

Bussförarens riskuppfattning

av fil.kand. **Anders af Wåhlberg**

Trafikforskning är ett mycket livaktigt och samhällsekonomiskt viktigt område i hela den industrialiserade världen och fortsätter att öka i betydelse i takt med fordonsparkens utvidgning och det ökade resandet. I slutänden syftar i princip all denna forskning till ökad säkerhet, vilket ibland uttrycks som minskad risk.

Men vad menas egentligen med risk? Detta begrepp visar sig vid närmare undersökning vara både omstritt och mångfacetterat. I denna artikel presenteras några aspekter på riskbegreppet i anslutning till en direkt undersökning om vad ett antal bussförare uppfattar som risker i trafiken.

Anders af Wåhlberg

Varje år skadas ett stort antal människor i olyckor i trafiken. Den övervägande delen (minst 90%) av dessa olyckor kan tillskrivas den mänskliga faktorn (Parker, 1992). Vissa människor råkar också ut för oproportionerligt många olyckor, exempelvis yngre förare (Campbell, 1991). Att förstå de mekanismer som styr människors så kallade felhandlingar, riskbeteende och allmänna uppträdande i trafiken är därför ett av trafikforskningens viktigaste mål. Med kunskap om vad som orsakar att människor handlar fel i trafiken kan man kanske också göra något åt det. I dagens samhälle tror man att så kan ske genom utbildning, förändrad trafikmiljö och regler, annorlunda ("säkrare") fordon och transportsätt etc.

Bland alla olika trafikantter som finns på

våra vägar kan man skilja mellan två stora grupper: yrkesförarna och privattrafikanterna. Till yrkesförarna hör alla som har fordonet som sin huvudsakliga arbetsplats, det vill säga de som sysslar med person- och gods-transport; förare av taxi, lastbilar och bussar, men även exempelvis mc-bud.

Sedan finns de som bara rör sig i trafiken privat. Mellan de två grupperna finns en gråzon av personer som visserligen ofta befinner sig i trafiken i arbetet, men inte har den som arbetsplats, utan bara som transportsträcka mellan det verkliga arbetets olika tjänsteplatser, exempelvis hantverkare av olika slag.

Denna undersökning har möjliggjorts genom ett stipendium från Svenska Försäkringsföreningens Minnesfond. Tack till docent Lars Åberg för konstruktiv kritik och givande diskussioner.

Trafikforskning har till stor del handlat om vad privattrafikanterna gör och möter för problem. När yrkesförare studerats har det ofta varit ur trötthetssynpunkt (exempelvis Brown, 1993), eller för att de med sina långa körsträckor haft mer tillförlitliga frekvenser och säkrare registrering av olyckor. Detta handlar alltså om kvantitativa skillnader. Till underlaget för denna artikel hör emellertid en tanke om att det finns en kvalitativ skillnad mellan yrkes- och privattrafikanter. Denna hypotes är ännu inte helt utvecklad, men i all enkelhet går den ut på följande: En privattrafikanter har (oftast) en så kallad självreglerad uppgift (self-paced task), vilket betyder att han inte har någon speciell tidspress på sig. En yrkeschaufför har däremot tidsgränser att ta hänsyn till i sitt framförande av fordonet, ofta exakta och ganska krävande sådana. Detta gör uppgiften kvalitativt annorlunda, och motiverar att man gör separata studier som tar hänsyn till yrkesförarens speciella situation. Dessutom sker förmodligen ett urval från normalbefolkningen av vilka som blir och förblir yrkesförare och då uppkommer genast frågor om validitet och generaliserbarhet av undersökningar gjorda i laboratorium och på privattrafikanter. För att besvara den typen av frågor krävs fältstudier av yrkesförare i avsikt att påvisa sådana skillnader, något som ännu så länge inte gjorts.

Forskningsläge

Varför handlar människor som de gör i trafiken? Det finns två teoribildningar som är intressanta i samband med den föreliggande studien: riskteori och attributionsteori. De tar upp olika aspekter av den mänskliga tillvaron som är tillämpliga även i trafiken, och är i allmänhet kompatibla med varandra.

Riskteorier

När det gäller risk finns två konkurrerande teorier: Wildes (1982b, 1988) riskhomeostasteori och Summalas (1988) nollriskteori.

Wilde hävdar huvudsakligen att människor har en intern, subjektiv målnivå för risk, vilken de försöker att ligga varken över eller under och alltså anpassar sitt beteende efter. Detta har konsekvenser för vilka åtgärder som kan vara effektiva för exempelvis trafik-säkerhet, eftersom en av trafikanten uppfattad minskning i fara i miljön automatiskt skulle leda till en förändring till ett farligare beteende (Wilde, 1982a). Denna teori är mycket omdiskuterad (se exempelvis McKenna, 1988), framförallt för tanken om en målnivå.

Summala däremot hävdar att man i det rutinmässiga dagliga livet inte alls uppfattar någon risk, utan aktiverar risktänkandet om någonting i miljön indicerar en risknivå som ligger över ett visst (personligt, subjektivt) kriterium (Summala, 1995). Om så sker ändras personens beteende för att sänka risknivån. Även Summala hävdar att en uppfattad minskning av risk leder till ett kompensatoriskt beteende i mer riskfylld riktning. Med ökad erfarenhet vänjer man sig och höjer farten.

Attributionsteori

Andra forskare har i anslutning till dessa teorier lagt fram förslag, exempelvis inlärningsteoretiskt grundade, som i princip hävdar att eftersom vi i de flesta fall belönas för att utföra riskfyllda handlingar i trafiken (exempelvis komma fram i tid), och sällan bestraffas (böter, olyckor) så lär vi oss att ta risker (Fuller, 1988).

Attributionsteori handlar om hur människor bearbetar information för att bestämma orsaker till händelser, vilket vi alltid gör, automatiskt. Detta mycket vardagliga fenomen har visat sig vara både lagbundet och felbemängt. Normalt sett tenderar man nämligen att göra skillnad i vad man antar vara orsak på så sätt att andra människors handlingar i högre grad antas bero på deras personlighet, medan ens egna handlingar beror mer på situationen (Lourens, 1990).

Attribution kan ha stora konsekvenser för

säkerhet, speciellt i alla slags människa-maskinmiljöer. Betänk skillnaden mellan att en arbetsledare drar slutsatsen att en arbetare har varit slarvig och orsakat en olycka, jämfört med att slutsatsen blir att arbetsituationen är farlig. Vilken slutsats som dras är beroende av den information som finns och attributionsreglerna, och påverkar vilken handlingslinje man sedan följer, med i detta exempel uppenbara följder för säkerheten på arbetsplatsen.

Attribution styrs alltså av ett litet antal tumregler, och dessa aktiveras och styr orsakstänkandet hur lite information det än finns. Människor avstår inte från att attribuera bara för att de inte har någon egentlig kunskap. Detta är en av attributionsteorins viktigaste tumregler: ju mindre vi vet, desto mer tenderar vi att ange människan som orsak. Detta är viktigt att komma ihåg i trafiken, där det är mycket svårt att sätta sig in i andra trafikanters situation på grund av de snabba förändringarna och den ytliga kontakten. I attributionstekniska termer kan man säga att i trafik finns inte distinctiveness och consistency. Dessa båda begrepp gäller kunskap om tidigare beteenden i olika situationer för en speciell person, något som vi inte kan ha om majoriteten av de trafikanter vi möter. Vad vi kan använda oss av är istället den tredje kunskapsdimensionen, consensus. Denna handlar om hur andra personer har agerat i samma situation (DeJoy, 1994).

Ännu så länge har inte attribution i trafik studerats i någon större utsträckning, men resultat finns som pekar på att den följer samma regler där som i övriga sociala interaktioner (Baxter et al, 1990).

Den slutliga analysen av den studie som föregick den förhandenvarande verkade visa på (självrapporterade) samband hos bussförare mellan framfusighet och (uppfattad) avsaknad av risker (af Wählberg, 1995). Förarna verkade utnyttja trafiksituationer där de förmodligen ansåg sig kunna vara framfusiga

utan att riskera något, i termer av olyckor och juridiska påföljder. Med denna kunskap i bagaget blev det då intressant att veta vad förarna ansåg som risker.

Syfte

Avsikterna med denna artikel är tre: För det första att undersöka hur den generella subjektiva (verbaliserade) riskuppfattningen hos bussförare faktiskt ser ut. För det andra att reda ut hur denna skall tolkas i förhållande till forskning om risker och attribution. För det tredje (och viktigaste) att generera idéer till nya studier, det vill säga frågeställningar som kan vara intressanta av teoretisk eller praktisk anledning utifrån vad som framkommit av denna studie. Som nämndes ovan är yrkestrafikanter en sällan studerad grupp och därför behövs denna typ av beskrivande forskning för att kartlägga området.

En studie är direkt given: att kontrollera om förarnas självrapporterade subjektiva uppfattning faktiskt styr deras beteende, alltså om de kör som de säger. För att kunna kontrollera denna subjektiva uppfattning mot ett objektivi kriterium krävs det en större, enkätbaserad undersökning av riskuppfattning, korrelerad med en fältstudie på faktiskt beteende. Det är nämligen något tveksamt om man faktiskt kör som man säger, eftersom svaren exempelvis kan spegla en normal åsikt (att det finns faror i trafiken) och inte förarnas faktiska attityd. Att uttryckta åsikter är en dålig prediktor för beteende är ett resultat som framkommit i ett sådant försök som Howarths (1988), som visade att den vanliga åsikten att man måste vara extra försiktig i trafiken när det finns barn i närheten av vägen inte hade någon som helst inverkan på faktiskt beteende.

Hypoteser

Vad uppfattar yrkesförare som risker i trafiken, deras arbetsplats, och hur stämmer denna uppfattning med verkligheten? En rimlig

tanke är att de är tämligen realistiska i sin uppfattning (den subjektivt upplevda risken är nära den objektiva), eftersom de tillbringar så mycket tid i denna miljö. Vissa problem verkar dock finnas med självrapportering, liksom med vad som egentligen är objektiv olycksrisk. För att försöka bedöma hur realistiska förarna är skall deras uppfattning jämföras med tillgänglig statistik.

Tills vidare anses här riskuppfattningen vara en av de bestämmande faktorerna för förarnas trafikbeteende, på så sätt att det finns ett tak för vilken risknivå man tolererar innan motåtgärder sätts in, i enlighet med Summalas teori. Om man då uppfattar att det finns färre risker säger både Summala och Wilde att detta leder till kompensering, det vill säga en (uppfattad) höjning av säkerheten i trafikmiljön leder till ett annorlunda (mer riskfyllt) beteende. Detta skall diskuteras i anslutning till förarnas riskuppfattning.

När det gäller attribution kan man enkelt förutsäga att andra trafikanters beteenden uppfattas som huvudsakligen personberoende, medan det egna uppträdandet ses mer som situationsstyrt.

Metod

Procedur

För att undersöka hur yrkesförarens generella verbaliserade riskuppfattning ser ut, gjordes intervjuer med busschaufförer vid Uppsala Läns Trafik, som bland annat sköter lokalbusstrafiken i Uppsala. Tiden för intervjun skiftade mellan en halv och en hel timme.

Frågorna handlade om vad de ansåg utgöra risker vid busskörning i termer av hur åtta andra trafikantgrupper (bilister, cyklister, fotgängare, motorcyklister, mopedister, taxi-, buss-, och lastbilsförare) uppför sig i trafiken, farliga ställen i den fasta trafikmiljön (specifikt och generellt) och vad förarna själva kan utföra för riskfyllda handlingar. Även stress, tidtabellen och framfusig körning som riskfaktorer togs upp. Förutom allmänna omdömen efterfrågades också konkreta exempel på beteenden. Till sist ombads den intervjuade att rangordna de åtta olika trafikantgrupperna ifråga om deras farlighet för busskörning, från 1 (mest farligt) till 8. Om det var svårt att skilja på några grupper fick dessa samma rang.

Intervjun var av halvstrukturerad typ, med gott om utrymme för den intervjuade att ta upp olika aspekter som inte direkt efterfrågades. Om försökspersonen hade svårt att svara på en fråga av begriplighetsskäl, omformulerades denna tills klar förståelse var uppnådd. Om frågan fortfarande inte kunde besvaras betecknades den med "ingen åsikt".

För sitt deltagande belönades förarna med en biocheck á femtio kronor vardera.

Försökspersoner

Tjugo förare som kör lokalbuss deltog, varav två kvinnor, vilket innebär att fördelningen ungefär motsvarade den totala könsfördelningen för chaufförer vid ULT. Rekryteringen skedde via anslag och personlig kommunikation. Ålder, årlig arbetstid och privat kör-

Tabell 1. Max-, medel- och minimivärden för förarnas ålder, tid för innehav av B-körkort, tid för innehav av DE-körkort, tid som professionell busschaufför, arbetstid som busschaufför de senaste två åren och körda mil privat.

| | Ålder | B-körkort | DE-körkort | Tid i yrket | Arbetstid | Mil privat |
|-------|-------|-----------|------------|-------------|-----------|------------|
| Max | 55 | 37 | 34 | 25 | 4000 | 5000 |
| Medel | 39,6 | 19,7 | 11,2 | 8,5 | 2669 | 2032 |
| Min | 26 | 7 | 2 | 0,8 | 500 | 50 |

sträcka, tid av innehav av DE- respektive B-körkort¹ och tid i arbetet för de intervjuade skiftade enligt tabell 1. Spridningen av de olika värdena var god och kan antas motsvara normalfördelningen inom bolaget.

En anledning finns till att denna grupp kanske inte är helt representativ för populationen: den utgjordes av frivilliga, vilket gör att personer med negativ inställning till intervjuer blev underrepresenterade. Det är fullt möjligt att dessa även har en något annorlunda inställning till andra trafikanter.

Resultat

Olika trafikantkategoriers beteenden

Den tydligaste åsikten var att cyklisterna i Uppsala är farliga. Femton av tjugo placerade dem högst i rangordning, de andra som nummer två eller tre (se tabell 2). Utan respekt för några regler (rött ljus, färdriktning, trottoar etc) får de fram var och hur som helst, tydligen utan att förstå faran i det hela. De kan därvid dyka upp var som helst, exempelvis på vänstersidan av bussen, eller rakt framför från sidan. Ett annat problem är att cyklisterna ofta åker utan lyse på natten och därför är mycket svåra att upptäcka.

På god andraplats som faromoment kom fotgängare, placerade på första till tredje plats. De upplevdes som speciellt besvärliga i cent-

rala Uppsala, där kombinationen av oberäkneligt beteende, stora folkmassor och mycket jäkt gör busskörningen vansklig. Förarna räknar alltid med att någon kan kliva ut i gatan framför bussen utan att se sig för.

När det gällde bilisterna fanns det ett brett spektrum av åsikter, från att anse dem vara lika illa som cyklisterna ("dålig trafikmoral"), till att tycka att de uppförde sig bra. I genomsnitt kan de nog sägas hamna på tredje plats som faromoment, liksom i rangordningen. Ett vanligt klagomål var även här brist på kunnande om och respekt för trafikreglerna. Speciellt omkörningar av bussar vid hållplatser och övergångsställen sågs som farliga beteenden.

Taxiförare ansågs av de flesta vara säkrare i trafiken än andra bilister, trots att de kör fortare. En viss samhörighet med denna yrkeskår framkom ofta ("de kan sin sak, de jobbar ju med det"). Man kunde därför lita på och samarbeta med dem på ett helt annat sätt i trafiken än icke-yrkestrafikanter, eftersom de bättre känner till och följer reglerna och därmed inte är så oberäkneliga.

Mopedister ansågs dels vara alltför ovanliga för att egentligen kunna ligga till grund för någon åsikt, dels som likvärdiga med cyklisterna vad gällde uppträdande. En liknande situation verkade föreligga med motorcyklisterna: de är alltför få för att märkas något särskilt. Problemet med dem ansågs snarare vara att de inte syns, och möjligen kör för fort i vissa

Tabell 2. Max-, medel och minimumvärden samt standardavvikelser för de åtta olika trafikantgrupperna; cyklisterna, bilisterna, fotgängarna, taxiförarna, bussförarna, lastbilsförarna, motorcyklisterna och mopedisterna. Dessa är rangordnade från 1 (farligast) till 8 av de tjugo bussförarna. Om det inte gick att skilja på två grupper gavs de ett medelvärde.

| | Cyklist | Bilist | Fotg. | Taxif. | Bussf. | Lastb. | Mc. | Mopedist |
|--------|---------|--------|-------|--------|--------|--------|------|----------|
| Max | 1 | 1 | 1 | 4 | 4 | 4 | 2 | 2 |
| Medel | 1,30 | 3,10 | 2,25 | 5,55 | 6,95 | 6,60 | 5,40 | 4,65 |
| Min | 3 | 5 | 3 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 |
| St.av. | 0,57 | 1,02 | 0,79 | 1,15 | 1,10 | 0,88 | 1,76 | 2,13 |

¹ DE-körkort gäller för buss, B-körkort för personbil och lätt lastbil.

lägen. Däremot ser de sig för och är försiktigare än många andra trafikanter.

Fordonets storlek var också mer utmärkande för lastbilarna än deras förarens beteenden: de är i vägen när de parkerar, men kör bra. Det enda undantaget från detta var långträdare på E4: speciellt på natten kör de gärna mot rött.

Andra bussförare var den kategori som ansågs minst farlig. Istället påpekade man gärna att samarbetet var gott dem emellan, och att man kunde lita på varandra, i den meningen att man inte gjorde oväntade manövrer och samarbetade i trafiken. Några ansåg att en mindre grupp förare kunde bete sig illa, dock inte mot andra bussar.

Vad gällde det egna riskbeteendet i trafiken så nämndes flera handlingar som hade med dåliga marginaler att göra, exempelvis hög fart, att köra ut i korsningar och från hållplatser nära annan trafik och onödiga omkörningar. En annan huvudfaktor verkade vara slarv med uppmärksamheten, exempelvis vid utkörning från hållplatser och i korsningar.

Ett allmänt omdöme om risk efterfrågades också; alltså vad de ansåg som farligt beteende hos trafikanter generellt. Detta var för en del svårt att besvara; sex personer avgav inget svar. I övrigt var åsidosättande av regler det vanligaste svaret, samt olika manövrer med dåliga marginaler som gemensamt tema. Regelbrott var också något som dök upp i ett flertal av de åtta trafikantkategorierna, ofta i samband med opålitlighet. Motsatsen, regelbrott och pålitlighet, ansåg man ofta känneteckna taxi- och lastbilschaufförer.

Bland alla dessa olika åsikter fanns det en stor variation, och bara ett fåtal genomsnittsvärden kan sägas vara en allmän uppfattning. Detta gäller cyklisterna såsom farliga, besvärliga och regelbrytande, samt bussförarna som pålitliga och ofarliga. Man kan dock även urskilja att yrkesförare (buss, lastbil, taxi) i allmänhet får kraftigt lägre riskvärden än privattrafikanter, med undantag av motorcyklister.

Personliga faktorer

Anledningarna till egna farliga beteenden angavs som trötthet, dålig koncentration och stress. En majoritet av förarna uppgav att de känner sig stressade någon gång, ofta av tidtabellen och besvärliga passagerare. Detta kunde ibland inverka på körningen så att den blev mer framfusig. Trötthet och irritation verkade dock ha mer med riskfyllda misstag att göra, medan stress gav upphov till medvetna (ofarliga) brott mot trafikregler. Dessa tendenser var tydligare hos yngre förare än äldre, vilket var väntat; det finns en mängd studier som pekat på att yngre kör hetsigare och farligare än äldre. Detta uttalades också direkt av några förare: "när man var yngre så körde man väl lite hårdare, men nuförtiden tar man det lugnt...".

Trafiksituationer

När det gäller den fasta trafikmiljön var åsikterna ännu mer skiftande än vad gällde trafikanterna. Två frågor ställdes: om det fanns platser i Uppsala som de uppfattade som speciellt farliga, samt om det fanns mer generella trafiksituationer som de uppfattade som riskfyllda. Det enda som möjligtvis kan sägas vara gemensamt i svaren var att city ansågs farligt, där nämnde flera personer olika ställen som ligger inom den absoluta stadskärnan. Denna tendens var dock svag. Några gemensamma generella omdömen fanns inte, och frågan ansågs mycket svårbesvarad.

Bussolyckor

På frågan om vilka olyckor som är vanligast med bussarna fanns en mängd olika svar. Kollisioner med cyklister var vanligast, följt av olyckor med fotgängare och bilister. Av situationer var det utkörning från hållplats samt påkörning bakifrån som var vanligast. Spridningen var dock alltför stor för att någon slags enhetlighet kan påstås finnas. Detta var också en fråga som ansågs mycket svårbesvarad.

Korrelationer med tid

En viss tendens till systematisk variation finns i materialet, såtillvida att äldre förare verkar uppfatta färre risker i trafiken än yngre. Beräknade på det antal riskfyllda beteenden som personerna räknat upp som karakteristiska för de åtta trafikantkategorierna finns det negativa korrelationer med ålder, tid för innehav av B- och DE-körkort samt tid i yrket (se tabell 3).

Diskussion

Trafikantkategorier

I denna undersökning användes åtta olika trafikantkategorier, vilket accepterades av alla tillfrågade såsom en användbar uppdelning. Ett tillägg skulle dock kunna göras, baserat på en uttryckt nyansering av en intervjuad och tolkning av flera andras uttalanden. Detta gäller lastbilschaufförer. Det anses finnas en skillnad mellan dem som kör C-och dem som kör CE-fordon². Denna uppdelning sammanfaller till stor del med den mellan gods-transport inom och mellan städer. Det verkar alltså motiverat med en ytterligare uppdelning vid vidare forskning. Denna typ av uppdelning har tidigare gjorts för att studera arbetstidens inverkan på olycksfrekvens (Hamelin, 1987).

Om man jämför svaren gällande trafikantkategorierna med olycksstatistik för Uppsala under 1994 (Sundbom, 1995) finner man att det finns en viss överensstämmelse. Sålunda var antalet personskador störst bland cyklister, tätt följda av bilisterna, med fotgängar-

na en god bit efter. Antalet skadade mopedister och motorcyklister var ytterligt litet. Det finns dock flera svårigheter med denna jämförelse, exempelvis att cyklister naturligtvis lättare blir skadade vid kollisioner än exempelvis bilister. Sammanfattningsvis kan man säga att sambandet mellan förarnas åsikter och faktisk olycksfrekvens för olika trafikantkategorier verkar svagt.

Tyvärr är det omöjligt att avgöra om det allmänna olycksmönstret i Uppsala gäller även för olyckor med bussar inblandade. Varken ULT eller Uppsala Gatukontor har för närvarande någon statistik över bussolyckor i Uppsala. På ULT är detta dock på väg att ändras, så förhoppningsvis kommer åtminstone de senaste årens data att bli tillgängliga under 1996. På begäran försöker också Gatukontoret att ta fram data på bussolyckor ur sitt material, något som tydligen är möjligt men inte tidigare gjort.

Trafiksituationer

Ingen av förarna besvarade frågan om farliga ställen i Uppsala genom att nämna de platser som är mest olycksdrabbade. Dessa är alla korsningar, men ingen kom heller på idén att säga att korsningar generellt är farliga, trots att det nästan alltid var korsningar som nämndes när specifika riskfyllda ställen efterfrågades. Man kan därmed säga att förarnas subjektiva riskuppfattning absolut inte stämmer överens med en på sannolikhet byggd objektiv risk, med förbehållet att en nyansering kan bli nödvändig när statistiskt material för bussolyckor blir tillgängligt.

Tabell 3. Korrelationerna (Pearson) mellan antal rapporterade risker och ålder, tid för innehav av B-körkort, tid för innehav av DE-körkort och tid som busschaufför. Markerat värde signifikant vid $p < 0.05$.

| Korrelationer | Ålder | B-körkort | DE-körkort | Yrke |
|---------------|-------|-----------|------------|------|
| Riskantal | -.26 | -.34 | -.60* | -.30 |

²C-körkort gäller för tung lastbil, tillägget E för tung släpvagn.

Korrelationer med tid

Tendensen i materialet, att äldre förare rapporterar färre risker är svag, med endast ett signifikant värde. Att det finns korrelationer med alla de fyra variablerna ålder, olika körkort och yrkesverksam tid är naturligt, de har naturligtvis mycket höga korrelationer sinsemellan, då de ökar i samma takt med tiden.

Metoden för att beräkna styrkan i riskuppfattningen är en presumtiv felkälla, att bara räkna antalet rapporterade risker i en rapport som egentligen inte är avsedd för den sortens beräkning är tveksamt. Kvarstår gör dock frågetecknet, kan det vara på detta sätt?

Vad korrelationerna säger är att det finns ett negativt samband med tid vilket förmodligen är detsamma som erfarenhet. Den kraftigaste (och enda signifikanta) korrelationen är mellan antal risker och tid för innehav av DE-körkort. Detta resultat förtjänar mer uppmärksamhet i framtiden. Är det inte ett mätfel kan implikationerna bli mycket intressanta. För varför skulle just tiden för innehav av busskörkort vara så starkt förbundet med riskuppfattning?

Studier och statistik

Vad säger oss detta? Uppenbart är att de flesta förare har en relativt medveten uppfattning om vad de identifierar som faror i trafiken, det vill säga de kan verbalisera sina åsikter, även om det bland de undersökta fanns stora skillnader i denna förmåga. Frågan är om de också agerar utifrån detta, samt om deras uppfattning är korrekt (i förhållande till något kriterium). Kanske är deras uppfattningar också annorlunda när de befinner sig i trafiken och när de talar om sin körning. För att besvara dessa frågor krävs dels fältstudier av förarnas konkreta beteende i trafiken, speciellt i de risksituationer som de själva identifierat, dels jämförelser med statistik över bussolyckor. När det gäller fältstudierna är situationen relativt enkel; det går att studera bussförarnas interaktion med andra trafikantgrupper och göra beräkningar på olika beteenden. Nack-

delen är att det tar oerhört mycket tid. Statistik å andra sidan skulle inte vara direkt tidskrävande att bearbeta. Svårigheten ligger som tidigare nämnts i tillgängligheten.

Skillnader i upplevelse

Att i princip alla förare tycker att cyklisterna är de farligaste trafikanterna är visserligen ett ganska klart resultat, en allmän åsikt. Men det mesta andra är inte alls lika klart. Varför skiftar åsikterna på detta sätt? Den trafikmiljö som förarna befinner sig i måste vara väldigt homogen från person till person, eftersom de kör ungefär samma linjer. Om upplevelsen berodde till största delen på miljön, skulle vi alltså kunna förvänta oss att beskrivningarna av riskerna skulle bli relativt lika. Så är långt ifrån fallet. Slutsatsen man kan dra är att skillnaderna i uppfattad risk beror på individen. Orsaksvariablerna inom individen kan sedan delas upp i två block; dels skillnader i ren uppfattning av exakt samma trafiksituation, där exempelvis en yngre förare verkar uppfatta fler risker än en äldre, förmodligen beroende på skillnader i erfarenhet, dels individens beteende, som aktivt förändrar trafiksituationen. Här verkar det troligt att yngre förare uppfattar mer risk beroende på att de själva kör på ett sätt som orsakar fler farliga situationer.

Riskbegreppet

Hur uppfattar egentligen en människa risk? Vad är en risk? Hur bedömer man den? I vetenskapliga sammanhang handlar det ofta om sannolikheten för att något skall inträffa. Men i vardagliga situationer (exempelvis i trafiken) verkar människor använda ett riskbegrepp som är en komposit av två dimensioner; den nämnda sannolikheten samt följderna av en inträffad händelse (Adams, 1988). Risk blir på detta sätt ett spelteoretiskt begrepp; bussförarna i den föreliggande studien verkar snarast uppfatta risk och agera i enlighet med formeln

$$pf = r,$$

där p = sannolikhet, f = följer och r = risk.

Alltsammans naturligtvis subjektivt uppfattat och bedömt. Vad som händer är att om f är stort (en allvarlig olycka) försöker man minska p för att hålla värdet r på en rimlig nivå, vilket också ofta medför att värdet f minskar (exempelvis när man minskar farten).

Konceptet risk som trafikanten uppfattar det är alltså inget grundläggande begrepp, utan kan delas upp vidare i två faktorer.

Riskteori

Äldre förare verkar alltså vara sämre på att verbalisera och generalisera risker. Men i ett experiment av Finn och Bragg (1986), visade det sig att yngre förare upptäckte färre risker i filmade och fotograferade trafiksituationer än äldre. Det finns alltså en skillnad mellan att tala om risker i allmänhet och att upptäcka dem i konkreta situationer. Slutsatsen blir att generaliserade (verbaliserade) risker i trafiken inte överensstämmer med handlandet i konkreta situationer.

Detta kan bero på svårigheter med att överföra upplevelsen i en mängd olika situationer till något slags samlingsbegrepp. Troligare är dock att äldre förare i enlighet med Summalas nollriskteori vänjer sig vid risker och inte längre uppfattar dem som risker. I en konkret situation kan den äldre föraren peka ut vad som är viktigt i trafiksituationen för att undvika risker, men uppfattar inte situationen som riskfylld. Den äldre förarens större kontroll av och kännedom om risker gör alltså paradoxalt nog att han blir mindre medveten om dem.

Attribution

Förarnas responser stämmer väl överens med attributionsteori: när det gäller sig själva tenderar de att ange externt inducerade orsaker till farligt beteende (trötthet, stress etc), medan andra ses som internt styrda, alltså av sin personlighet. Detta gäller i både positiv och negativ riktning; cyklister får ofta epitet av typen ”dom är inte riktigt kloka”, ”dom tror

dom kan göra vad som helst”, medan taxiförare kallas ”yrkesmän”, i meningen att de är kompetenta och klarar av sin körning på ett bra sätt. Möjligen kan man fundera på om det finns en gradskillnad såtillvida att mer positiva omdömen får mer externa förklaringar än negativa, eller om dem man identifierar sig med i högre grad får positiva omdömen.

Förslag till studier

En uppfattning som framkommit är att trafikanter skiljer sig åt från stad till stad. Detta gäller framförallt mellan små och stora städer, men också mellan Uppsala och Stockholm, en åsikt som flera av de intervjuade framförde. Mentaliteten verkar vara annorlunda, exempelvis vad gäller trafikmoral. Några studier på differentiell trafikmiljö verkar dock inte ha gjorts. Normalt sett förutsätter man att trafikmiljön är i princip densamma från plats till plats. Kanske är det tid att ifrågasätta detta, och inrikta sig mer på skillnader mellan framförallt olika städer. För yrkestrafikanter skulle detta kunna ha betydelse genom att underlätta deras anpassning till nya trafikmiljöer. De som skulle ha den största nyttan av den typen av studier skulle dock förmodligen vara trafikplanerarna.

En annan variant av differentiella trafikstudier skulle vara att undersöka om det finns skillnader mellan hur exempelvis fotgängare uppför sig i centrum av en storstad i jämförelse med hur samma personer beter sig i utkanterna. Att en skillnad i beteende finns antyds i det föreliggande materialet.

När det gäller olyckor är det möjligt att predicera att yngre förare skulle råka ut för fler olyckor än äldre, men också att de med mer hetsigt humör skulle ha en högre frekvens olyckor. Detta är okontroversiellt och vettigt säkerställt. Frågan är hur generell riskuppfattning skiljer sig åt mellan dessa grupper. Kanske finns det någon systematisk samvariation som kan vara användbar.

En mer praktiskt orienterad studie skulle

undersöka om det finns olyckstoppar vid speciella tider under arbetets gång som inte kan kopplas till allmänna trender i trafiken (exempelvis rusningstid). Av det föreliggande materialet skulle man kunna anta att tjänstepassen ibland är för långa för att en lämplig koncentrationsnivå skall kunna upprätthållas. Sedan tillkommer också frågan om dygnsrytmens inverkan på olika personer, något som inte verkar ha fått särskilt mycket uppmärksamhet. Det skulle här vara möjligt att kontrollera individuellt för ett speciellt företag om arbetstiderna är optimalt långa med tanke på olycksfrekvenser, något som mycket väl skulle kunna skilja sig från plats till plats såsom vi sett ovan, och rätt dygnsplacerade i förhållande till individen.

Slutsatser

Verbaliserad riskuppfattning stämmer inte särskilt väl med olycksstatistik, speciellt inte vad gäller den fasta trafikmiljön, men inte heller med olika trafikantkategoriers olycksbenägenhet. Detta resultat är svårtolkat: har vi så många olyckor för att förare inte uppfattar risker på ett korrekt sätt, eller skulle vi ha ännu fler om riskuppfattningen var mer "objektiv"?

Antalet uppfattade risker verkar sjunka med erfarenhet, speciellt beroende på den tid föraren innehaft ett DE-körkort. Eftersom vi samtidigt vet att äldre förare lättare kan uppfatta risker i konkreta situationer innebär detta att mängden generella påståenden av den typ som efterfrågades i denna studie inte direkt speglar förarens verkliga kapacitet i trafiken. Det är då istället snarast det negativa förhållandet som råder; upplever man att det inte finns särskilt många faror i trafiken är det sannolikt att man har en sådan kontroll över situationen att olycksrisken mätt i sannolikhet är låg. Detta stöder snarast Summalas nollriskteori.

Attribution fungerar uppenbarligen i trafi-

ken, liksom överallt annars i mänsklig interaktion. Vad som behövs är studier som visar hur attribution går till under de extremt informationsfattiga förhållanden som trafik innebär. Vårt orsakstänkande kan lätt få konsekvenser för vårt eget handlande.

Riskbegreppet är problematiskt, både för psykologiska forskare och i trafiksäkerhetsdebatten. Exempelvis kan märkliga situationer uppstå om så kallade säkerhetsåtgärder i trafiken huvudsakligen bygger på olycksfrekvenser, medan trafikanterna tänker mera på magnituden av eventuella konsekvenser. Antal olyckor är kanske helt enkelt inte någon bra måttstock för risk. Denna tankegång har fullt fog för sig, eftersom det är känt att det på så kallade "farliga" ställen inte alls behöver finnas någon stor olycksrisk, mätt i antal olyckor (Adams, 1988).

Frågan man måste förhålla sig till vid riskforskning är bland annat hur man skall definiera risk.

Idag finns inget självklart svar.

Referenser

- Adams, J.G.* (1988). Risk homeostasis theory and the purpose of safety regulation. *Ergonomics*, 31(4), 407-428.
- Baxter, J.S., Macrae, C.N., Manstead, A.S., Stradling, S.G., Parker, D.* (1990). Attributional biases and driver behaviour. *Social behaviour*, 5, 1-8.
- Brown, I.D.* (1993). Driver fatigue and road safety. *Alcohol, drugs and driving*, 9(3-4), 239-252.
- Campbell, K.L.* (1991). Fatal accident involvement rates by driver age for large trucks. *Accident analysis and prevention*, 23(4), 287-295.
- DeJoy, D.M.* (1994). Managing safety in the workplace: An attribution theory analysis and model. *Journal of safety research*,

- 25(1), 3-17.
- Evans, L.* (1993). Comments on driver behavior and its role in traffic crashes. *Alcohol, drugs and driving*, 9(3-4), 185-195.
- Finn, P., Bragg, B.W.* (1986). Perception of the risk of an accident by young and older drivers. *Accident analysis and prevention*, 18, 289-298.
- Fuller, R.G.* (1988). On learning to make risky decisions. *Ergonomics*, 31, 519-526.
- Hamelin, P.* (1987). Lorry driver's time habits in work and their involvement in traffic accidents. *Ergonomics*, 30, 1323-1333.
- Howarth, C.I.* (1988). The relationship between objective risk, subjective risk and behaviour. *Ergonomics*, 31, 327-335.
- Lourens, P.F.* (1990). Theoretical perspectives on error analysis and traffic behaviour. *Ergonomics*, 33(10-11), 1251-1263.
- McKenna, F.P.* (1988). What role should the concept of risk play in theories of accident involvement? *Ergonomics*, 31, 469-484.
- Parker, D., Manstead, A.S., Stradling, S.G., Reason, J.T.* (1992). Determinants of intention to commit driving violations. *Accident analysis and prevention*, 24(2), 117-131.
- Summala, H.* (1988). Risk control is not risk adjustment: the zero-risk theory of driver behaviour and its implications. *Ergonomics*, 31, 491-506.
- Summala, H.* (1995). Accident risk and driver behaviour. *Safety science*, (I tryck).
- Sundbom, R.* (1995). Trafikolycksstatistik för Uppsala 1994. Rapport från Trafikenheten, Uppsala Gatukontor.
- Wilde, G.J.* (1982a). The theory of risk homeostasis: implications for safety and health. *Risk analysis*, 2, 209-225.
- Wilde, G.J.* (1982b). Critical issues in risk homeostasis theory. *Risk analysis*, 2, 249-258.
- Wilde, G.J.* (1988). Risk homeostasis theory and traffic accidents: propositions, deductions and discussion of dissension in recent reactions. *Ergonomics*, 31, 441-468.
- af Wåhlberg, A.E.* (1995). Professionell och privat. Opublicerad D-uppsats vid Psykologiska institutionen, Uppsala.

Summary

A survey is made of busdrivers subjective risk apprehension concerning eight different categories of traffic participants, their own behaviour and the inherent risks in the traffic milieu. The purport is to describe this apprehension and generate ideas for new studies, all aiming at greater traffic safety for professional drivers. The answers are evaluated against theories of risk and attribution. The results suggest that risk is not a homogenous concept, as often used by scientists (meaning probability), but made up of two parts; consequences and probability. Also, verbatim risk apprehension seem to be lower for older drivers, probably because they are more in control of the traffic situation. Concretely, bicyclists were considered the worst menace to safety, followed by pedestrians, especially when moving in the center of town. On the contrary, professional drivers as a group were thought to be safe and trustworthy. The problems with, and discrepancies between, subjective and objective risk is discussed within the framework of road safety.