

Att bara förlänga utbildningen räcker emellertid inte om man vill nå en varaktig effekt.

mer ner till när förmåga och färdigheter utvecklats? Skulle man acceptera debuterande styrmän med så höga risker att sätta fartytgen på grund?

Svaret är väl givet. Ingen kan vara nöjd med en utbildning som släpper ifrån sig förare med så pass höga risker under de första åren som vår bilförarutbildning gör. Något måste göras.

Att sänka nya körkortshavares olycksrisk är åtminstone i princip enkelt. Det gäller bara att behålla eleven tillräckligt länge i utbildningen så att han där får en del av den träning som han annars får skaffa sig på egen hand.

En annan sak är att grundutbildningen inte kan göras orimligt lång. Frågan är hur pass mycket mera de färdighetsinriktade delarna av grundutbildningen kan förbättras när det som behövs framför allt är träning och åter träning.

Att bara förlänga utbildningen räcker emellertid inte om man vill nå en varaktig effekt. För att kunna pressa ner den stabiliserade risknivån behövs också en kvalitativ förbättring med nya metoder och ny inriktning.

En kvalitativ förbättring vore att utveckla en annan sida av körförmågan, nämligen konsten att anpassa körningen efter den egna prestationsförmågan. Brister i prestationsförmågan gör ju faktiskt inte så mycket, om bara de debuterande förarna inser sina begränsningar och anpassar körsättet efter detta och att de förstår hur pass mycket körrutin som faktiskt erfordras innan risknivån stabiliseras. Deras subjektiva körförmåga får inte växa snabbare än den objektiva.

Det lönar sig knappast att verbalt påtala dessa ting för elever under utbildning. Däremot kan det vara värt att pröva om inte demonstrationer av olika trafiksituationer kan ge resultat. Eleverna skulle försättas i svåra situationer för att få känna på hur pass svårt det faktiskt är att klara av dem när man väl hamnat där. Sådana situationer kan säkerligen utvecklas från halka, mörker osv. Handfasta situationer där eleverna misslyckas bör leda till riktigare

insikt om de egna begränsningarna och ge grund för en defensiv körstil som minskar risken att köra sig in i kritiska situationer.

Ett strukturproblem

Problemet med dagens förarutbildning är att pedagogiska och metodiska initiativ som höjer kvaliteten och därmed kostnaderna är svåra att genomföra så länge som eleverna kan reagera genom att gå till privatutbildning. Den behöver i och för sig inte ge trafikfarligare förare – det vet vi faktiskt inget om – utan problemet är att den genom sin blotta existens gör många pedagogiska förbättringar omöjliga att genomföra.

Det är en sak med rationaliseringar som gör trafikskoleutbildningen billigare och snabbare leder till körkort. En del sådant har förekommit under årens lopp. Det har oftast inte gjort någon trafiksäkerhetsintresserad glad.

Verkliga förbättringar som leder till ökad säkerhet kostar pengar, antingen i form av utvecklingskostnader, förlängd eller på annat sätt dyrare utbildning. Men eleverna kan kanpasst förväntas värdera sådana säkerhetsförbättringar tillräckligt positivt. Det är naturligt att de vill ha sina körkort snabbt och billigt. Därför riskerar pedagogiska förbättringar att medföra att eleverna ökar sin privatutbildning på bekostnad av trafikskoleutbildningen.

Privatutbildningen är idag betydande och den tycks ha ökat under senare år. Vanligast är den bland dem som är 18 år när de tar körkort, den grupp för vilken det kanske vore särskilt angeläget med en systematisk och professionell utbildning i trafikskola.

Om förarprovet gav ett tillförlitligt mått på körkortsaspirantens framtida olycksrisk, vore det inga problem. Då behövde man bara höja godkännandegränserna för att få ned debutanternas olycksrisker.

Verkliga förbättringar som leder till ökad säkerhet kostar pengar, antingen i form av utvecklingskostnader, förlängd eller på annat sätt dyrare utbildning.

.....
Men effekterna kommer inte lika lätt som man ibland tror, inte lika ofta, och bara under särskilda förutsättningar.
.....

Och då skulle en effektiv trafikskoleutbildning – även om den kostade mera – konkurrera ut privatutbildningen genom att kunna lotsa eleverna genom provet.

Men så är det inte. Provet saknar prognosvärde. Det är metodologiskt inte möjligt att förbättra det så att individuella prognoser kan göras med den säkerhet som i så fall skulle erfordras.

Därför är det synd att trafiksäkerhetsutbildningens förslag inte ledde någon vart. Det försökte integrera trafikskoleutbildning och privatutbildning. I princip var det ett bra förslag, även om vissa detaljer kunde diskuteras.

Trafiksäkerhetsinformation – övertalningsförsök

Det man inte hinner med under förarutbildningen får man senare försöka rätta till med trafiksäkerhetsinformation i massmedia.

Masskommunikation är i huvudsak monologer från en källa till ett auditorium via elektroniska eller tryckta media.

Trafiksäkerhetsinformation i massmedia försöker höja trafiksäkerheten genom att påverka trafikanternas beteende genom övertalning. Den syftar till att vidmakthålla och främja beteenden som man vet eller tror leder till lägre olycks- och skaderisker.

Övertalningen består av information som har två syften: att öka trafikanternas kunskaper om ett åsyftat beteende, och att få dem positiva till att utföra det.

Ger kampanjer trafiksäkerhetseffekter?

Ja. Det finns många exempel på kampanjer som åstadkommit såväl beteendeförändringar som ökad trafiksäkerhet (se exempelvis översikter OECD 1971, Wilde 1976).

Men effekterna kommer inte lika lätt som man ibland tror, inte lika ofta, och bara under särskilda

förutsättningar. Det gäller att hitta den rätta nischen för informationen.

En viktig förutsättning är att informationen är tillräckligt instruktiv så att det klart framgår vilket beteende som man vill att trafikanterna skall utföra. Allmänna kampanjer ger inga resultat. Ju enklare och mer väldefinierat beteendet är och den situation i vilket det skall tillämpas, desto större är utsikterna att mottagaren förstår. Desto större är chanserna för en beteendeeffekt. Och det är bara sådana som kan ge effekt på trafiksäkerheten.

Den andra förutsättningen är naturligtvis att beteendet har någonting med säkerheten att göra. Det finns exempelvis en del beteenden i trafiklagstiftningen vars säkerhetsrelevans kan ifrågasättas.

Ett kritiskt trafikantbeteende måste identifieras i det säkerhetsproblem som valts till objekt för kampanjen. Det måste ha ett påtagligt samband med problemets olycksrisker. Det blir då kampanjens målbeteende. Kampanjens syfte blir följaktligen att undertrycka eller modifiera det, eller ersätta det med annat beteende som är säkrare. Bara om denna olycksgenereringsmodell är riktig kan kampanjen få effekter på säkerheten. Annars spelar det ingen roll hur mycket man än lyckas få trafikanterna att ändra beteende.

Om man inte kan dokumentera något kritiskt beteende, eller om säkerhetsproblemet bottnar i ett orsakskomplex där beteendet drunknar, måste man inse att det inte är fråga om ett informationsproblem. Andra åtgärder måste till. Här finns ett förledande drag i informationskampanjer. Inte många andra åtgärder syns så mycket och ger så mycket publicitet. Det är ibland alltför lätt att visa handlingskraft med kampanjer.

En tredje förutsättning är att man har någon idé om hur övertalningen skall gå till. Hur skall trafikanterna förmås att utföra det åsyftade beteendet? Bara om den påverkansmodell kampanjen grundas

.....
Ett kritiskt trafikbeteende måste identifieras i det säkerhetsproblem som valts till objekt för kampanjen.
.....

Chansen att få effekter ökar om kampanjerna kombineras med andra åtgärder.

på är riktig, kan resultat uppnås.

Men det räcker inte. Ytterligare en del förutsättningar måste finnas, exempelvis att informationen distribueras så att den når målgruppen, och att den utformas så att den upptäcks i massmediaflödet.

Är alla dessa villkor uppfyllda har trafiksäkerhetskampanjer en viktig roll att spela. Ser man det från en strikt kostnads-nyttospekt finns det exempel på kampanjer som på kort tid givit intäkter i form av minskade olyckskostnader på 200 gånger de pengar kampanjen kostat. (Lalani & Holden 1978).

Chansen att få effekter ökar om kampanjerna kombineras med andra åtgärder, t.ex. ändring i trafikförfattningarna, polisövervakning, regleringsåtgärder i trafikmiljön osv.

All verkningsfull information består av saklig substans i pläderande form. Det räcker inte med att bara informera om en trafikregel. Man måste också pläderna för den – åtminstone om man intresserar sig för om trafikanterna kommer att följa den – genom att utveckla dess faktiska och subjektiva fördelar. Pläderna utan saklig substans är likaså utan effekter. Den organisatoriska uppdelning av trafiksäkerhetsinformationen i en pläderande och en saklig del som nyligen genomförts, är konstruerad utan hänsyn till förutsättningar för effektiv informationsverksamhet. Framtiden får utvisa vilken faktisk betydelse informationen får i säkerhetsarbetet.

REFERENSER

- Brorsson, B.: Bilförarens risk att bli delaktiga i trafikolyckor. Trafiksäkerhetsverket, rapport 37, Borlänge 1983.
- Edvardsson, K. & Degermark, M.: Bältesanvändningen i Sverige 1971–1975. Effekter av kampanjer och lagstiftning. Trafiksäkerhetsverket, Infogrp PM nr 105, Borlänge (Stockholm), 1975
- Lalani, N. & Holden E J.: The Greater London "Ride Bright" campaign—Its effect on motorcyclist conspicuity and casualties. Traffic Engineering & Control, 1978, 19, 404–407.
- OECD. Road safety campaigns: Design and evaluation. Paris 1971.
- OECD. Driver instruction. Paris 1976.
- Roosmark, P.-O.: Trafiksäkerhet – utveckling, situation och problem. Bilaga 1 i Trafiksäkerhetsutredningens betänkande Trafiksäkerhet – problem och åtgärder. Kommunikationsdepartementet, Stockholm, Ds K 1980: 7.
- Spolander, K.: Hur fungerar bilförare de första åren? En modell för förarbete. Statens väg- och trafikinstitut, rapport 260, Linköping 1983.
- Spolander, K.: Icke publicerade data från pågående undersökning vid statens väg- och trafikinstitut, Linköping 1983 (b).
- Thulin, H.: Risker i trafiken för olika åldersgrupper och färdssätt – baserat på uppgifter från polisrapporterade trafikolyckor samt resultat från SCBs resvaneundersökning 1978. Statens väg- och trafikinstitut, rapport 209, Linköping 1981.
- TSU. Trafikant- och förarutbildning. Betänkande avgivet av Trafiksäkerhetsutredningen. Kommunikationsdepartementet, Stockholm, Ds K 1979: 11.
- Wilde, G. J. S.: Mass media communications for pedestrian safety. Studies of Safety in Transport. Queen's University, Kingston, Ontario 1976.