



Denne artikkelen er gjengitt i
Norsk vegmuseums årbok for 2020

Trafikksikkerhet gjennom 50 år

AV LEIF N. OLSEN

Trafikksikkerhet gjennom 50 år

AV LEIF N. OLSEN

På 1960-tallet var de fleste av oss opptatt av å skaffe oss bil eller motorsykkkel, og var mindre opptatt av de katastrofale ulykkestallene i trafikken. De steg i samme omfang som bilantallet økte, og mange av oss mistet både slekt og venner. Heller ikke media var særlig opptatt av denne utviklingen før rundt 1970, da ulykkestallene nådde toppen med 560 drepte, og av disse nær 100 barn. Med en slik utvikling ville nesten 2000 mennesker ha omkommet i norsk trafikk i 2020. Heldigvis er det ikke gått slik. I 2019 omkom 108 i trafikken, og ikke noen under 16 år. Men vegen fram dit har ofte vært kronglete.

Tiden rundt 1970 ble på mange måter vendepunktet for den katastrofale utviklingen ved at det ble iverksatt tiltak som nye førerkortkrav, kjøretøykrav og krav til vegstandard. Det ble en økt interesse både politisk og blant befolkningen for å gjøre noe med de mange ulykene, og det ble iverksatt straktiltak.

I 1971 ble det framlagt en stortingsmelding om trafikksikkerhet, som fikk stor betydning. Det ble krav om montering av bilbelter i forsetene, biltilsynet kom ut på vegen, Utrykningspolitiet ble meget sterkt utbygget, Trafikksikkerhetsrådet ble etablert og ikke minst ble det en økt medieinteresse.

ENGASJEMENT FOR TRAFIKKSikkerhet

I 1970 ble også min interesse og engasjement for trafikksikkerhet vekket. Det innebar i praksis at jeg kjørte i UP-patrolje og studerte vegtrafikkrett som spesialfag ved Universitetet i Oslo. Mange av mine valg framover ble styrt av denne interessen. Jeg var først og fremst opptatt av

Leif N. Olsen, f. 1944 er født og oppvokst på Fevik. Etter sommervikariat i politiet i Grimstad og Mandal i 1963 tok han fagutdannelse i forsvaret og i politiet. I ca. 10 år var han politikonsstabel i Oslo og tok da artium og juridisk embetseksamen ved Universitetet i Oslo. Han var seksjonsleder ved Politiskolen 1974-76 og ble da 32 år gammel sjef for Utrykningspolitiet til 1985. Deretter var han politimester i Larvik fra 1986 til 1989. Etter tiden i politiet var han administrerende direktør i Autoriserte Trafikkskulers Landsforbund til 2009 og i perioden 1992-98 også generalsekretær i Nordisk Trafikkskole Union. Har deretter arbeidet som advokat og rådgiver. Har Kongens fortjenestemedalje i gull, Nordisk Trafikksikkerhetsråds medalje, UNIs skadevernpris og pressens «Snill Gutt».



trafikantenes kompetanse og atferd som grunnlag for sikkerhet.

Etter hvert som det ble krevd sterkere lut for å oppnå trafikksikkerhetseffekter,

UP-Olsen utfordrer biskopene om trafikk

Av STIG FINGLO

Utrykningssjef Leif N. Olsen utfordrer nå de norske biskopene til å ta opp trafikkkulykkene til behandling som etisk problem.



— Kirken har ikke engasjert seg etisk i dette spørsmålet i motsetning til på andre områder hvor det står om liv og død. Vi har sett tendenser til at enkelte prester og teologistudenter har gått ut og sett på ulykkene fra en moralsk synsvinkel. Men dersom vi skal få et bredt kirkelig engasjement på området, er det nødvendig at også biskopene tar saken opp, sier Leif N. Olsen til Vårt Land.

125 000 ulykker

Hvert år kolliderer det 125 000 biler i trafikken her til lands. 4-500 mennesker drepes, 700 invalidiseres, minst 20 000 mennesker skades og utviklene fører årlig til om lag 5000 sykehusinnleggelseser. Samfunnsøkonomiske beløp er årlig til over to milliarder kroner, påpeker Olsen.

— Denne situasjonen må vi også vurdere ut fra en etisk synsvinkel, og ingen er nærmere enn kirken selv til å gjøre det. Hele vårt moralbegrep grunner seg jo på den kristne lære, sier Olsen.

Påvirke holdninger

Utrykningspolitiet er en viktig del av trafikksikkerhetsarbeidet.

Å påvirke folks holdninger om kirken rettet søkelyset på trafikkkulykkene. — Våre frynsele etiske holdninger må desverre erstattes av kontroll og straff. Men vi er også avhengig av moralske og sosiale normer som trekker i samme retning som straffemorsene. Dette ser vi på som en viktig del av trafikksikkerhetsarbeidet, sier Olsen.

Alle har et ansvar for trafikksikkerheten. Det er ikke nok å være en god sjofør. Det er også viktig å være en god passasjer, påpeker Olsen.



Utrykningssjefen i «På sparket» i kveld:

Bedre trafikksikkerhet med

AUTOMATISK RADAR-KONTROLL

Personlig er jeg ikke i tvil om at automatisk fartsevervåking på veiene er et effektivt virkemiddel i trafikksikkerhetsarbeidet, hevder utrykningssjef Leif N. Olsen. Vi kjenner innen politiet ennå ikke noe som er kommet ut av forsøkene som er i gang på E-18 utenfor Oslo. Det er det Transportøkonomisk institutt som har seg av og prøver ordningen er vel ennå nok så fersk, det er tidligere gjort flere runde prøver ved trafikktett redilys.

— Denne metodevåkingen med å skille alle overvåkings-veier? — Det er klart det finnes utfordringer. Det finnes også utfordringer. Det finnes også utfordringer.

Etter at 560 mennesker ble drept i trafikken i Norge i 1970, var UP-sjef Leif N. Olsen en av de som tok tak og fikk til endringer. Her forteller han litt om hvordan det skjedde. Klippet øverst er fra Vårt Land 9. desember 1980, det andre fra Arbeiderbladet.



Leif N. Olsen viser fartskontrol med stoppeklokke ved en bro over E-18 i Asker. (Foto: Knut Bjørnsen)

ble det også hetere debatter både politisk og i media. Som sjef for UP fra 1977, medarbeider i radioprogrammet Trafikk og musikk og med kommentarspalte i bladet Motor, kunne jeg lett bli vel engasjert «ung sint mann» og i noen henseende ikke helt politisk korrekt. Når jeg nå tar opp noen viktige trafikksikkerhetstiltak og prosessen omkring disse, er det min opplevelse av «historien».

Dårlig organisert samarbeid og at prosesser tok tid, var ofte grunnen til manglende beslutninger og gjennomføring av trafikksikkerhetstiltak med god effekt. Ragnar Christiansen som var samferdselsminister 1976-78, skrev i sin bok «Fra storting og styringsverk»: «Etter

hvert gikk det opp for meg at når det gjelder spørsmålet om trafikksikkerhet, var det nesten like mange meninger som det var aktører. Alle synes best om sine egne ideer og var lite mottakelige for det andre sto for».

Og som en kjent byråkrat, Rolf N. Torgersen, en gang sa: «Fra dokumentert effekt til gjennomføring går det minst 10 år – ofte lenger». At ikke alle var så opptatt av trafikksikkerhetseffekter, kan jeg nevne et eksempel på. Regjeringen planla en større kontrollaksjon på 1970-tallet. Da fikk jeg en henvendelse fra Finansdepartementet, som bare dreide seg om hvor mye som kunne tas inn i bøter i forhold til innsatsen. Det ble ingen god samtale.

PROSESSEN OMKRING PÅBUD OM BRUK AV BILBELTE

På 1970- og 80-tallet var det ikke særlig debatt om de tradisjonelle tiltakene, men den var atskillig mer tilspisset når det gjaldt tiltak som begrenset den enkeltes personlige frihet. Her ble en møtt av «storebror ser deg»-argumentet og av prinsipielle og ideologiske motforestillinger, som i dag kan virke noe uforståelig.

Særlig ble debatten om påbudt bruk av bilbelter heftig. Det var tidlig på 70-tallet ansett som ganske urealistisk å få politisk gjennomslag for et sanksjonert påbud om bruk av bilbelte i forsetene i personbiler. Dette til tross for solid dokumentasjon på den positive effekten helt fra 1950-tallet.

Mange politikere og andre var mer opptatt av udokumenterte påstander om at et belte kunne være til ulempe eller direkte livsfarlig. Argumentet om hvor farlig det var med belte ved utforkjøring i vann, ble flittig brukt og misbrukt.

Dette var bakgrunnen for et seminar ved Det juridiske fakultet i Oslo i desember 1972, hvor jeg var en av innleiderne og tilhenger av beltepåbud. Det var åpenbart at noe sanksjonert påbud ikke ville komme, og derfor foreslo jeg i mitt innlegg et påbud uten sanksjon – noe som tydeligvis ble godt mottatt av tilstedeværende representanter fra Samferdselsdepartementet. Et slikt påbud uten sanksjon ble så innført i Norge i 1975, men selv ikke det uten motstand i Stortinget.

Fra Anders Langes Parti ble et påbud om bruk av bilbelter sammenlignet med et påbud om bruk av ullunderbukser om vinteren. Det ville framstå som like latterlig for befolkningen, ble det sagt i Stortinget.

Også mange andre sentrale politikere var heftige motstandere av påbud, selv uten sanksjon. En forutsetning i Stortingets vedtak om sanksjonsfritt beltepåbud, var at bruken av belter innen 12-18 måneder måtte opp på 75 %, om ikke ville det bli innført sanksjonert påbud.

Etter 18 måneder (1978) ble det så lagt fram en stortingsmelding om bilbeltebruken, som hele perioden hadde ligget langt under de 75% som Stortinget hadde forutsatt for ikke å innføre sanksjonert påbud. Bruken lå faktisk i underkant av hva den var da påbudet ble innført i 1975 (58 % utenfor tettsteder og 26 % i tettsteder).

Lederen av Stortingets samferdselskomité fra Arbeiderpartiet var sterk motstander av sanksjonert beltepåbud til tross for fiaskoen med påbud uten sanksjon, og uttalte til Arbeiderbladet at dette hadde han ingen tro på, det ville være umulig å håndheve og noe påbud i baksete var helt uaktuelt.

Stortingsflertallet bestemte seg for ytterligere ett år med sanksjonsfritt påbud mot «alle» faglige råd, men ble ikke bruksprosenten minst 75 ville det ble gebyr for ikke-bruk fra 1. oktober 1979, og slik ble det som de fleste hadde regnet med.

Politiske og administrative signaler gikk på å utvise tilbakeholdenhet i håndhevingen etter at sanksjon ble innført. En noe pussig holdning fra fagmiljøet etter at Stortinget hadde truffet sin beslutning. I praksis ble det da også gjennomført kontroller i normalt omfang, kombinert med informasjon.

Seinere er monteringspåbud og brukspåbud av bilbelter utvidet og nærmest altomfattende, og det uten noen stor politiske motstand.

Drikk og kjør — med godt humør:

SKÅL MED UP-OLSEN

Av THOR FR. SUNDENE og AAGE STORLØKKEN (foto)

— Det er ikke hver dag noen spanderer en million kroner på meg. Dette må feires.

Skål, sa UP-sjefen og løftet glasset med «Olsen-driver» — den nye alkoholrie drinken som alle kan nyte, enten de kjører eller ikke.

— Er du sikker på at du ikke får utslag på promille-testen med denne drinken? — Ja, så får du sannsynlig gi deg. Og blande litt jule, episemas og ingefær kan vel ikke påvirke noen. Det må i så fall være være som en sunn oppskrift for bilføreren og det er tryggere enn en drink med alkohol...

UP-sjef Leif N. Olsen gir seg ikke. Edruskapsdirektoratet hadde så vidt oppbevart prisen til å drikke alkoholfri, da UP-sjefen og leitet glasset med nye promille-kontrollen de kommende dagene i ferjehavnen.

Nytter — Resultatene hittil i år viser at det rytteløse kontrollen blir holdt til å føle økt risiko for å bli oppdaget.

Det var på Oslo Engerhol i Oslo i «Olsen-driver» hadde sin premie. Den er mistet av verdensmester i cocktail-mixing, Sven-Aage Jønsdal.

Overrasket av Statens Edruskapsdirektorat delte han ut smakprøver med øvet hånd.

— Den er i høyt standard, faktisk direkte kokoltri, da UP-sjefen og leitet glasset med nye promille-kontrollen de kommende dagene i ferjehavnen.



Her prøvemester «Olsen-driver» av UP-sjef Leif N. Olsen (k.) og verdensmester i cocktail-mixing, Sven-Aage Jønsdal.

Gunnar Apeland i Motorforening. Avholdsforebund da VG spurte om han kunne sønnere den nye drinken.

Hvordan den smaker? Ja, drink og litt syrlig, egnet til spesielt og godt egnet både før og etter måltid.

— Den er i høyt standard, faktisk direkte kokoltri, da UP-sjefen og leitet glasset med nye promille-kontrollen de kommende dagene i ferjehavnen.

— Jeg liker best Farris til måten, sa UP-sjefen da VG spurte om hva han drømte når han kjører. Han klarer seg lenge på «lav-sak» i et embets vesle — og humøret var uttrykkelig under drink-testen.

— Men når du spør på med litt høy-sjak, skal vi bruke den «Olsen-driver»?

Den var ikke sønn, men da kjører jeg ikke, kun det kostant fra UP-sjefen.

— Det går an, og til meg som representerer en leder i et nytt parti.

Dette har ingenting å gjøre med et utvillingstiltak eller noe forøvrig, men med at Johnsen ikke har sett sammenhengen mellom mål og middel — så er ikke vi diskutere dette.

Et stort spørsmål til Johnsen. Hva vil man oppnå med å tillate rett til å bruke at politimannen som stikker fram, skal bevise at det er en effektiv leder? Det er ikke noe som kan settes sammen med å oppnå politisk og politisk mål, og vil være utvillingstiltak innenfor politiet.

VG omtaler Olsedriverkampanjen før julebordsesongen 1980. Bak kampanjen sto Statens Informasjonstjeneste og Edruskapsdirektoratet.

RUTINEMESSIG ALKOTESTING – STOR POLITISK MOTSTAND

En annen sak som førte til heftig debatt og gjennomføringsvegning, var tiltak mot ruskjøring. Et forhold var promillegrensen, men ikke minst spørsmålet om rutinemessig alkotesting ble politisk betent.

Promillegrensen på 0,5 sto fast i mange år (fra 1936). Saken om en skjerping av promillegrensen (0-prinsipp) ble imidlertid reist på et MA-seminar i Finnsnes i 1977 og i mange avisartikler rundt 1980. I 1982 tok jeg til orde for 0-prinsippet i en kommentar i Motor. Noe som førte til sinte leserinnlegg som bl.a. «promillehysteri», bekymring for turisme og arbeidsplasser og «vin er Guds gave til menneskeheten». I Aftenposten i

1989 sa justisminister Helen Bøsterud nei til redusert promillegrense og mente at det ikke ville føre til færre ulykker. Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007 bebudet forslag om redusert promillegrense, og i endringsforslag til vegtrafikkloven i 1999 ble grensen foreslått til 0,2 promille. Flertallet i Stortinget gikk inn for dette mot Høyres og Fremskrittspartiets stemmer.

En utfordring var det selvfølgelig å avsløre promillekjøring. Allerede i 1958 hadde politiet tilgang til alko-tester (såkalte ballonger), men det var ingen regler som kunne pålegge førerne «å blåse». Det het bare gjennom rundskriv at polititjenestemenn «på taktfull måte» måtte spørre om

Leif N. Olsens kommentar i bladet Motor nr 4/81 om alkotesting. Personlig integritet sto sentralt i debatten.

mistenkte var villig til «å underkaste seg prøven». Først i 1975 ble det gjennom en offentlig utredning tatt grep for å gjøre alkotesting mer effektiv, men det tok tid med gjennomføringen både politisk og administrativt.

Etter hvert fikk en mer kunnskap om påvirkningseffekten av lavere promille, f.eks. hva 0,5 promille innebar av alkoholinntak. Videre viste det seg at et stort antall førere med promille aldri ble oppdaget ved kontroller. Som følge av dette ble spørsmålet om rutinemessig alkotesting aktualisert. Dessuten var det utviklet bedre testutstyr enn «ballongene».

I 1977 ble det reist spørsmål i Stortinget om slik testing, men justisministeren svarte nei. «UP sjefen ber om alkotesting», skrev Aftenposten, og det ble også denne gangen brukt sterke ord i debatten, f.eks. «tvilsomt virkemiddel», «på jordet» og «diktaturstat». En undersøkelse i 1978 viste imidlertid at 70 % av befolkningen sa ja til alkotesting uten mistanke.

Den nevnte utredningen fra 1975 ble behandlet i Stortinget som en del av den såkalte Kriminalmeldingen i 1978. Forslaget om alkotesting uten mistanke var under høringen avvist av flertallet av høringsinstanser. Det var særlig politi og påtalemyndighet som var imot.



UP-SJEFEN KOMMENTERER

Alkotest og personlig integritet

Klare motforestillinger

Fra et av mine tidligere kommentarer i MOTOR kan siteres:

«Det finnes klare motforestillinger mot en slik adgang til alkotesting uten mistanke, og i dag ser imidlertid det kan være urettferdig i forholdet mellom politi og publikum om alkotesting skulle være helt fri for den enkelte politiets stemmen — det kunne sett ut som å sjekke politiet»

—

Som en konsekvens av imidlertid jeg kommer til å anse utredningen som et viktig dokument i det norske folk (fersk undersøkelse). — De aller fleste vedvarende i norsk press. — Norges Atområd forband med mer 400 000 medlemmer. — Justisministeren i Stortinget med utvirket av høyre som ikke ville ta standpunkt fordi taket til i Statens Informasjonstjeneste. — Samtidsforfatterne og samtidige forfattere. — De alle er alle ekstremer. —

Jeg håper ikke Johnsen uttrykt en mening som person også gjelder andre som er av samme oppfatning.

Jeg forventer at noe høyere offentlig myndighet som oppfordrer i en av landets største aviser (Aftenposten) om å gi uttrykk for seg om dette spørsmålet. —

Rutinemessig alkotesting er svært så viktig at det er tillatt i én i alle andre nordiske land og bl.a. i Frankrike, Tyskland og med i land hvor blodprøver ikke skal tas før føreren har fått uttrykk for seg og som i alle fall skulle ha vært sikret i mitt avsnitt.

Grense for informasjonen

Johnsen under mer informasjon, men hvilke behov har vi, og hvor langt reiser

Leif N. Olsen



Det kunne gå hardt for seg i spaltene, slik denne artikkelen fra avisen Nordlys i 1979 illustrerer.

Det siste var vel et forsøk på å trenere hele ordningen, som Stortinget hadde sagt ja til i forbindelse med behandlingen av Kriminalmeldingen, men som Justisdepartementet nå var negativ til. Og etter min oppfatning en underlig konstruksjon, at et departement skulle detaljstyre utførelse av den enkelte trafikkontroll.

Det mente tydeligvis også flertallet i Stortinget, som vedtok at det var politimesteren som skulle treffe vedtak om ved hvilke kontroller det skulle gjennomføres rutinemessig alkotesting. Høyre mente at alkotesting var «et sterkt inngrep overfor den enkelte bilfører», og at vedtak ved den enkelte kontroll måtte foretas av departementet.

Det ble etter lovendringen fastsatt av departementet at politimesterens vedtak skulle foreligge skriftlig på kontrollstedet. Så vidt jeg vet ble det bare en gang spørsmål fra publikum om å se vedtaket før tes-

ting, og det var en av Høyres stortingsrepresentanter. Alt var i orden.

Jeg registrerte at det fortsatt innen justisdepartementet var stor motstand mot reformen, selv etter at den var vedtatt av Stortinget. Seinere er ordningen blitt ren rutine ved politikontroller.

AUTOMATISK FARTSKONTROLL – ET EFFEKTIVT TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK

Det var gjennom årene liten debatt om fartsgrensene, men dog mer om kontroll av grensene. Det kan dog nevnes, til undring i dag, at Vegdirektoratet ved behandlingen av vegtrafikkloven av 1965 foreslo 90 km/t som fartsgrense utenfor tettbygd strøk, men Stortinget gikk imot. At grensene ble hevet fra 40 til 50km/t og fra 70 til 80 km/t i 1965 sett i forhold til datidens fører-, bil- og vegstandard, kan ha vært medvirkende til de sterkt økende ulyk-

Leif N. Olsen hadde sin faste spalte i Norges Automobilforbunds blad Motor.

kestallene opp mot 1970. Da daværende samferdselsminister Annemarie Lorentzen på tidlig 70-tallet luftet muligheten om montering av fartsskriver i personbiler, ble det et ramaskrik, og saken ble umiddelbart «lagt død».

Det store spranget i effektivisering av fartskontroller, kom med innføringen av automatiske kontroller (ATK) eller fotobokser. Teknologien var allerede i bruk i enkelte land i Europa, da vi fikk debatten i Norge mot slutten av 70-tallet. Innvendningene og motstanden mot tiltaket var ikke så massiv som i «bilbeltesaken», til tross for at automatisk kontroll totalt brøt med tradisjonell kontroll hvor føreren møter politiet «ansikt til ansikt».

Automatisk trafikkontroll hadde alt fra 1976 god støtte i befolkningen, viste målinger. «Automatisk overvåking om kort tid», het det i en leder i avisen Dagen i februar 1978. Den politiske prosessen skulle imidlertid ta tid til tross for støtte for tiltaket. I min den gang faste spalte i bladet Motor, beskrev jeg automatisk kon-

AUTOMATISK OVERVÅKING

Fra tid til annen kan vi i pressen lese om metoder for automatisk trafikkovervåking. Som det er fremkommet, drives det også her i landet forsøk med apparatur for automatisk overvåking – det gjelder kjøring mot rødt lys. Prosjektet drives av Transportøkonomisk Institutt etter oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Min kommentar vil ikke knytte seg til dette prosjektet, men inneholde noen generelle synspunkter omkring automatisk trafikkovervåking.

Formålet med trafikkovervåking er å øke trafikksikkerheten i den forstand at ulykkesantallet blir redusert. Idag drives denne virksomheten stort sett av politiet. Gjennom automatiske metoder vil det med uforsandret personellinnsats være mulig å øke den såkalte oppdagelsesrisiko – som igjen vil kunne føre til færre lovovertrædelser, og dermed reduksjon i ulykkestallet. Idag har en tatt i bruk automatiske overvåkingsmetoder i en lang rekke land, spesielt i Tyskland, men også blant annet i Sverige. Mest kjent er vel automatisk fartskontroll, men også andre overtrædelser overvåkes automatisk: kjøring mot rødt lys, forbikjøringsforbud og avstand til forankjørende.

Ved de fleste metoder tas det bilder bare når en overtrædelse har funnet sted. Bildene viser da overtrædelser og andre data av interesse (tid, hastighet m.v.).

Ved enkelte tilfeller benyttes det video og eventuelt bildeoverføring til en sentral, men dette er ikke vanlig.

Det vi kan si idag, er at teknisk byr ikke automatisk trafikkovervåking på særlige problemer. Det finnes en rekke typer anlegg som kan kjøpes ferdig. Dersom en ønsker systemet innført her i landet, er heller ikke de juridiske problemer vesentlige.

«Storebror ser deg»-problemet

For en del år siden hadde vi en debatt om kamerovervåking av offentlige steder. Det skulle berøre privatlivets fred i for stor grad og storebror ser deg»-problemet kom til å stå sentralt i den debatten. Når det gjelder automatisk trafikkovervåking, må vi også ta i betraktning disse innvendningene. Det vil særlig gjelde dersom det er snakk om kontinuerlig overvåking.

Man har langt mindre vekt dersom det er snakk om et system som bare trer i funksjon, når en alvorlig trafikkovertrædelse allerede har funnet sted – og det er det siste som er alminnelig og som prøves hos oss. Det tas bilder av overtrædelsene, og filmene må hentes på stedet, – altså ingen stadig overvåking og ingen bildeoverføring. Jeg tror det er viktig at en er klar over disse forskjeller i systemene, når vi for alvor får debatten om automatisk trafikkovervåking.

Gallup-flertall for overvåking

Hva synes så publikum om automatisk trafikkontroll? En undersøkelse gjennomført for Trygg Trafikk av Norsk Gallup i 1976 viste at 83% var for automatisk hastighetskontroll. Blant dem som ikke selv kjørte bil, var 90% for slik overvåking, men også blant bilførere var det stor majoritet for bruk av slikt utstyr – 77%.

Ved avgjørelsen av om automatiske overvåkingsmetoder skal tas i bruk i Norge, må en legge vekt på hva som kan oppnås. Vi vet at trafikkulykker er et uhyre alvorlig samfunnsproblem som vi må bruke sterke virkemidler for å bekjempe. Videre vet vi at enkelte steder og begrensede vegstrøkninger er svært ulykkesbelastede – halvparten av ulykkesne på rikvegnettet skjer på 5–10% av vegnettet.

En automatisk trafikkovervåking vil i alle fall bli relativt begrenset i forhold til den totale trafikkontroll, men på enkelte steder vil slik overvåking sikkert ha positiv effekt – og være eneste mulighet for en effektiv kontroll. Men ingen skal tro at det vesentlige av kontrollproblemer i trafikken vil eller kan løses med automatiske kontrolltiltak.

Leif N. Olsen





Leif N. Olsen la vekt på å spille på lag med pressen. Arnt E. Folvik var fotograf for avisen Samhold i Gjøvik da han i 1982 reiste ut for å lage en nyhet om en hest som hadde kastet av rytteren og var på løpetur på rv4 ved Reinsvoll. Da han kom dit fikk han se selveste UP-sjefen, som hadde roet ned og fanget hesten, og tok dette bildet som senere ble arkivbilde i Dagbladet. (Foto: Arnt E. Folvik)

Denne gang virket det som det også var bred politisk støtte for å prøve metoder for automatisk kontroll, men langt mer motstand hos innflytelsesrike byråkrater. Noe jeg registrerte etter at Transportøkonomisk institutt la fram sin rapport i 1979 om automatisk rødlyskontroll. De byråkratiske reaksjonene i etterkant lovet ikke godt.

I Stortingsmeldingen om automatisk trafikkontroll i 1983 ble det imidlertid minnet om at allerede i 1976 hadde Stortinget presset på for å innføre automatisk kontroll som ledd i trafikkikkerhetsarbeidet, men at lite hadde skjedd. Det var fortsatt en viss skepsis blant Høyres representanter, men Samferdselskomiteen samlet seg om å innføre automatisk kontroll med foto tatt bakfra. Det ble nå gjennomført et

prøveprosjekt med reelle kontroller.

Stortingsmeldingen om trafikkikkerhet og trafikkopplæring i 1986 behandlet også automatisk kontroll og tok opp personvernproblemet. Fra Børre Rognlien (H) ble det framført i stortingsdebatten at automatisk kontroll ikke skulle brukes generelt, men i områder med høy fart og ulykkesrisiko og kontrollstedene skulle merkes med skilt. Det innebar i realiteten noe så uvanlig som at det fra Stortinget ble gitt anvisninger og begrensninger i gjennomføring av den operative kontrollen. I den offentlige debatten dreide det seg bl.a. om frykten for pikante bilder og bilbehandling siden en nå havnet på at foto skulle tas forfra og at føreren var straffereettslig ansvarlig.

Arbeiderbladet forteller i oktober 1980 at politiker og tjenestemann har inngått fred.

Fra 1988 ble automatisk trafikkontroll (ATK) gjennomført. Et skritt videre ble tatt i 2009, da såkalt streknings-ATK ble innført. Det innebar at en ved hjelp av to fotobokser målte tiden kjøretøyet brukte på en gitt strekning og dermed beregnet gjennomsnittsfarten.

Av en eller annen grunn ble dette et hetere tema enn tradisjonell punkt-ATK. Til tross for at det etter mitt syn var en langt mer rettferdig og sympatisk metode, siden slike målinger sier mer om førerens generelle holdning til fartsgrensen enn et øyeblikks uoppmerksomhet. Dessuten ga streknings-ATK en mulighet til å påvirke farten og ulykkesrisikoen over en lengre strekning. Metoden ga også gode resultater i form av ulykkesreduksjon. Beregninger foretatt av Transportøkonomisk institutt viste en reduksjon i antall døde og hardt skadde på 49-54% på veger med streknings-ATK.

De siste årene er spesielt bruk av streknings-ATK kommet under press, særlig fra Fremskrittspartiet side, og den såkalte regjeringsplattformen fra 2018 legger til rette for en redusert bruk av metoden, til tross for den virkelig gode effekten på ulykker. Dette medførte en helsides kommentar i Aftenposten (30.01.2019) med overskriften «I regjeringens fartsblindsoner er det utrygt» og det heter videre:



«Fotobokser redder liv for en billig penge. Men Fremskrittspartiets irrasjonelle motstand er blitt offisiell norsk politikk». I leder i samme avis 5. februar 2020 lyder overskriften «Gi full gass for fotobokser».

PRIKKBELASTNING – POLITISK VINGLING

En slik ordning ble drøftet allerede i en stortingsmelding i 1980-81, men den ble da ikke anbefalt innført. Spørsmålet kom opp igjen i stortingsmeldingen om trafikkikkerhet og trafikkopplæring i 1986.



Bordkortet som var på alle bardisker i Norge i 1980-81. Bak drinken sto Statens informasjonstjeneste og Edruskapsdirektoratet, og den var komponert av verdensmester i cocktailmixing Sven Åge Jonsbråten.

med øvingskjøring i skoleverket for 16-åringer på lukket område. Det medførte et ramaskrik i form av lederartikler og «ekspertkommentarer» i «alle» landets aviser. At øvingskjøring for 16-åringer ble innført 25 år seinere, til og med ute i trafikken på alle typer veier, medførte overhode ingen oppstandelse.

Den politiske interessen for førerkortopplæring har alltid vært til stede, ofte presentert som krav om «billigere og bedre» - noe som vanskelig lot seg kombinere annet enn som politisk slagord.

En fornuftig samferdselsminister, Lars Gunnar Lie (KrF), lærte meg hva det innebar at et forslag ble lagt i en skuff. En ferdigbehandlet forskrift om trafikkopplæring var i ferd med å skulle gjennomføres følgende uke, meddelte Vegdirektoratet. Bare statsrådets godkjenning manglet. Forskriften ville gjøre trafikkskolevirksomhet til «bakgårdsvirksomhet», og det fremførte jeg. Lie trakk ut en skuff og la saken oppi uten et ord. Møtet var slutt og siden så «ingen» forskriften.

Samferdselsminister Kjell Opseth (A) var en handlingens mann som samferdselsminister, og vi hadde noen møter i «embets medfør» om føreropplæring. Da kunne mye skje og det ble bokstavelig talt slått i bordet – ikke av meg. På 1990-tallet

Nå gikk både Samferdsels- og Justisdepartementet inn for en slik ordning. Stortingets samferdselskomité var enig i at det ble innført en prøveordning med prikkbelastning.

Jeg ledet en interdepartemental arbeidsgruppe som utredet ordningen og som ga sin innstilling i to deler i 1986 og 1987. Forskrift om prikkbelastning ble vedtatt ved kgl.res. i oktober 1989 av en arbeiderpartiregjering. Men etter betydelig motstand, bl.a. fra NAF, opphevet den etterfølgende borgerlige regjeringen forskriften i september 1990, før den trådte i kraft. En helt uvanlig politisk snuoperasjon. Ordningen ble imidlertid innført på nytt i 2003, med kosmetiske endringer. Nå uten særlig motstand, men med mange års forsinkelse.

TRAFIKKOPPLÆRING – LANG VEG FRAM

Tema omkring trafikkopplæring har opp tatt meg i alle i år, også i tiden før jeg arbeidet som direktør i Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund. I 1977 holdt jeg et foredrag på Sørlandet om førerkortopplæring og tok til orde for at den kunne starte

Etter tiden i politiet var Leif N. Olsen i 20 år administrerende direktør i Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund. (Foto: Kåre Samuelsen)

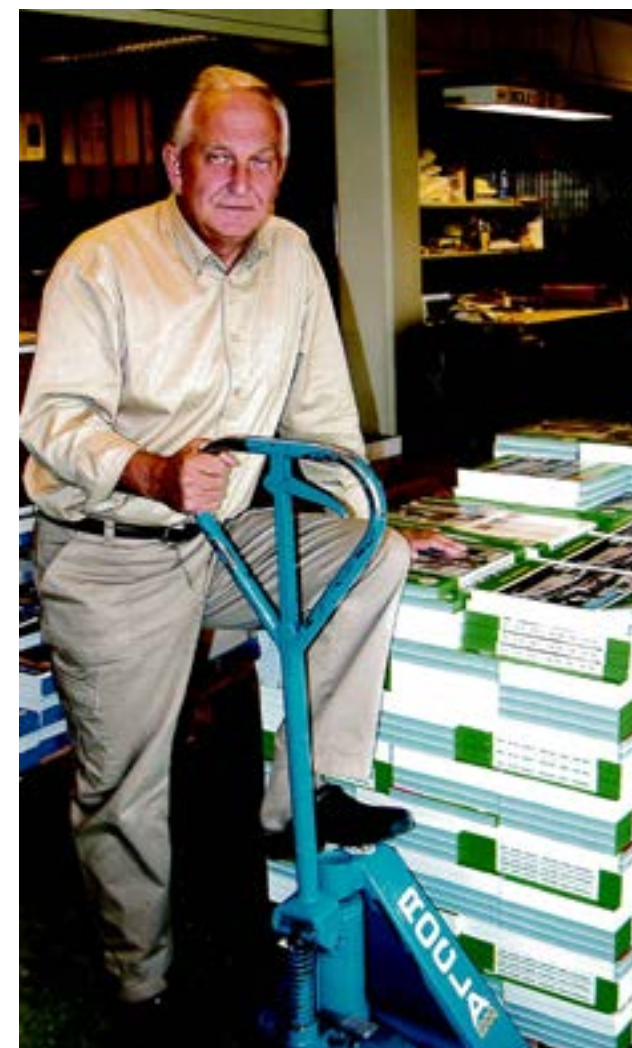
var det mye «fram og tilbake» mellom Stortingets samferdselskomité og statsråd Opseth om innholdet i førerkortopplæringen – også med politisk «hestehandel», men fra 2004 ble det etter et godt arbeid fra Vegdirektoratet etablert en ny moderne modell for føreropplæring.

OFT SEINT, MEN GODT I TRAFIKKSikkerhets-ARBEIDET

Som en ser, er det mye sannhet i Rolf N. Torgersens ord om at endringsprosesser tar tid, og mange ganger kan det være fornuftig å bruke litt tid for å få forståelse for tiltaket. Jeg kan også nevne et par andre saker som i dag er helt ukontroversielle. De er fra en tid hvor Vegdirektoratet ikke var så sentral trafikk sikkerhetsaktør som i dag.

Det var på 1970-tallet godt dokumentert at mønsterdybden på dekk hadde stor innflytelse på kjøretøyets stoppstrekning. Da jeg på et møte i Vegdirektoratet tok til orde for å skjerpe kravene til dekkmønster, ble jeg møtt med irritasjon og påstander om å «gå dekkforhandlerens ærend». I dag er kravene til dekk langt strengere enn jeg antydte den gang, uten at noen protesterer.

Da jeg rundt 1980, bl.a. i bladet Motor,



tok til orde for bruk av kjøreløys på dagtid, ble det mange leserinnlegg med underlige påstander. «Blendingsfare», «svært sjenerende», «økt ulykkesrisiko», «tøv» og «idiotisk» var ofte brukte ord. Brukte man kjøreløys frivillig, ble en ofte møtt av sinte, blinkende bilførere imot, og Vegdirektoratet uttrykte at det var uaktuelt å påby lysbruk på dagtid. I dag er kjøreløys på dagtid en selvfølge i hele Europa og i andre deler av verden.