde som går fra det verre til det bedre. Her i Norge er dette i gledelig grad tilfellet for statistikken over omkomne ved trafikkulykker.

Da ulykkesstatistikken for 2010 viste at 209 personer var omkommet i trafikken i løpet av dette året, uttalte veidirektør Terje Moe Gustavsen at ”209 er 209 for mange”. Det var ikke vanskelig å si seg enig med veidirektøren. To hundre og ni tragedier – uavvendelige tragedier for dem som mistet livet, og for deres pårørende og etterlatte. I kampen for tryggere veitrafikk måtte parolen parolen nødvendigvis være at 209 trafikkdrepte var et uakseptabelt høyt tall. Men det var ikke desto mindre det laveste tallet som vi hadde hatt i Norge siden 1954, da 175 personer mistet livet i trafikken.

Og utviklingen stanset ikke der: I 2011 var antallet dødsofre i trafikken i Norge kommet ned i 168 personer, mens det tilsvarende tallet for 2012 er 148.<sup>1</sup> Dette er det laveste vi har kunnet registrere siden 1950, da tallet var 133.

Antallet personer som omkom i trafikken har på årsbasis vist en klart nedadgående trend gjennom over 40 år, - helt siden rekordåret 1970, da hele 560 mennesker mistet livet på våre veier. Med andre ord, en reduksjon på henimot tre fjerdedeler - og det i absolutte tall. Målt i relative tall – sett i forhold til bilparkens størrelse eller produktet av antall personer ganger kjørelengder (passasjerkilometer) er utviklingen enda mer oppsiktsvekkende. Siden 1950 er Norges samlede bilpark (personbiler) – i grove trekk – blitt *mer enn 30-doblet*, uten at det samtidig har skjedd noen økning i antallet dødsofre i trafikken. Og mens bilparken siden

1970 - tilsvarende grovt regnet - er blitt tredoblet, har altså i samme tidsrom antallet trafikkdrepte pr. år gått ned med innpå 75 prosent.

Tallenes tale er kanskje vel flatterende? Selv om antallet dødsopfre har gått ned, har antallet skadede ligget på jevnt samme nivå (10-12 tusen) gjennom mer enn 40 år. En nærliggende konklusjon må uansett være at trafikksikkerhetsarbeidet i Norge er en suksesshistorie uten sidestykke. Ja, ikke bare trafikksikkerhetsarbeidet, det samme kan kanskje sies om vår veitrafikkpolitikk generelt, i det store og hele?

Bedre biler, bedre veier, bedre trafikkontroller og bedre informasjon er vanlige forklaringer på den norske vellykketheten på dette området. Likevel kan Sverige vise til en vesentlig bedre utvikling. I en større reportasje-artikkel i januar 2011 kunne avisen Verdens Gang fortelle at det i 1966 omkom 1313 mennesker på svenske veier, i 2010 var dette redusert til 270 mennesker.<sup>2</sup> Med et folketall på 9,4 millioner gir det en ulykkesrisiko på 2,9 personer pr. 100 000 innbyggere. I Norge var det tilsvarende tallet 4,3 pr. 100 000 innbyggere. Man må med rette kunne spørre med avisen om hvorfor Sverige i så mye større grad enn Norge har lyktes med å redusere ulykkesrisikoen på veiene?

Mange vil nok reservere seg mot påstanden om at norsk veitrafikkpolitikk generelt er en suksesshistorie. Ikke minst gjelder dette i de distrikter som gjerne benevnes utkant-Norge, hvor man året rundt og under alle slags vær- og føreforhold er avhengig av bilbruk, fortrinnsvis med gode, trygge biler på gode trafikksikre veier, underlagt vilkår hvor de veifarende kan forholde seg til et fornuftig regelverk. Men ikke bare i distriktene - også i landets hovedstad vil man kunne oppleve at man som bilist utsettes for tiltak som er kontraproduktive i forhold til de verdier og mål som man gjerne skulle se at en fornuftig trafikkpolitikk burde fremme.

### ***Trivsel og fremkommelighet***

Enkelte av de mer tilårskomne blant oss vil huske at Helene Kobbé var byplansjef i Oslo på 1970-tallet. Hennes programerklæring ved tiltredelsen i jobben var klar og tydelig: Det gjaldt å gjøre det så utrivelig som mulig å være bilist i Oslo indre by. I ettertid må oppgaven sies å ha lyktes rimelig vel, selv om hun nok må dele æren eller skylden med flere.

*Trivsel* i biltrafikken beror i hovedsak på to faktorer – *sikkerhet* og *fremkommelighet*.

Hensynet til sikkerheten bør gå foran alt annet. Det finnes ingen større trusel mot kjøreglede og trivsel i trafikken enn utrygge kjøreforhold. Og kan en bilist tenke seg noe mer enerverende enn manglende fremkommelighet?

Nå ligger det i bilismens vesen at bilkjøring uansett er en farefull geskjeft. At uregulert bilkjøring også lett kan lede til kødannelser og redusert fremkommelighet, tør likeledes være vel kjent. For såvidt skulle det ikke være nødvendig med særskilte tiltak fra øvrighetenes side for å gi ekstra stimulans til bekjempelsen av sikkerhet og fremkommelighet (om det nå var noe slikt de – mot formodning – skulle ønske). Men sin vane tro vil våre politikere og øvrigheter alltid trå til med kreative og kostbare tvangstiltak og andre forholdsregler for å sikre måloppnåelse, - eller iallfall gi inntrykk av besluttosomhet og handlekraft i å virkeliggjøre sine forsetter.

Men *er* virkelig våre makthavere – politikerne og de ansvarlige administrative og tekniske etater - *imot* verdier som trivsel, sikkerhet og fremkommelighet? Nei, trolig ikke, - iallfall ikke på et prinsipielt og generelt grunnlag. Vi snakker jo gudbedre ikke om psykopater, men om normale medmennesker som i bunn og grunn vil oss vel. Det har likeledes formodningen mot seg at de skulle være konsekvente motstandere av trivsel, sikkerhet og fremkommelighet i ethvert konkret enkelttilfelle. Derfor fører de samme politikere og myndighetsetater en schizofren strid på trafikksektorens mangslungne arenaer: Snart *for*, snart *mot* sikkerhet på veiene, snart *for*, snart *mot* bedret fremkommelighet, snart *for*, snart *mot* forhold som kan virke befordrende på trivsel i trafikken. Dette er såvisst ikke bare et hovedstadsfenomén, men det er her – i Rikets hovedstad Oslo – at vi merker tilstanden sterkest på kroppen.

En overdrivelse? Som et skrekkeeksempel av fersk dato holder det å nevne Carl Berners plass, et av byens viktigste og mest trafikkerte knutepunkter. Til en pris av 286 millioner kroner har Statens Vegvesen ombygget et på forhånd problematisk gatekryss til noe så absurd som en *rektangulær* såkalt ”rundkjøring” (hadde planleggerne kan hende forlest seg på eventyret om sirkelens kvadratur?). Da arbeidene startet i mars 2008 ble det kunngjort at prosjektet hadde tre mål: Økt fremkommelighet for kollektivtrafikken, bedre trafikksikkerhet og økt bokvalitet for naboene. At resultatene raskt skulle bli de stikk motsatte, fremgikk av en artikkel et par år senere i avisen Aften, som blant annet gav en malende beskrivelse av hvordan spesielt leddbussene ble fanget i firkant-fellen, hvor de ble stående fast ”som en sammenhengende, rød smultring”.<sup>3</sup> Dette var riktignok fremdeles under anleggsperioden, da problemer måtte

forventes - kan hende tilogmed unnskyldes. Men da prosjektet etter diverse forsinkelser stod ferdigstilt høsten 2010, var publikums dom en unison fordømmelse – noe som i november/ desember 2010 kom til uttrykk i en serie artikler i hovedstadspressen, - redaksjonelt såvel som i leserinnlegg.<sup>4</sup> Blant de ytterst få røster som dengang uttalte seg positivt om plassens utforming, kan nevnes kulturjournalisten Lotte Sandberg, som – etter å ha reist spørsmålet om intensjonen har vært å imøtekomme eller begrense trafikken (!) – sa seg glad for at prosjektet hadde medført at 16 tusen bilister måtte finne seg andre veier å kjøre.<sup>5</sup> Senere har det kommet for en dag at prosjektets formål har vært å redusere biltrafikken gjennom krysset med 40 prosent (hvilket angivelig også skal være oppnådd), samtidig som den nye Carl Bernes plass betegnes som en ”katastrofe” og ”skandale” for blinde, svaksynte og funksjonshemmede.<sup>6</sup>

Et enkeltstående eksempel, javel, men symptomatisk for en politikk som er gjennomsyret av schizofrene tiltak: Tiltak som er begrunnet dels utifra hensynet til å redusere, dels hensynet til å øke fremkommeligheten (vørsågod, velg det som ikke passer...). Samt tiltak som begrunnes med hensynet til å øke trafikksikkerheten, men som like gjerne kan ha motsatt effekt.

Film- og tegneseriene om *Familien Simpson* beskriver – på mikronivå – et samfunn hvor aktørene gjennomgående *sier* én ting mens de egentlig *mener* noe helt annet, samtidig som de i virkeligheten *gjør* det stikk motsatte av både det ene og det andre. Assosiasjonene til de dysfunksjonelle sider ved norsk veitrafikkpolitikk gjør seg selv.

Hva slags tiltak er det vi taler om? At såvel Europaveier som riksveier systematisk prosjekteres med undermåls og åpenbart trafikkfarlig standard – altfor smale og uten midtdelere – kan vi stadig lese om i pressen.<sup>7</sup> Krøkkete og miskonstruerte ”rundkjøringer” kan man finne eksempler på land og strand rundt. Stikkordmessig kan videre nevnes *bomringer, fartshumper, kjøreløspåbud* og *piggdekkavgift*. Samt allehånde *parkeringsfiendtlige* tiltak. I tillegg kommer *bilavgifter* som gjør at folk flest ikke har råd til å anskaffe biler med det beste sikkerhetsutstyret, og således bidrar til å holde et skremmende høyt antall trafikkfarlige biler på veiene.

### ***Bomringer***

*Bomringen* rundt Oslo ble etablert i 1990 med det dobbelte formål å redusere biltrafikken inn til byen samt å skaffe penger til finansiering av et veitunnelprosjekt (”Festningstunnelen”) under byens sentrum. Bompengefinansiering er i prinsippet et fornuftig middel til å realisere

nye veiprosjekter, men her ble bilistene avkrevet penger for bruk av et vei- og gatenett som allerede forlengst var bygget og nedbetalt, - for skattebetalernes penger. Som prinsipp betraktet var dette diskutabelt. I tillegg var det opprinnelig forutsetningen at bomringen skulle avvikles når det oppsatte inntjeningsmål var nådd, hvilket allerede inntraff ca. 1998. Grunnet uventet store inntekter, som man nødvendig ville gi avkall på ("*mye vil ha mer*"), skulle rivningsplanene bli utsatt – i første omgang til år 2007, senere ble det antydnet år 2013.

Dét er det ingen som tror lenger. Hvilken politiker vil vel demontere en velfungerende fiskal pengemaskin, hvor avkastningen kan fastsettes ved diktat? Riktignok er bomringen i sin opprinnelige fysiske gestalt blitt fjernet, men den er til gjengjeld blitt erstattet med en mer tidsriktig elektronisk utgave. Greit nok, for såvidt som man dermed har bedret fremkommeligheten og motvirket unødige kødannelser.

Gjennom mer enn tyve år har bomringen vært en kilde til ergrelse og mistriivsel. I sin nåværende form, kanskje ikke lenger av de største irritasjonsmomenter? Uansett, bomringen har vi forlengst vennet oss til å leve med, som en ekstra liten ulempe og en forutsigbart økende utgiftspost i hverdagen. I den grad dette har noen trafikkmessig effekt, består denne i at de minst bemidlede blant oss (det gjelder faktisk ganske mange) må tenke seg om en ekstra gang eller to før de setter seg i bilen for å krysse ringen. For de mer velhavende spiller det ingen rolle. Noen vil kanskje hevde at dette har medført at flere reiser kollektivt, noe som angivelig bidrar til en vanskelig påviselig "miljøgevinst". Her ligger mange potensielt interessante diskusjonstemaer, men blant publikum er engasjementet i så måte heller labert. Ingen gidder lenger å kaste bort tid og energi på ørkesløse protester. Bomringen er kommet for å bli.

### ***Fartshumper***

*Fartshumper* (eller "fartsdempere" som de egentlig heter, stundom feilaktig benevnt "fartsdumper", som er det motsatte) har som uttalt formål å få bilistene til å sette ned farten. Dette anses som et egnet tiltak for å bedre trafiksikkerheten, spesielt i boligstrøk og andre tettbygde nabolag. Egentlig et fortjenstfullt formål! Og hva mer er: *Fartshumper* virker faktisk etter hensikten, - iallfall isolert sett.

Hvis man imidlertid velger å se litt mer stort på det, blir bildet et annet. For det første bidrar *fartshumpene* til brutal nedbryting av bilenes hjul, forstilling og støtdempere, og gjør dem

dermed så trafikkfarlige at det langt på vei opphever den sikkerhetsgevinsten som måtte være oppnådd ved den reduserte farten. For det annet er fartshumpene sterkt distraherende: De tiltrekker seg nødvendigvis bilførernes oppmerksomhet (det er jo også hensikten), og avleder således deres aktpågivenhet overfor øvrig trafikk og andre forstyrrelser – igjen et forhold som bidrar til redusert trafiksikkerhet. For det tredje reduserer fartshumpene ikke bare farten, men også (hovedsakelig som følge av fartsreduksjonen) fremkommeligheten på veiene. Redusert fremkommelighet skaper irriterte bilister – atter en sikkerhetstrusel – og medfører dessuten økt drivstofforbruk og derigjennom en økt miljøbelastning.

Alt i alt må det kunne stilles et alvorlig spørsmål ved fartshumpenes hensiktsmessighet – samlet sett. Trolig må de anses som kontraproduktive, uansett hvilket perspektiv eller hvilke prioriteringer som legges til grunn.

### ***Kjørelys***

*Kjørelyspåbud* ble innført på norske veier i 1988. På det tidspunktet hadde tiltaket – inspirert av banebrytende svenske erfaringer - allerede vært på trappene og under forberedelse siden midten av 70-tallet, da våre makthavere forstod at bilister med tente lykter ikke bare selv *ser*, men også *blir sett* bedre – endog på dagtid. Og slik virker det faktisk, iallfall når det gjelder møtende biler.

Et lite aber er at alle andre trafikkelementer (syklister, hunder, fotgjengere med eller uten barnevogner, biler som kommer fra tverrgater osv.) samtidig *blir sett dårligere*, - om i det hele tatt. Prinsippet med kjørelyspåbud kan sammenlignes med det som skjer i en forsamling hvor alle snakker, og du så gjerne vil bli hørt: Du hever stemmen, og plutselig blir du hørt, du også. Ialffall inntil alle andre gjør det samme. Og da er situasjonen blitt som før, bare på et høyere støynivå.

Som tiltak for å bedre den generelle trafiksikkerheten, er kjørelyspåbudet derfor et heller tvilsomt virkemiddel. At det i tillegg representerer en betydelig energisløsing, og således utgjør en alvorlig miljøbelastning, burde kanskje også ha vært tatt med i betraktningen?

### ***Piggdekk***

*Piggdekkavgift* (alternativt *piggdekk-forbud*) er etterhvert blitt et yndet virkemiddel i kampen for å få renere luft i Kongeriket. Særlig i hovedstaden, hvor det spesielt vinterstid kan være

irriterende høye forekomster av *svevestøv* i atmosfæren. Det er riktignok ikke påvist at piggdekkene er den viktigste årsak - ennsi hovedkilden – til denne fortredeligheten. Det skal visstnok ha vært minst like mye svevestøv i omløp før 1963, da piggdekkene først ble tatt i bruk på norske veier. Ja, ifølge Tigerstadens daværende samferdselsbyråd Peter N. Myhre hadde byen allerede i 2005 redusert svevestøvnivået med 80 prosent sammenlignet med 1960-tallet.<sup>8</sup>

Senere forskning indikerer at fyring med ved og bruk av diesel-drivstoff er de viktigste kilder til forekomsten av svevestøv i Oslo-luften. Den lille andelen som skyldes piggdekk, er nærmest utelukkende resultatet av turbulens som oppstår mellom trekkvogn og tilhenger i større vogntog.

Så hvorfor nettopp angripe piggdekkene? Noen har ymtet frem på at bedre rengjøring av veibanene ville være et effektivt tiltak mot svevestøvet. Andre har påpekt at det kan hende ville hjelpe enda bedre om myndighetene brukte mer ressurser på å rydde gater og veier for sne og is, heller enn å strø sand eller salt over det hele. Salting er uansett en veritabel vederstyggelighet med mange uheldige bivirkninger – alt fra korrosjon av bilers karosseri og understell til ødeleggelse av folks fottøy, for ikke å snakke om dødelig forgiftning av kastanjetrærne i hovedstadens prydgate Bygdøy Allé.

Men iallfall – her er det hensynet til *miljø* og *helse* som utlegges som motiv for bekjempelsen av piggdekkene. Kan *fiskale* hensyn – muligheten til å få inn noen avgiftskroner – være et tilleggsmotiv, montro?

Så får det øyensynlig heller være at bruk av piggdekk er og har vært et sikkerhetstiltak av uvurderlig verdi på vinterglatte norske veier, - et tiltak som har reddet utallige menneskeliv og spart bileiere og samfunnet totalt for store menneskelige og materielle skader og utgifter. Uansett er trafikksikkerheten et hensyn som i denne sammenheng har fått status som salderingspost.

### ***Parkering***

*Parkeringsfiendtlige* tiltak har i særdeleshet rammet hovedstaden med full kraft. I en artikkel i Aftenposten Aften i 2005 dokumenterte journalist Hilde Lundgaard hvordan politikerne systematisk hadde bekjempet bilistenes muligheter til å parkere i Oslos indre by.<sup>9</sup> Offentlige

parkeringsplasser er i stort omfang blitt fjernet. Så sent som i 2002 vedtok politikerne en parkeringsnorm for nye boliger som baserer seg på én parkeringsplass for hver fjerde ettromsleilighet i indre by. Politikernes uttalte mål er at folk som bor i Oslos sentrale strøk, skal klare seg uten bil. Som uttrykk for den tvangssituasjonen som myndighetene har ønsket å sette byens innbyggere i, gjengis følgende uttalelse fra avdelingsdirektør Odd Bratteberg i Samferdselsetaten: - *"Folk må vurdere om de vil bo i sentrum eller om de vil ha bil"*.

Konsekvensen av de manglende parkeringmulighetene er åpenbar: Gatene fylles opp med biler på tidkrevende jakt etter et sted å parkere. Fortvilte bilførere sirkler rundt og rundt i tettpakke gater hvor støtfanger gnisser mot støtfanger, i sakte fart, med høyt drivstofforbruk. En forurensende virksomhet som sliter på bilistenes energi, tålmodighet og aktpågivenhet. En virksomhet som reduserer fremkommeligheten, som går ut over trafikksikkerheten, og som tærer på den almene trivsel i trafikken. Er det virkelig dette vi ønsker?

### ***Tålmodige bilister***

Norske trafikanter er ikke – i det store og hele - motstandere av verdier som trivsel og fremkommelighet. Den positive utviklingen i trafikkulykkesstatistikken tør være et tydelig tegn på at vi også er opptatt av sikkerhet. Dessuten hjelper det utvilsomt at vi er et lovlydig folkeferd.

Loven er i denne sammenheng Veitrafikkloven av 18. juni 1965, hvor det i § 3 står å lese som følger: *"Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke voldes skade eller oppstår fare og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret"*. Og som om ikke dét var nok, heter det videre i lovens § 6 at *"Fører av kjøretøy skal avpasse farten etter sted-, føre-, sikt- og trafikkforholdene"*. Sistnevnte regel – uttrykt i kortformen *"avpasse farten etter forholdene"* – er en rettesnor som noen hver er tjent med å følge, i trafikken såvel som i andre av livets tilskikkelser.

Norske trafikanter – og hovedstadens bilister især – er tålmodige og veloppdragne skapninger. Vi forholder oss seriøst og ansvarlig til de farer og utfordringer som tilværelsen kan by oss i våre gater og landeveier. Vi klamrer oss til troen på at landets samferdselsmyndigheter vil oss vel. Vi setter vår lit til Oslopakke 3, med dens visjoner om en fremtidig bompengefinansiert



virkelighet. Vi finner oss i det meste, og tar det meste i beste mening, i tråd med formaningene i Luthers katekisme...

Og skulle man innimellom synes at øvrighetenes påfunn går for langt, eller endog fører oss på ville veier, så er det trøst å hente i munnhullet ”*Alt er en overgang, sa reven, han ble flådd*”.

Men så hadde Mikkel heller ikke hørt om *avgiftspolitikken*.

---

<sup>1</sup> Iflg. Trygg Trafikk, pressemelding 29. januar 2013;

[http://www.tryggtrafikk.no/Norge+har+f%3%A6rrest+trafikkdrepte+i+Norden.b7C\\_wRb7Q2xips](http://www.tryggtrafikk.no/Norge+har+f%3%A6rrest+trafikkdrepte+i+Norden.b7C_wRb7Q2xips)

<sup>2</sup> Reportasjeartikkelen ”Look to Sweden”, Verdens Gang 14. januar 2011.

<sup>3</sup> Artikkelen ”Den røde plass”, Aften 26. januar 2010 (<http://www.aftenposten.no/meninger/kommentarer/Den-rode-plass-6262767.html>).

<sup>4</sup> Se f.eks. artikkelen ”Firkanten” i Klassekampen 17. november 2010.

<sup>5</sup> Lotte Sandberg, artikkelen ”Solid byforming”, Aftenposten 3. november 2010 (<http://www.aftenposten.no/sandberg/Solid-byforming-6272934.html>).

<sup>6</sup> Se oppslagene ”Slakter kryss til 286 mill”; ”Med rullestol på Carl Berner” og ”Dom: ’Håpløst’ ”, avisen Aftens bilag ”Midt i byen” 18. mai 2011, hhv. s.1, s.2 og s.6; samt flg. artikler i Nettavisen: ”Galskapens plass” 3. juni 2010 (<http://www.nettavisen.no/nyheter/article2916997.ece>), ”Et kjempestort skandalekryss” 3. juni 2010 (<http://www.nettavisen.no/motor/article2917224.ece>), og ”Denne firkantede rundkjøringen kuttet kapasiteten med 57 prosent” 28. november 2011 (<http://www.nettavisen.no/motor/article3282140.ece>).

<sup>7</sup> Se f.eks. reportasje-artikkelen ”Slik kranglet politikerne seg frem til dårligere veier”, Aftenposten 19. mai 2011, s.4-5 (<http://www.aftenposten.no/nyheter/iriks/article4125049.ece>).

<sup>8</sup> Uttalelse til Aftenposten 15. april 2005.

<sup>9</sup> Aftenposten Aften 3. mai 2005.