

26. juni, 2008

Odd Gunnar Skagestad:

Tålmodige bilister

Det gamle målet om å gjøre det utrivelig for bilistene i Oslo er langt på vei nådd. Stikkord er bomringen, fartshumper, kjøreløspåbud, piggdekkavgift samt allehånde parkeringsfiendtlige tiltak.

”Jeg kjører frem gjennom strålefryd”

(Bjørnstjerne Bjørnson: ”Mitt følge”)

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 gjøremål. At uregulert bilkjøring også lett kan lede til kødannelse 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. 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 Norges rikshovedstad Oslo – at vi merker tilstanden sterkest på kroppen.

Hva slags tiltak er vi taler om? Stikkordmessig skulle det være nok å nevne *bomringen, 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.

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 veiprojekter, men her ble bilistene avkrevet penger for bruk av et vei- og gatenett som allerede forlengst var bygget og nedbetalt, – for skattebetalernes penger. 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? Bomringen har vi forlenget vennet oss til å leve med, som en ekstra liten ulempe og en forutsigbart økende utgiftspost i hverdagen. Bomringen er kommet for å bli.

Fartshumper (eller "fartsdempere" som de egentlig heter) har som uttalt formål å få bilistene til å sette ned farten. Dette anses som et egnet tiltak for å bedre trafikksikkerheten, spesielt i boligstrøk og andre tettbygde nabolag. 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 trafikksikre 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 trafikksikkerhet. 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.

Kjørelyspåbud ble innført på norske veier i 1988. På det tidspunktet hadde tiltaket 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 (syklistere, 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 som før, bare på et høyere støynivå. Som tiltak for å bedre den generelle trafikksikkerheten, er *kjørelyspåbudet* derfor et heller tvilsomt virkemiddel.

At det i tillegg representerer en enorm energisløsing, og således utgjør en alvorlig miljøbelastning, burde kanskje også ha vært tatt med i betraktningen?

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 — enn si 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 samferdselsbyråd Peter N. Myhre (uttalelse til Aftenposten 15. april 2005) har byen redusert svevestøvnivået med 80 prosent sammenlignet med 1960-tallet. Så hvorfor nettopp angripe piggdekkene? Noen har ymtet frem på 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 over det hele. Andre har påpekt at økt rengjøring av veibanene ville være et effektivt tiltak mot svevestøvet. 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, mon tro? Så får det heller være at bruk av piggdekk 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.

Parkeringsfiendtlige tiltak har i særdeleshet rammet hovedstaden med full kraft. I en artikkel i Aftenposten Aften 3. mai 2005 dokumenterte journalist Hilde Lundgaard hvordan politikerne systematisk har bekjempet bilistenes muligheter til å parkere i Oslos indre by. Offentlige parkeringsplasser er 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 ønsker 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 tettpakkede 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?

Norske trafikanter — og hovedstadens bilister især — er tålmodige skapninger. 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 munnhellet *”Alt er en overgang, sa reven, han ble flådd”*.

Men så hadde Mikkel heller ikke hørt om avgiftspolitikken.

26. juni 2008.

Odd Gunnar Skagestad