

Per A Løken

Etikk og veitrafikk



Målsetning for SikkerTrafikk.no:

- Redusere antall drepte og skadde i veitrafikken.
- Eksponere alle som er medansvarlige for en sikker trafikk.
- Stimulere ansvarlige aktører til aktivt å fremme en sikker trafikk.
- Redusere aktiviteten knyttet til påvirkningen mot en usikker trafikk på offentlige veier.

SikkerTrafikk.no er uavhengig

SikkerTrafikk.no er uavhengig i forhold til alle aktører knyttet til veitrafikk. Dette er i forhold til bilindustrien og dens interesseorganisasjoner, myndighetene, Statens vegvesen, media, forsikringsbransjen, forskningsinstitutter, næringslivet, politiske partier og alle andre som er involvert i og er medansvarlige for en sikker veitrafikk.

Som en konsekvens av denne uavhengigheten kan SikkerTrafikk.no ta opp problemstillinger som ulike instanser innen samferdselssektoren ikke nødvendigvis er enig i, eller som de helst så at ikke ble eksponert i det offentlige rom.

Omslagsbilde: E 18 Brokelandsheia til Vinterkjær i Aust-Agder ble åpnet som en 2+1 vei med solid midtrekkverk 1. november 2004. Etter tre år hadde det ikke vært noen alvorlig ulykke med drepte eller hardt skadde. Vi kan, hvis vi vil!
(Foto: Kjell Wold, Veggen og vi, 1/08)

Frihet

Politikere ønsker å gi sine velgere frihet. Frihet er en nøkkelfaktor i de fleste demokratiske land. Dette er frihet til å være seg selv, meningsfrihet, talefrihet og frihet til å reise dit en vil og når en vil. Den frie bruk av biler er et klart symbol for denne friheten. Problemet knyttet til offentlige veier er at frihetsfølelsen også ser ut til å ha glidd inn på hvordan bilene brukes. En ting er som fremkomstmiddel. En annen ting er som leketøy for fart, spenning og adrenalin. Holdningene synes å være på gli, samtidig som myndighetenes kontroll er begrenset og reaksjonene på brudd av trafikkreglene er milde. Dette gir små motkrefter til bilselgernes og journalistenes gjentatte budskap om kjøreglede, fart, moro og adrenalin på de offentlige veiene.

Er det verdt det?

Fart og kjøreglede på veiene har sine fordeler og sine ulemper. Fordelene er for det første, spart reisetid for næringslivet og for alle oss andre. For det andre gir det kjøreglede, fart og moro med adrenalin for de fartsglade. For det tredje gir de mange ulykkene større salg av biler og mer arbeid i bilverkstedene. For det fjerde gir ulykkene større omsetning for bilforsikringsselskapene. Spørsmålet vi sitter igjen med er imidlertid: Er det verdt det? Er det virkelig balanse mellom det vi får og det vi ofrer i form av død og lemlestelser for de som drepes og skades, i form av sorg og savn for de som er igjen, i form av nedsatt livskvalitet for de som blir lenket til en rullestol. Og ikke minst i form av en klar nedvurdering av menneskeverdet i samfunnet. Er det virkelig verdt det?

Dette er det etiske spørsmålet vi som nasjon må svare på. Vi vet at det er mulig å gjøre vesentlig mer for å redusere ulykkene, men vil vi? Har vi en etisk holdning som gjør at vi vil velge det?

Vegtrafikklovens § 3 sier bl.a.:

“Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade

Denne paragraf er det moralske og etiske forsvar av mennesket slik at vi ikke skal skades i trafikken. Loven er så streng at det ikke skal oppstå fare. Det vil si at det ikke skal være noen nestenulykker, for ikke å si ulykker. Så varsomme krever loven fra 1965 at vi skal være på veiene. Dette er gjeldende lov i 2008. I praksis er det mange, mange som bryter denne paragrafen på veiene. Om den var blitt fulgt, ville Nullvisjonen nesten vært en realitet. Resultatet av disse mange bruddene, er at det i gjennomsnitt drepes 4 til 5 hver uke, året rundt på veiene. En ting er at enkeltpersoner bryter loven. Men hva med kontrollen for å oppdage lovbrysterne og hva med de reaksjoner som disse utsettes for? Hvis kontrollen er dårlig og reaksjonene milde, er myndighetene medansvarlige for at loven ikke etterlevs.

Står vi her i praksis ovenfor en etisk glidning hvor menneskeverdet reduseres til fordel for kjøreglede, fart og adrenalin på den ene siden og redusert tidsforbruk ved reiser og transport på den andre siden? Glir vi nedover det etiske skråplanet, fordi pådriverne har for sterke økonomiske motiver og fordi motkreftene er for svake? Hvor havner vi da?