

KONTROLLER



Innsenderen tar på vegne av KNBF til orde for et eget UP på sjøen. FOTO: NTB SCANPIX

Kan politiets oppgaver til sjøs utføres på en bedre måte?

Vi har i løpet av denne sommeren fått mange bekymringsmeldinger om at politiets innsats på sjøen går ned.

Kontrollaktiviteten til sjøs på fart og promille er den laveste på ni år.

Til tross for at politiet er tilført betydelige ressurser går aktiviteten ned. Ifølge Politets Fellesforbund Vest er det i Hordaland, et område med stor tetthet av fritidsbåter, kun satt av to båtoperatører denne sommeren som utelukkende skal drive med sjøtjeneste, mot 12 tidligere. Og i flere politidistrikt har de ikke egne politibåter og er nødt til å låne fartøy om det skjer en alvorlig ulykke til sjøs.

Fra 2015 til 2016 gikk antall kontroller til sjøs ned fra 10.800 til vel 6.700, som er en nedgang på 43%. Også politikere har pekt på at beredskapen fra politiets side er for dårlig. I dag er det politimesteren i hvert politidistrikt som beslutter om de skal prioritere sjøtjeneste.

Hvorfor er det viktig at vi har et sjøpolitiet? Sjøpolitiet samfunnsoppgaver er sjøsikkerhetsinnsats, kriminalitetsbekjempelse, bistand og be-

redskap. Med politiet til stede blir det tryggere å ferdes på sjøen, farten går ned og adferd endres. Noe som klart kommer til uttrykk når politiet er synlig på veien.

Renate Klev, som har fast vakt på politibåten i Mandal gjennom denne sommeren, sier i et intervju på nettsiden til Politets Fellesforbund: «Det er viktig at politiet er på sjøen for å forebygge at det skjer alvorlige hendelser. Det er stor båttrafikk her i sommermånedene. Hvis vi ikke er tilstede der folk

●● **Vi må tenke annerledes og få på plass et UP med egne ressurser.**

ferdes så gjør det noe med oppdagelsesrisikoen og holdningene til folk. Vi har hatt en rekke ulykker med tragisk utfall her i regionen tidligere, og det vil vi prøve å unngå.»

Hun sier videre: «I fjor var vi bare ute med båten et par vakter, og da tok vi to personer med over to i promille. Det er høyt. Når de nå igjen sier at vi ikke skulle ha vært der, fordi vi ikke har penger å ha vakt på sjøen, så sier det noe om signalene vi

sender ut.»

Polititjeneste på sjøen er et godt forebyggende tiltak for å unngå ulykker til sjøs. Uønsket og farlig adferd dempes, samt at sikkerheten for det brede publikum blir ivarettatt på en god måte.

Vi må tenke annerledes og få på plass et UP med egne ressurser, slik at dette samfunnsoppgavet kan løses på en bedre måte, der politimesteren i hvert politidistrikt ikke kan prioritere vekk denne viktige tjenesten, og at vi får båter og mannskaper som er tilpasset en nødvendig kontroll og beredskap på sjøen.

KNBF er opptatt å få ned antall dødsfall til sjøs. Rundt 30 personer dør på sjøen hvert år. Dette er altfor høyt. Antall dødsfall er seks ganger så høyt som i nyttetraffikken. Antall dødsfall på sjøen holder seg stabilt, og har ikke den halveringen som vi har sett på veien.

KNBF ønsker en politibåttjeneste som styrer seg selv, uavhengig av regionale prioriteringer. Vær forsiktig og vis hensyn når du ferdes på sjøen. Fortsatt god båtsummer!

GEIR GLÆVER,
kommunikasjonssjef, Kongelig Norsk Båttforbund

DEBATT

← forts. fra forrige side

også funksjon. I praksis betyr det at dersom du har Downs syndrom har du en mindre verdi før fødsel. Fosterreduksjon er også lovlig og åpner opp for at den ene tvillingen kan velges bort. Har sorteringssamfunnet allerede startet i Norge?

Dette er ikke et innlegg for å ta opp igjen abortkampen, men for å sette lys på etiske utfordringer samfunnet står overfor. Som samfunn må vi være der for dem som er svake. Både for det ufødte liv, og for foreldre som står overfor vanskelige beslutninger. Ikke enten eller.

STEFAN AVILA,
fylkesleder Vest-Agder KrFU



VEISTREKNING

Tid for en smartere ringvei

Verken ringveien rundt Kristiansand eller ny Kjevik-vei er sikret utbygging. Skrinlegg dem og hent fram et gammelt, godt forslag som kombinerer dem.

● Eilif Timenes støtter i et innlegg 16. mai mitt forslag fra 21. april om en bedre trasé for en framtidig ringvei rundt Kristiansand. Han peker på utfordringen med at traseen (i praksis en lang tunnel) fra Vige til Breimyr ikke avhjelper trafikkoppbygningen mellom Sørlandsparken og Vige. Her vil kryssene ved Timenes, Hånes og Rona samt tunnelene under Søm bli flaskehalser når trafikkøkningen kommer fra de nye boligfeltene på Hamrevann, Rona, Strømme og Korsvik.

Det er også kommet fram at Nye Veier AS har denne ringveien langt nede på sin prioriteringsliste. Der vil den nok forbli i flere tiår, for den gir ikke nok nytte for de mange milliardene den vil koste. Fædrelandsvennen har også (2. juni) avslørt at finansieringen av ny Kjevik-vei er svært usikker. Ikke så rart kanskje; det er en vei som løser bare ett problem, nemlig trafiksikkerheten på et 900 meter langt strekk ved Hamresanden, men som til gjengjeld ødelegger idyllen på vestsiden av Hamresanden der beboere, turister, badegjester og fugler vil bli plaget med støyen fra og synet av en motorvei på den andre bredden av Topdalselva.

Tida er inne for at regionspolitikere tenker nytt om ringvei og Kjevik-vei. For en ringvei trengs, men den må altså gjøres smartere. Den må ha en nytte i tillegg til å lede gjennomgangstrafikken utenom Kristiansand sentrum.

Min oppfordring står derfor

ved lag: Utred skikkelig – med fordeler, ulemper og kostnader – det gamle forslaget til ringvei, nemlig veien fra IKEA-krysset til Ryen (med avstikker til Kjevik) og derfra til Ålefjær, så i tunnel til Vikeland, derfra til Mosby, tunnel derfra til Nodeland og så rett ned til E39 ved Volleberg.

Dette er en ringvei med tilleggssnytte: Den lager bedre adkomster til Kjevik uansett om man kommer kjørende fra byen, fra Setesdalen, fra vestfylket eller fra Aust-Agder. Og den binder sammen bo-, arbeids- og handels-sentrene rundt Kristiansand, altså Tangvall, Nodeland, Vikeland/Vennesla sentrum, Tveit/Kjevik og Sørlandssenteret/Dyreparken.

I denne stortingsperioden har regionspolitikere konkurrert om å ta æren for å få sørlandske veistrekninger inn i utbyggingsplanene. Det virker som om det har vært viktigere å få løfter om en vei enn å sikre fornuftig bruk av pengene. Nå har man muligheten til å tenke nytt.

PREBEN AAVITSLAND



RADIO

Susanne Dab

Det er bestemt at dab er den nye radiosaligheten, extra dabum nulla salus (ingen frelse uten dab) ville man ha sagt i latintiden.

● Hvis vi vil høre radio må vi værsgod dabbe, koste hva det koste vil. Siden min kone og jeg hører på radio i bilen, ble det adapter. Det er blitt en tvilsom erfaring. Adapteren er montert av profesjonelle, men det gikk fort galt: Avhopp til en uønsket stasjon. Vi måtte ha profesjonell hjelp for å finne tilbake. Så dukket veimeldingstjenesten opp, noe var galt i Rogaland. Dette fant dabben så interessant at den ustanselig repeterte nyheten til vi måtte slå den av.

Noen ganger hopper den helt av og blir stående å suse. Derfor kaller vi dabben for Susanne. Susanne Dab er som en ond ånd som svever over vannet, særlig griségrende strøk og dalføra innafor. Som alle onder er Susanne Dab allment mislikt, unntatt av Ole Jørgen Torvmark, daglig leder i Digitalradio Norge, som stikker hodet i torvmarken og hevder at Susanne er populær, fordi 1,8 millioner nordmenn hører på dab hver dag (Aftenposten 7. august).

Dette er statistikkmisbruk. Har man noe valg, hvis man vil høre radio? Det er slik man argumenterer og bestemmer i diktaturer.

HALLVARD HAGELIA,
professor, Kristiansand