

”Är det mänskligt att fela – medvetet?”

Hur får man förståelse för en trafikantutbildning som utgår från den framtida trafikens förutsättningar och som är förenlig med den nya kursplanen (Vägverket 2006 – 03)? Är det en fråga om att bryta diskursens makt.

Bakgrund

Vi har i Sverige varit framgångsrika när det gäller att motverka olyckor som kan hänföras till tekniska och omgivningsfaktorer. Försöken att påverka den ”mänskliga faktorn” har emellertid haft mycket begränsad framgång. Nu har Transportstyrelsen riktat fokus mot trafikantundervisningen. Kan denna påverka den ”mänskliga faktorn” så att olyckorna kan begränsas?

För att förstå hur detta skall kunna gå till måste man utgå från att trafiken utgör ett socialt system. Varje fordon framförs av en i princip fri aktör. Varje förare väljer själv i varje ögonblick hur denne skall medverka i trafiken. I trafiken finns också en rad andra aktörer såsom gående, väghållare, trafikpoliser osv. – som alla på sitt sätt medverkar till att trafiken blir som den blir. I vad mån det blir en både trygg och effektiv trafik beror på hur väl dessa aktörer förmår samarbeta med varandra.

När samarbetet inte fungerar uppstår det olyckor. Detta händer då den enskilda trafikanten inte har kunnat göra goda val och avvägningar i förhållande till sin egen färd och andras rörelser i trafiken. Hur skall då en trafikantutbildning läggas upp så att dessa olämpliga bedömningar minskar och blir färre? Hur skall då en examination ske och vem skall anses betrodd att få körkort? Detta är viktiga frågor för alla som arbetar som trafiklärare.

Ett problem som i dag hamnat i fokus i samband med omorganisationen bland myndigheter som ansvarar för transportområdet är om man i vår utbildning skall fokusera på att lära ut och framhäva själva regelsystemet – det vill säga om man skall examinera på regelföljande och regelkunskap – eller om man i första hand skall fokusera på att utveckla elevens självständiga omdöme. Trafikskolorna har i detta fall sedan länge lutat sig mot vägtrafikförordningens grundbestämmelse ”iaktta omsorg och varsamhet, visa hänsyn och inte i onödan störa eller hindra” medan examinationsförfarandet satsar på regelkunskap och regelföljande.

Trafikskolorna har sedan länge argumenterat för att grundbestämmelsen är en självklar bas för utbildning och ett gott agerande i trafiken. Det räcker emellertid inte att följa regelverket. För en trygg och effektiv trafik krävs att de som medverkar i trafiken kan göra ”lite mer” för samarbetet än det som regelverket föreskriver att man skall göra.

Det kan också tänkas att man kan tvingas bryta mot en regel för att uppfylla vägtrafikförordningens grundbestämmelse. Det är i varje fall något som påpekas i undervisningen. Man kan aldrig skylla på att man följt en regel. Det är kring denna fråga som utbildningsinriktning och examination ställs på sin spets. Det är i uppfattningen om sambandet mellan regelföljande och omdöme som trafiklärare menar att det uppstår ett dilemma i förhållande till de krav som nu ställs av Transportstyrelsen.

Framtidens samhälle – framtidens trafik

Har då inte alltid omdöme i trafiken varit viktigt? Grundbestämmelsen har väl alltid varit lika aktuell. Men trafiken och behovet av bil och transport har förändrats under det gångna halvsekle. Detta gör att både innebörden i grundbestämmelsen och vad som krävs för att bli betrodde med körkort påverkas radikalt.

I det samhälle som nu växer fram behöver alla människor kunna förflytta sig enkelt och smidigt – både för att arbetslivet kommer att kräva att man kan ”pendla” men också för att vår rörlighet kräver resor för att behålla våra sociala relationer med släkt och vänner. Det är därför sannolikt att det, trots miljödebatten, blir en politisk ambition att så många som möjligt skall ha tillgång till bil – som en nödvändig komplettering när man inte kan välja de kollektiva transportsystemen. Därför måste många kunna köra bil. Framtidens trafik kommer därför att omfatta fler bilar – även om kollektivtrafiken byggs ut. Det kommer att ställas krav på att trafiken kan flyta allt bättre. Den typ av köer som nu finns morgon och kväll runt våra större städer kommer inte att accepteras – varken ur effektivitetssynpunkt eller av miljöhänsyn.

Ambitionen att så många som möjligt skall ha tillgång till bil medför att alla strategier som bygger på generella begränsningar av vilka som får köra måste överges. Tankar om att kunna ”höja körkortsåldern till 25”, eller ”ingen över 75 år” osv. har redan förkastats. Både andelen yngre och äldre i trafiken kommer att öka. Om allt fler måste ha tillgång till bilen så ökar också andelen i trafiken som har drabbats av olika sjukdomar och funktionshinder som kan begränsa körskickligheten. Framtidens förare kommer dessutom att uppvisa en betydligt större variation i körvana. Många kommer att ha körkort men sakna egen bil. Detta gäller särskilt personer i städerna där man kan klara sig med den kollektiva trafiken. Dessa personer kommer bara att av och till

– kanske bara en gång vart annat år – behöva köra. Andra kommer att behöva köra långa sträckor och i tät trafik dagligen. Många kommer att ha sin körerfarenhet från andra länder med helt andra trafikförhållanden.

Trafikantutbildningen har behövt förskjuta sitt fokus

Tolkningen av trafikförordningens grundbestämmelse måste hålla jämna steg med denna utveckling. I ”att iaktta omsorg” ligger därför numera också en skicklighet att köra så att även medtrafikanter med sämre skicklighet, mindre vana, sämre syn osv. kan delta i trafiken utan att ”störa eller hindra” denna. Man kan inte längre – som förr – lita på att alla vet och kan följa de trafikregler vi satt upp. Det blir en allt större asymmetri när det gäller regelföljande och regelkunnande.

En skicklighet att anpassa körningen till trafikanter som inte alltid förstår eller kan följa vårt regelsystem kräver att framtidens trafikant kan ”läsa av” vad medtrafikanterna förmedlar genom sitt sätt att framföra fordonet, sitt sätt att kommunicera med tecken osv. – men också ha med i beräkningen att det kan sitta en person i den andra bilen som har dåligt närminne. Trots att man för en sekund sedan hade ögonkontakt och bekräftade vem som skulle köra först kan detta redan vara glömt. I ett ”gott trafikerande” ingår att kommunicera med andra om sina avsikter, visa sig tydligt genom sitt agerande och på alla sätt försöka ta reda på medtrafikanternas avsikter och ambitioner.

Dessa nya förutsättningar förändrar förstås tyngdpunkten i trafikant-utbildningen. Många trafiklärare tycker att de också förändrar inställning till examination och förarprov. Kravet på att kunna manövrera sitt fordon kvarstår naturligtvis. En väl övat och automatiserat handhavande av fordonet utgör en förutsättning för att kunna koncentrera sig tillräckligt på att kommunicera väl med övriga trafikanter. God kännedom om trafikregler utgör också en förutsättning – men reglerna har fått en annan funktion. Att ”iaktta omsorg” innebär att kunna ta ställning till vad som händer i en speciell situation och avgöra vilka handlingsalternativ som då är lämpliga.

Det nya i utbildningen är att eleven nu måste lära sig resonera som en omdömesgill trafikant om sitt eget agerande i relation till medtrafikanterna. Därför blir samtalen mellan trafiklärare och elever kring de ställningstaganden man under körningen gjorde i konkreta situationer synnerligen centrala. Ett till synes ansvarslost beteende och ett regelbrott kan genom ett fördjupat samtal visa sig vara grundat i att föraren feltolkat de andra aktörernas ”road talk” och därför agerat inadekvat. Det förmodat omdömesgilla och regelrätta förfarandet vid en omkörning kan vid närmare reflektion och samtal visa sig ha inneburit en klar riskökning.

Det handlar i alla fall delvis om retorik och filosofi

Så långt är resonemanget rimligt och kan förstås av de flesta, Problemen uppstår när det skall omsättas i föreskrifter och rekommendationer. För att bestämmelser, examinationer, utbildningsformer, myndighetsåtgärder etc. skall vara kongruenta med ovanstående förståelse måste den ”logik” som existerar i språkliga formuleringar om dessa frågor ändras. Det är detta som denna text skall försöka belysa. Alltså:

Det finns en lång tradition av att trafikanter ses och ser sig som oberoende ”kuggar i ett maskineri” som samordnas genom regelverket. En ”kugge” gör det man är programmerad att göra. När man inte styrs av reglerna är man enligt denna föreställning fri att göra vad som helst. Vad som inte är förbjudet är tillåtet. En annan vanlig tanke är att den som följer reglerna är utan skuld. Resonemang av denna karaktär ”kopplar bort” just de tankesår som aktiverar omdömet.

Ett viktigt moment i en modern trafikantutbildning är därför att ordna utbildningen så att eleverna istället för att se sig som programmerade förare styrda av regler kommer att se sig som aktörer som väljer att handla klokt i trafiken och som representanter för ett gott och säkert trafikerande. En god trafikant skall välja att göra gemensam sak med de andra trafikanterna – samarbeta – och genom detta samarbete skapa ett så bra flyt i trafiken som möjligt.

Det är också detta senare perspektiv som uttrycks i den nya kursplanen, i Lysekils Trafikskolas Undervisningsplan behörighet B samt Vägverkets matris ”Goals for driver education” kring kunskaper/färdigheter, riskökande aspekter samt självkännedom. Arbetet med detta har pågått länge och principerna bakom hur en utbildning nu måste ske är väl belysta och har diskuterats med trafiklärare över hela landet. Trots detta är grunderna för denna nya inriktning inte självklara för alla personer som sysslar med trafikfrågor. Ett skäl till detta är att språkbruket lägger hinder i vägen.

Den språkliga klyftan

Ett exempel på hur språket styr tanken finner vi i Sonja Forwards avhandling ”Driving Violations” som lades fram i Uppsala i år. Sonja Forward är forskare på VTI – Statens Väg och Transportforskningsinstitut. Forward konstaterar i denna att den ”mänskliga faktorn” ofta pekas ut som den viktigaste orsaken till en bristande trafiksäkerhet och uppkomsten av olyckor.

Sonja Forward konstaterar att denna faktor från ansvariga myndigheter inte tidigare ägnats lika stort intresse som teknik och regelsystem. I den mån man försökt påverka

denna faktor har man använt sig av olika regleringar och informationskampanjer. Man har därvid i stort sett misslyckats. Framför allt handlar dessa misslyckanden enligt henne om att man inte lyckats förmå människor att förstå och underkasta sig de regelsystem som upprättats.

Sonja Forward menar således att olyckorna främst uppstår som en följd av att trafikanten bryter mot bestämmelser och regler *trots att denne väl känner till dem och borde kunnat följa dem*. Hon kallar ett sådant handlande för ett ”medvetet fel”. Hon definierar således ”medvetna fel” – det vill säga medvetna brott mot givna regler – som det stora trafiksäkerhetsproblemet.

Det kan säkert vara sant att förare som gör medvetna fel är trafikfarliga. Men det är också sant att förare som inte kan tänka sig att göra medvetna fel också kan vara trafikfarliga. Forwards undersökning blir då förfelad eftersom det inte är det förhållande att man gör medvetna fel som definierar trafikfarligheten utan hur man uppfattar den trafiksituation i vilken man handlar.

Avhandlingen och de presskommentarer den väckt visar hur lätt det är att knyta an till att goda regler och regelföljande skulle vara basen för en säker trafik. Sådana resonemang behöver inte tyda på att man är okunnig och oförstående för de aspekter som här tagits upp. Man resonerar så som man gör för att man inte har tillgång till andra begreppssystem. Det språk som gör det möjligt att förstå och analysera omdöme i trafiken är ännu inte inarbetat.

Det stora problemet är att en sådan inarbetning inte kommer att kunna komma till stånd så länge alla sjunger i kör om behovet av bättre regler och bättre metoder för att få trafikanter att följa dem. Därför måste man säga emot Sonja Forward. Det är faktiskt mänskligt att fela – också medvetet.