

## Færre ulykker eller mer trygghet?

Det var da et merkelig spørsmål. Henger det ikke sammen, slik at færre ulykker gir mer trygghet?

Der risikoen er høy og folk er oppmerksomme på det, stemmer det nok. Men når vi ser på ulykker i trafikken, er i alle fall norske forhold slik at risikofaktorene er blitt nokså lave. De er ikke lave nok, blant annet har vi en nullvisjon for døde og hardt skadde i trafikken. Men når de er så lave som de er, virker hjernen slik at det ikke er de små tallene som veier mest inn, men at man (for) ofte opplever at noen rammes. Når risiko samlet sett er liten, og de verste ulykkene som kan skje er virkelig vonde, er det i mange tilfeller ikke sammenheng mellom trygghetsfølelse og risiko.

Hvis du ikke har lest forrige kapittel, bør du gjøre det nå. Vår trygghetsfølelse kan bli «lurt» av helt andre ting enn om risikoen endres. Det er fullt mulig å gjøre noe med trygghetsfølelsen uten at det blir en eneste færre ulykke. Det er til og med mulig at trygghetsfølelsen endres negativt samtidig som ulykkesrisikoen går ned. En offentliggjøring av at en bestemt faktor i flere flyulykker skal angripes med bedre rutiner, kan være et eksempel: folk blir mer oppmerksomme på at det har vært og kan bli ulykker, det fører til mindre trygghet; at det settes i verk fornuftige tiltak fører til færre ulykker.

Hva er fornuftige tiltak der risikoen er lav? Jeg mener det må skilles mellom hva man gjør for bedre trygghetsfølelse, og hva man gjør for å få færre ulykker. Og hvor mye ressurser man bruker på hver side av saken, bør avgjøres ut fra hvor plagsomt bildet er. Hvis det faktiske antallet ulykker, og omfanget av dem, er på et høyt nivå, bør det gjøres mye der. Hvis utrygghetsfølelse er utbredt, bør det gjøres mye der.

Men hva man gjør på hver side, må være skikkelig gjennomtenkt.

Flybransjen kan brukes som eksempel her også. Arbeidet med å få ned antallet ulykker er en møysommelig innsats basert på statistikk og tekniske vurderinger. Hva ingeniører eller reisende *føler* er risikofylt, har ingen plass i

prioriteringene. Det gjelder å bruke ressursene på det som reduserer risiko mest (i forhold til ressursinnsatsen), og da må man ha tall, ikke anelser. En million man hadde tenkt å bruke på å redusere en risiko som allerede er lav, kan gjerne være bedre anvendt mot en risiko som er høy. Jo bedre man retter ressursbruken mot det som gjenstår som de farligste elementene, desto færre ulykker blir det. Eller: jo dårligere man er på å finne de faktisk største risikoelementene, desto flere ulykker fortsetter man å ha.

Det er derfor jeg sier at mye innsats for å bedre trygghetsfølelse kan føre til flere ulykker enn man ellers ville hatt - om ressurser ble brukt på reell risikoreduksjon i stedet.

Når manglende trygghetsfølelse skal angripes, og risikoen i utgangspunktet er liten, må vekten legges på informasjon, ikke tiltak for å få ned antallet ulykker. I flybransjen blir anti-flyskrekk-innsats ikke formet som aktivitet for å hindre ulykker. Flyskrekk-behandling er 100% tiltak for å få den enkelte til å skjønne og oppleve at frykten i det alt vesentlige er ubegrunnet.

Jeg mener ikke at alle menneskers følelse av utrygghet i trafikken skal avhjelpes med kun informasjon. Følelse av utrygghet kan være input til prosessene for å finne ut hvilke risiki det trengs tiltak mot: et kryss som oppleves som farlig, skoleelever som er på steder i trafikken som oppleves ubehagelige. Det er fortsatt mye i trafikken som har høyere risiko enn det burde ha. Det jeg advarer mot, er å la utrygghetsfølelsene styre ressursbruken uten at det blir gjort beregninger av risiko og hvor mye forbedring man får for ressursene.

For hvis man «bommer» med tiltakene, og angriper risiki som er forholdsvis lave med ressursbruk som er høyere enn forbedringen er verd, så sitter man faktisk igjen med *flere* ulykker enn «nødvendig». Ressursene - penger, tid, materialer, plass - er alltid begrensede, og når noe blir gjort må noe annet bli ugjort.

Det er et optimaliseringsproblem med tre sider: trygghetsfølelse, risikokontroll og ressursbruk. Å balansere er ikke lett. Men det blir enklere når man kjenner både virkemidler og effekter. Ett poeng er å ikke gå overbord i bruken av ressurser. Noe eller noen må betale for all ressursbruk, enten noen eller alle innbyggere, eller naturen, eller begge deler. Et ideelt mål er at trygghet og fornøydhet kan økes og ulykkesantall reduseres, uten at vi bruker opp vår innsatsevne og naturen. Da gjelder det at ressursene settes inn der de virker best.

Høvåg, desember 2024

Otto Randøy