

## Visjon og Barrierer i trafikken

*Geir Sundet er avdelingsleder på Skandinavisk Trafikksenter, har ansvar for Trafo, trafikkprosjekt for ungdom, og foreleser i trafiksikkerhet på UIA.*

To av Fædrelandsvennens sommerkronikker har tatt trafiksikkerhet opp til drøfting. 7.7 skrev Arvid Andersen om ”Trafiksikkerhet og visjon”<sup>1</sup> mens Svein Versland 3.8 sa ”Det er ikke farten som dreper, men den hjelper godt...”<sup>2</sup>

Mer fokus på trafiksikkerhet er gledelig. Andresen mener veiene er gode nok, og legger all vekt på trafikanten som årsak til problemet. Løsningen for å få ned dødstallene er bedre opplæring. I tillegg gir han avgiftspolitikken skylden for Norges dårlige bilpark. Versland fokuserer på ungdom og vektlegger holdninger, men også bedre veier og opplæring. I tillegg åpner han for tvangstiltak som fartssperre på bilene og økt aldersgrense for sertifikat.

Også valgkampen har inneholdt flere trafiksikkerhetsutspill. Sentral for alle innleggene er Nullvisjonen, Norges offisielle trafiksikkerhetsrettesnor, som de forskjellige aktører ser ut til å forstå på svært forskjellige måter. En rapport fra Transportøkonomisk institutt for noen år siden konkluderte med at dem som hadde forstått nullvisjonen dårligst var politikerne.

Synet på trafiksikkerhet og ulykker har endret seg over tid. Det avhenger også av hvilket ståsted man velger. Som trafikant er man nødt til å forholde seg til veiene slik de faktisk er, som politiker må man også vurdere hva slags veier man vil ha.

Fra en tro på skjebnen som årsak til ulykker vant synet på mennesket som årsak fram. Det har vært det ledende synet store deler av 1900 tallet. En høyesterettsdom fra 1954 sier sågar at ”...myndighetene stiller veinettet til disposisjon slik det foreligger uten å ha påtatt seg noen garanti mot mulige uhell og uten å ha påtatt seg noen plikt til å fjerne ethvert faremoment som i naturforholdenes medfør fra tid til annen måtte oppstå eller melde seg.”

Mot slutten av hundreåret skjedde imidlertid en endring i dette synet. Systemforståelsen vokste fram. Ikke minst på bakgrunn av internasjonal forskning på havari og katastrofer innen flyving, skipsfart, oljevirkosomhet og atomkraftverk. Det ble utviklet teorier som for eksempel sa at det er normalt for mennesker å gjøre feil, følgelig må omgivelsene tilrettelegges med ekstra barrierer for å forhindre eller redusere konsekvensene av (normale) menneskelige feilhandlinger. Det blir for enkelt kun å skylde på menneskelige feil. Menneskelige feilhandlinger skjer i samvirke med lokale forhold som påvirkes av latente forhold og Nullvisjonen kan sees på som en måte å innføre disse teoriene på vegtrafikk. Sverige var først ute med sin Nullvisjon, i 1998, mens Norge kom etter i 2002.

Mens svenskene hadde en egen riksdagsdebatt om sin visjon, har vi i Norge innført den bit for bit gjennom stortingsmeldningene om Nasjonal Transportplan og Nasjonal handlingsplan for vegtrafikken. Kanskje er den derfor ikke særlig godt forstått?

Nullvisjonen er i korthet en visjon om et trafikksystem med null drepte og null hardt skadde. basert på de tre søylene etikk, vitenskap og ansvar. Ansvaret for visjonen skal være delt mellom myndigheter og trafikanter. Myndighetene ved å legge forholdene til rette,

<sup>1</sup> <http://www.fvn.no/mening/debatt/article682348.ece>

<sup>2</sup> <http://www.fvn.no/mening/debatt/article688447.ece>

trafikanter ved å følge reglene. Barrierebygging er sentralt i systemtenking. Både bilen, veien og sjåføren må fungere som barrierer mot ulykker.

Trafikksikkerhet kan sees som en stor dugnad med mange bidrag. Myndighetene kan – (*bør, skal og må*) lage bedre veger, regelverk og kontroll, ambulanser og sykehus, trafikantene bedre opplæring, holdninger og risikoforståelse, bilene tryggere og bedre og folk, spesielt ungdom, må få råd til å kjøpe sikre biler. Samtidig bør trafikkmengden reduseres, for ulykkene øker med trafikkøkningen. Gode barrierer i en av delene må ikke tas ut som økt risiko i en annen del. Per Sandberg bidrar til å redusere vegen til den eneste barrieren når han sier at ”selv om man kjører av veien fordi man har snakket i mobilen eller er rusa, bør Norge ha så gode veier at man kan overleve”<sup>3</sup>

I mye av debatten om trafikksikkerhet står to feilaktige syn mot hverandre, nemlig de som fremdeles hevder ulykker bare skyldes sjåføren – og dem som mener det bare er veien som må forbedres. De tar fatt i hver sin del av problemet. Dersom de to synene begrenset seg til positiv argumentasjon for henholdsvis bedre veier og bedre sjåførere hadde de for så vidt støtta opp om nullvisjonen på hvert sitt felt. Men de går ofte til angrep på motstanderne; ”veiene er gode nok” – ”sjåførene er gode nok” – og dermed motarbeider de det de egentlig er ute etter å oppnå – bedre sjåførere, bedre veier og færre ulykker.

Hele samfunnet er jo enig om at trafikkulykker er tragedier ingen vil ha, så hva står i veien for å enes om dette? I tillegg til økt forståelse om Nullvisjonen ser jeg to viktige problemområder: Penger og personlig frihet.

Jo lavere trafikkulykkestall et samfunn får, jo dyrere er det å redusere tallene ytterligere. Nullvisjonens satsing på de alvorligste ulykkene er et forsøk på en kostnadseffektiv måte å forhindre mest mulig tragedie per krone. Norsk vegstandard bør forbedres kraftig, men vil ikke automatisk gi en trafikksikkerhetsgevinst dersom man samtidig bygger ned det individuelle ansvaret og tar bort kontrollene. Når Siv Jensen vil at ”UP skal slutte å stå med disse målerne sine”<sup>4</sup> er det dårlig trafikksikkerhet.

Den voldsomme ideologiske vinden for individualisme de siste tiår gjør tilsynelatende mange logiske og viktige barrierer vanskelig å innføre. Hvorfor skal vi for eksempel ha biler som går i 200 km/t+ når det ikke er lov å kjøre på langt nær så fort? Vi har avanserte sikkerhetssystemer for å forhindre andre fra å komme inn på vår bankkonto, men hvem som helst kan starte en bil - i berusa tilstand - uten sertifikat – bare med en nøkkel og kjøre i over 200 km/t på den veien vi alle ferdes? Individuell frihet er av og til rein egoisme og truer da friheten for dem som ønsker å kjøre lovlig på veien. Dagens teknologi gir muligheter vi før ikke hadde, for eksempel til å installere smartkortlesere i biler, og programmere sertifikatets magnetstripe med den hastigheten du får lov å kjøre. Men sanker det stemmer?

---

<sup>3</sup> <http://www.dagsavisen.no/innenriks/article358943.ece>

<sup>4</sup> <http://www.tv2nyhetene.no/innenriks/politikk/valg09/frp-og-siv-jensen-vil-avskaffe-utrykningspolitiet-2859659.html>