

Rumsuppfattning förbisedd trafikfaktor

Tege Tornvall

Svensk trafiksäkerhetsdebatt har gått i stå. Efter en glädjande nedgång har olycks-, skade- och dödsstatistiken i sommar ökat. Mot detta föreslår en maktlös överhet patentmedicinen mer kontroll, regler och begränsningar – ett spel för gallerierna som inte konstruktivt löser problemet och saknar resurser för genomförande. I stället borde vi uppmärksamma rumsuppfattningens och koncentrationsförmågans betydelse för säker bilkörning och ge bilförarna större eget ansvar parallellt med hårdare straff för faktiskt vållande.

Författaren är van bilförare och journalist med motor som specialområde.

Det märkliga med svensk trafiksäkerhetsdebatt är att de experter som deltar inte är experter på själva kärnfrågan: att köra bil. De är beteendevetare, tekniker, läkare, administratörer, byråkrater, politiker etc. Dokumenterat erfarna och skickliga bilförare lyser med sin frånvaro.

De som verkligen kan köra bil är nämligen i regel inte akademiker utan praktikens kvinnor och män. De har en kombination av talang, färdighet och erfarenhet som gör dem särskilt lämpade för denna utomordentligt svåra konst – svårare än att t ex flyga ett flygplan.

För att få bli pilot underkastas man ytterst krävande test och undersökningar – inklusive anlagstest. Detta anser alla som självklart. För att få köra bil räcker det att kunna ett antal trafikregler, klara ett tämligen enkelt uppkörningsprov och visa att man hör och ser hyggligt och är någorlunda frisk.

Medborgerlig rättighet

Vore bilen en ny uppfinning skulle bilförarna säkerligen underkastas samma krav som flygare, och kanske bara en tiondel skulle godkännas. Men nu är bilen Sveriges främsta transportmedel, och bilförarna utför huvuddelen av vårt transportarbete. Att ha och köra bil har blivit både en medborgerlig rättighet och en förutsättning för samhällets funktion.

Därför godtar vi utan större diskussion att även för bilkörning föga ägnade kör bil. Vi ställer kraven så lågt att även svaga medelmåttor klarar dem. Det skapar risker och olyckor i trafiken!

Detta är ett elistiskt resonemang, men jag hävdar ändå att det är bister sanning: att köra bil kräver egenskaper som de flesta bilister har för litet av – inte främst laglydighet eller omdöme utan summan av alla de egenskaper som krävs för att köra bil säkert.

Jag har inbjudits att som en katt bland hermelinerna svära i kyrkan, röra om i grytan – och kasta litet sten i mitt eget glashus.

Jag är dels journalist inom näringsliv, bilism och racersport, dels PR-konsult åt industri- och dataföretag. Jag har läst på Handelshögskolan respektive universitetet i Stockholm, har examen från journalishögskola, har varit på Veckans Affärer och har skrivit för ledande fackpress som Ny Teknik samt nedlagda Teknisk Tidsskrift och Ledarskap.

Jag har även gått Jim Russels internationellt kända racerförarskola och tävlat med formelbilar. Jag kör sedan 31 år mycket bil och provkör bilar för två tidningar. Jag känner och träffar en mängd människor som dels flitigt kör bil privat och i yrket, dels tävlar på allt från klubb till VM-nivå.

Praktiska erfarenheter

Dessa och många andras erfarenheter och insikter leder till följande vetenskapligt oprövade teser, som jag här presenterar för en kvalificerad läsekrets: Förmågan att köra bil säkert beror på flera olika egenskaper hos föraren. Några gäller främst själva framförandet av bilen:

.....
Det märkliga med svensk trafiksäkerhetsdebatt är att de experter som deltar inte är experter på själva kärnfrågan: att köra bil
.....

- Rumsuppfattning = att orientera och placera sig och bilen i rummet i förhållande till andra trafikanter och övrig trafikmiljö i olika fart och riktning
 - Balanssinne = att inte störas av bilens rörelser
 - Motorik = att med rätt grepp, kraft och rörelser hantera bilens reglage och manöverorgan
 - God syn och hörsel = att uppfatta vad som händer i trafiken
 - Kunskaper om och känsla för bilens mekanik = utnyttja motor, växellåda, styrning, bromsar, fjädring etc utan att skada bilen
 - Lokalsinne = att veta var man är och hitta vägen
 - Koncentrationsförmåga = att koncentrera sig enbart på att köra bil även under längre tid
 - Reaktionsförmåga = att reagera snabbt på yttre händelser
 - Gedigen körträning = att i alla lägen behärska bilen
- Andra egenskaper gäller främst *samspelet med andra trafikanter*:
- Kunskaper om gällande trafikregler och fysiska sammanhang i trafiken
 - Gedigen erfarenhet så att man känner igen miljöer och situationer och vet hur man skall hantera dem
 - Psykologisk ingivelse = att förutse, känna, förstå och respektera andra trafikanters reaktioner och beteenden
 - Mognad och omdöme = att behålla lugnet och visa hänsyn.

Dessutom krävs att bilföraren är i god fysisk och psykisk form och inte är påverkad av alkohol, droger eller mediciner.

Ytterst få bilister har alla dessa goda egenskaper. Det är ovisst hur många som i hög grad har dem – kanske någon tiondel.

Medfödda talanger

Många önskvärda egenskaper kan man träna upp. Precis som i fråga om att sjunga, spela instrument, spela bollspel eller tala språk kan man lära och träna sig åtminstone till en hygglig nivå. Men då måste man veta vad man skall lära sig och träna, hur man skall göra det och vilket mål man vill uppnå.

Många icke önskvärda kan man på motsvarande sätt arbeta bort, men vissa vitala egenskaper är tyvärr medfödda och ojämnt fördelade.

Den viktigaste egenskapen för säker bilkörning

Den viktigaste egenskapen för säker bilkörning är rumsuppfattningen

hävdar jag är *rumsuppfattningen*. I trafiken rör sig olika kroppar i olika riktning och fart oberoende av varandra. Bra rumsuppfattning är att uppfatta och i förväg bedöma dessa rörelser och anpassa den egna körningen därefter:

– Strax möter jag en buss i 70 km/h och kommer ikapp en cykel i ca 15 km/h. De möts där framme vid träden. Om jag lättar på gasen nu hinner de mötas innan jag är ikapp cyklisten. Ökar jag farten är jag förbi cykeln innan de möts. Men håller jag samma fart tvingas jag bromsa bakom cykeln – eller preja den.

Sådana överläggningar pågår hela tiden undermedvetet i huvudet på den som har en aktiv, väl utvecklad rumsuppfattning. Det är detta bilskolor och trafikrådgivare kallar ”framförhållning”. Detta begrepp säger dem som saknar bra rumsuppfattning lika litet som uppmaningen att hålla tonen säger de tondöva.

Ingenstans i trafikdebatten har jag sett egenskapen bra rumsuppfattning nämnas. Jag har inte funnit några vetenskapliga studier av dess betydelse för säker bilkörning – trots att den bedöms som vital för blivande flygare!

Då etablerad kunskap saknas finns heller inga modeller för hur denna viktiga egenskap skulle kunna utvecklas och förstärkas. Detta borde dock vara möjligt via tredimensionella grafiska diagram där rumsuppfattningen kan beskrivas och definieras.

Ouppmärksamhet vållar olyckor

Den efter rumsuppfattningen viktigaste enskilda egenskapen är kanske *koncentrationsförmågan*: att koncentrera sig enbart på körningen under längre tid.

De flesta olyckor händer främst av två skäl:

- folk uppmärksammar inte eller missbedömer förhållandet mellan sin egen och andras position, fart och riktning
- folk koncentrerar sig inte på körningen utan överraskas när något händer.

När man inte i tid uppmärksammar och inte riktigt bedömer andra trafikanters fart och riktning, kör man oförberedd rätt in i hinder och kritiska situationer och

reagerar först när det är för sent. Då hjälper det föga om man håller fartgränsen och i övrigt följer alla lagar och bestämmelser.

Att flertalet bilförare inte helt och fullt koncentrerar sig på att köra bil ser man dagligen i trafiken.

En klar minoritet sitter på lagom avstånd med lätt vinklade armar och båda händerna i kvart-i-tre till tio-i-två-fattning på ratten och med blicken rakt fram på väg och trafik framför. En majoritet gör annat:

- de har en hand på ratten och andra armen bekvämt stödd mot dörren: en del håller ratten längst ned eller högst upp eller på annat sätt som effektivt hindrar dem från att snabbt styra undan om något händer.
- de mixtrar med radion, letar efter saker, petar i näsan, kliar sig, äter eller dricker, röker, pratar och gestikulerar med sina medpassagerare eller talar i telefon.

Dagens sofistikerade lättkörda bilar och våra ännu ganska bra vägar döljer effektivt att det egentligen är mycket svårt och krävande att köra bil. På fyra knyt-nävsstora gummiytor manövrerar vi 1,5 ton plåt i upp till 120–130 km/h – 35 meter per sekund, vilket kräver oavlatlig koncentration.

Särskilt i tät trafik och köer finner sig ”åka-tåg-känslan”: vi följer bilen framför som på räls. Här ligger en paradox: den vardagliga rutinen invaggar oss i falsk säkerhet och inbjuder till ouppmärksam körning.

Olyckan händer på marginalen

Olyckan är en marginalföreteelse, delvis ren slump som en lotteri- eller tipsvinst. Det är också mänsklig psykologi: eftersom risken trots allt är så liten räknar vi inte med den – ändå är risken att skadas i trafiken större än chansen att vinna en högvinst i penninglotteriet!

Men att olyckan delvis beror på slumpen innebär inte att vi inte kan undgå eller förhindra den. Olyckan utvecklas oftast stegvis:

- först kommer en situation som kan bli kritisk; den känner i regel en erfaren bilist igen och undviker från början
- sedan blir situationen direkt kritisk; den klarar sig den tekniskt skicklige föraren ur med reaktions-snabbhet och bilkontroll
- sedan kommer olyckan och drabbar den som varken förutsett och undvikit den eller genom skicklighet tagit sig ur den.

Häri ligger en annan paradox: bara genom att köra bil kan man lära sig att köra bil. Lika lite som att lära sig dansa per korrespondens kan man lära sig att köra bil enbart med teori och simulering på bildskärm.

Ju mindre vi är ute i trafiken, desto mindre utsätts vi för dess risker. Men när vi väl är där är risken större om man är ovan och mindre om man har fallenhet och träning.

Vana och erfarenhet är dock inte enbart av godo: man kan nöta in felaktiga beteenden och vanor – som att luta sig mot dörren med en hand på ratten.

Många erfarna förare gör det därför att de upplever körningen som enkel och utan utmaning. För att de skall engagera sig och koncentrera sig på körningen krävs att den bjuder på svårigheter. Det är ingen tillfällighet att folk i genomreglerade trafikmiljöer som Belgien, Holland och USA ofta kör slött och tekniskt illa och att de i skogsbygder och bergstrakter med dåliga, kurviga vägar kör bättre.

De många olyckorna nu sommaren 1992 tror jag i hög grad beror på slököring och koncentrationsmissar. De flesta är olika slags singelolyckor eller krockar där ena bilen kommit över på fel sida av vägen av olika skäl.

Om man precis i olycksögonblicket lyfte föraren ur bilen skulle man finna att han/hon inte just då aktivt och koncentrerat kör sin bil utan är passagerare i den – att köra bil är ett *arbete!*

Haverikommissioner med rätt frågor

Men dessa orsaker kommer sällan fram i rapporter till polis och försäkringsbolag. Vem erkänner – eller ens inser – att han inte aktivt kör sin bil? I stället heter det att saker ”plötsligt hände”.

Därför nämns ytterst sällan ren ouppmärksamhet som olycksorsak. I stället radar förmenta experter upp en rad ”beteenden” och försöker med lagar, regler och kontroll motarbeta och rätta till dessa beteenden.

Medan bilkörning är ett kontinuerligt, dynamiskt flöde, skildras den som ett antal situationer (vänstersväng, omkörning, sladd, stanna vid stopptecken, fel sida av vägen, korsa heldragen linje, för fort etc) med mellanliggande transportsträckor. Avgörande för trafikutbildningen och debatten blir då vilka regler som gäller för varje situation – som att lära sig dansa per korrespondens!

Men det går att i efterhand visa att bristande uppmärksamhet (slökörning) varit den utlösande orsaken. Enligt finska haverikommissioner har 30–40 procent av studerade olyckor den orsaken. Frekvensen är nog högre än så – bara man ställer rätt frågor och undersöker rätt saker.

Nu börjar haverikommissioner på prov även i Sverige. Om det inte ger rättsliga efterräkningar eller påverkar vållandefrågan i försäkringsärenden tror jag att man nu kan utrona vad föraren gjorde just när olyckan inträffade.

En tredje paradox ligger i att vi för att behärska bilen i trafiken måste förbättra vår körtekniska färdighet men därmed också frestas – särskilt om vi är unga – att i daglig trafik utnyttja dessa färdigheter.

Detta får många trafikforskare att ogilla kvalificerad utbildning och anse att den kan medföra snarare än förhindra olyckor. Men detta synsätt medför tekniskt otränade förare som inte behärskar sina bilar.

Fortlöpande träning

Säker bilkörning kräver precis som flygning fortlöpande träning av speciellt svåra och kritiska moment. Precis som i trafikflyget skall vi i daglig trafik undvika att utnyttja dessa färdigheter "på marginalen" men ha dem i reserv med miraklet i Gottröra som åskådligt exempel.

Det gäller att skapa säkra, lättillgängliga och billiga träningsmöjligheter för så många bilförare som möjligt. Efter nödortfölgande träning av sladd och andra svårigheter i körskolan är flertalet bilförare sorgligt och farligt otränade i att kontrollera sin bil i kritiska situationer.

Frestelsen att utnyttja marginalen även i daglig körning måste vi motverka med andra metoder, främst information och intersocial påverkan: vill du bli omtyckt, populär och respekterad kan du inte bete dig så där.

En lika hämmande faktor borde vara strängare straff för dem som verkligen vållar svåra olyckor genom oskicklighet, uppmärksamhet eller bristande hänsyn. I dag bestraffar vi själva felbeteendet även om det inte vållar någon olycka, vilket kräver en omfattande trafikövervakning och kontrollapparater.

Det glesbefolkade Sveriges många och långa vägar kan inte med dagens offentliga finanser bevakas till-

fredsställande. Det är därför en lek med ord att inför varje vinter och sommar fylla tidningarna med varningar för polisövervakning som med få undantag inte blir av.

Dessutom väcker överhetens kontroll och övervakning rebellen inom oss: det blir en sport att bryta mot regler och komma undan.

Därför bör vi ge bilförarna enskilt och som grupp huvudansvaret för bilkörningen inom fasta regler och normer och med klara, logiska och hårda straff när vi vållar olyckor genom att bryta mot dessa regler och normer.

Ett tyskt rättsfall visar effekten av hård påföljd för vållande. Det har mer än poliskontroller och punktvisa fartgränser skakat om alla som utnyttjar den fria farten till att köra mycket fort på Autobahn.

På en trefilig Autobahn stod en bil på vägaren. I högerfilen körde en bil med husvagn och en BMW. I mittfilen kom bakifrån en Porsche i hög fart. Plötsligt skar BMW:n ut för att köra om husvagnen. Porsche-föraren tvärbromsade, fick ett kast och körde på husvagnen så att denna slog i bilen på vägaren. Två personer vid denna skadades svårt. Eftersom fri fart rådde frikände rätten Porsche-föraren, BMW-föraren ansågs vållande.

Dömd för vållande trots fri fart

Nyligen togs målet upp igen med den tyska rikthastigheten 130 km/h som grund. Rätten ansåg nu att Porsche-föraren genom att köra väsentligt fortare bar en del av ansvaret och dömde honom som medskyldig. (Att han inte gick ut i ytterfil antyder att han satt och slöade vid ratten!)

Denna dom anser jag helt korrekt och ett konstruktivt exempel för svensk trafiklagstiftning. Den sätter själva vållandet i blickpunkten. Tyska fortkörare är nu medvetna om att de inte skyddas av att fri fart i princip råder.

Svensk trafikdebatt koncentreras på hastigheten. Man skadas mer i hög än i låg fart. Men meningen med trafik är att komma fram så fort, säkert och ekonomiskt som möjligt. Det gäller att beräkna den optimala hastigheten.

En paradox är att vi koncentrar oss mer när det går fortare. Är körningen inte intressant och omväxlande slappnar koncentrationen och ökar risken för misstag.

Det glesbefolkade Sveriges trafikfattiga vägar har långa "transportsträckor" mellan svårare avsnitt.

Hög koncentration kräver att körningen blir ett kontinuerligt, dynamiskt förlopp som hela tiden håller koncentrationen vid liv. På långfärder uppstår detta flyt vid högre farter än trafikdebattens teoretiker vill godta.

Detta är kärnproblemet i hela den svenska trafikdebatten:

– Låg fart minskar konsekvenserna av olyckor. I tät trafik minskar det också frekvensen. Men på långfärd i gles trafik kan låg fart vålla olyckor genom att förarna tappat koncentrationen, slökor och gör misstag eller somnar.

Här går också skärningspunkten mellan samhällets två dominerande synsätt på människans frihet och ansvar. En hårdknäckt nöt!

Sammanfattning

Vi kan väsentligt minska olyckstalen och mildra olyckornas följder om vi kan få bilförarna att koncentrera sig på att aktivt köra bilen och uppmärksammar och utvecklar rumsuppfattningen och andra viktiga egenskaper och färdigheter. Bilförarens ökade personliga ansvar skall gå hand i hand med aktiv, koncentrerad bilkörning med väl tränad rumsuppfattning och andra nödvändiga färdigheter och ett klimat av ömsesidig hänsyn och gott omdöme.

Konstruktiva förslag från Motormännen

Motormännens Riksförbund är visserligen part i eget mål men också en sällsynt insatt och kunnig instans i svensk trafikdebatt. Därför är Motormännens program för ökad trafiksäkerhet värt att ta på allvar.

Motormännens Riksförbund med över 200 000 medlemmar har utarbetat ett program med åtta punkter för ökad trafiksäkerhet. Mina kommentarer:

1. Bättre vägar. Kommentar: Eftersatt vägunderhåll är kapitalslöseri, ökar riskerna i trafiken, sliter på fordonen och vållar köer och tidsförluster. Det är ett berättigat krav med statens finanser som enda problem. Befintliga vägar måste rustas upp och farliga miljöer undanröjas. Kringfartsleder och helt nya vägar beror även på ekonomin och miljön.

2. Bättre trafikutbildning. M föreslår bla 16 år för övningskörning, skolundervisning och ökad användning av radio och TV för nyttoinriktad trafikinformation utan pekpinna. Kommentar: Jag instämmer men betonar att man måste bestämma vad som skall läras ut och hur. Hit hör att uppmärksamma vikten av rumsuppfattning, koncentrationsförmåga och intersocialt ansvar.

3. Ökad polisövervakning. M vill öka den öppna och minska den dolda övervakningen, minska hastighetsövervakningen och öka övervakningen av farliga manövrer, alkohol- och annan påverkan, bilstölder etc. Kommentar: Bevakningen totalt behöver knappast ökas, men den bör göras öppet och koncentreras till potentiellt farliga platser och tider och uppenbart farliga beteenden.

4. Inför haverikommissioner. Kommentar: Utmärkt, men de måste också utröna vad föraren verkligen gjorde i olycksögonblicket för att mäta slökorningens utbredning och betydelse för olyckorna.

5. Krafttag mot grova överträdelser. M vill uppmärksamma andra grova trafikbrott och anser att för stora resurser ges åt hastighetsövervakning. Kommentar: Färre men klarare och mer logiska lagar, regler och normer bör kompletteras med hårdare straff för verkligt vållande av olyckor.

6. Hastighetsanpassade vägar. M vill införa EG:s föreslagna gränser 40–60–80–100–120 km/h i stället för TSV:s förslag 50–80–100. Kommentar: Bra med mer flexibla gränser och högre fart på våra säkraste vägar, motorvägarna. Jag kan tänka mig 120 km/h rikthastighet med stränga straff för vållande av olyckor.

7. Förenklad skyltning och förbättrade trafiksignaler. Kommentar: Mycket angeläget! I dag vållas olyckor av felplacerade, svårslästa, ologiska etc skyltar. De skymms av träd och buskar, bussar och långtradare. Vägarbeten är inkonsekvent och trafikfarligt skyltade.

8. Trafiksäkrare fordon. Kommentar: Angeläget men står i konflikt med ekonomi, miljö och praktisk användbarhet. Krocksäkra bilar är stora, tunga och dyra och drar mycket bränsle. Strömlinjeformade bilar har dålig sikt. Med lätta bilar med bra sikt undviker man lättast olyckor.