

Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

[registrator@enterprise.ministry.se](mailto:registrator@enterprise.ministry.se)

Cc Catrin Tidström, Näringsdepartementet

## **STR:s remissvar: Åtgärder mot trafikfarlig användning av mobil kommunikationsutrustning under körning (N2013-1992-RS)**

Det är positivt att Sveriges Trafikskolors Riksförbund, STR, har beretts möjlighet att lämna synpunkter på rubricerat förslag.

### **Sammanfattning:**

STR:s ställer sig positivt till förslaget om förändring av förordningen vilket tydliggör det olämpliga med förarens användning av mobil kommunikationsutrustning under färd. Detta är en reform vilken syftar till ökad trafiksäkerhet i likhet med den lagförändring som riksdagen nyligen fattade ett beslut om. Oavsett vilken väg och metod man anser vara mest lämplig, är denna fråga alltför viktig för att den ska bli politiserad. En enighet att nå nollvisionens etappmål och slutmål även i denna fråga, torde därför vara i fokus och den nås genom samverkan och gemensamma ansträngningar.

STR har i en mängd sammanhang, bland remissvar kring Nollvisionens etappmål, framfört synpunkten att det nu är hög tid att på allvar involvera och aktivera människan i trafiksäkerhetsarbetet. Att komma till rätta med det accelererande användandet av mobil kommunikationsutrustning kräver att vi påverkar attityder. Att invänta tekniska lösningar vore ett stort misstag. Ny teknik löser vissa problem men skapar samtidigt nya. Ska vi lyckas, måste vi även i detta sammanhang involvera människan.

Ett naturligt sammanhang att påverka blivande körkortstagare och deras handledare kring användandet av mobil kommunikationsutrustning och andra tänkbara distraktionsfaktorer under körning, är att utveckla och fördjupa introduktionsutbildningen samt att utveckla den nuvarande riskutbildningen.

## Bakgrund och kommentarer

Unga generationer har på kort tid och mycket kraftfullt utvecklat ett användningsbeteende kring mobil kommunikationsutrustning, dvs främst sk smartphones och bärbara datorer i olika storlekar. Detta beteende kan betecknas som i det närmaste tvångsmässigt, men för användaren helt naturligt, självklart och nödvändigt för ett liv som fri individ. Detta beteende går även allt längre ner i åldrarna. Användandet blir en naturlig del av individens identitet och definitionen av densamma. Att i alla sammanhang kunna få ta med sig och använda sin mobila kommunikationsutrustning blir något man inte reflekterar över, dels med det självklara motivet att tekniken är byggd och anpassad för detta, och dels för att det finns ett behov hos individen av konstant nätnärvaro. STR:s medlemmar arbetar företrädesvis med unga människor och har upplevt en gradvis förändring under de senaste åren angående detta. Att dra en gräns att användandet tillfälligt ska upphöra då individen inträder i rollen som förare av ett fordon, är uppenbarligen inte självklart på något sätt. Individen förväntar sig kunna vara närvarande i den virtuella världen parallellt med sin roll som fordonsförare i den verkliga. Oundvikligen leder detta beteende till ökad riskexponering och utan stävande insatser, är en ökning av trafikolyckor som en följd av beteendet, tyvärr även det oundvikligt. Ett exempel på en naturlig och stävande insats är att nyttja förarutbildningen som plattform för attitydpåverkande insatser och stävande av oreflekterat och riskfyllt beteende kring t ex användande av mobil kommunikationsutrustning.

Sedan 2006 har vi i det svenska förarutbildningssystemet en obligatorisk introduktionsutbildning och sedan 2009 en utökad riskutbildning. I båda dessa finns företeelsen distraktion som riskmoment med och behandlas på kurserna. Detta är gott men det räcker föga att under ett par enstaka timmar försöka påverka ett beteende vilket grundlagts sedan unga år. Ämnet kräver tillräckligt med tid och utrymme. T ex då miljömomenten fördes in i introduktionsutbildningen, förändrades kursplanen för denna och utrymmet för ett antal riskmoment minskade, bl a moment om distraktion och mobil i bil.

Sammantaget anser STR att såväl introduktionsutbildningen och riskutbildningarna måste utvecklas och fördjupas för att möta de utmaningar vi ställs inför kring bl a användning av mobil kommunikationsutrustning i bil. Här har vi som utbildningsorganisation ett stort ansvar vilket vi tar genom att utveckla såväl lärar- som elevmaterial som utbildningsmetoder i ämnet. STR producerar varje år drygt 600 000 exemplar av olika tryckta trafikläromedel och ser just nu över att samtliga innehåller tillräckliga avsnitt kring distraktion och ”aktiviteter som avleder uppmärksamheten från framförandet av fordon” samt ”fokus på körningen”, och inte bara i de material som hör till de obligatoriska momenten. Vi ser vidare över möjligheterna att låta producera mer film som belyser nödvändigheten och risker med att syssla med avledande aktiviteter under körning. Vi anser att vi behöver mer av såväl fakta- som känslobaserat material vilket understryker allvaret i problematiken.

Målet bör vara att alla trafikanter regelmässigt reflekterar över det lämpliga i under vilka premisser och i vilka situationer det eventuellt skulle kunna vara möjligt att föraren använder mobil kommunikationsutrustning. Beslutet ska kunna motiveras i

varje enskilt tillfälle. Reflektioner kring ”det livsviktiga samtalet” – hur viktigt är det egentligen att alltid vara nåbar? Vid vilka tillfällen kan det vara motiverat att använda mobil etc, och omvänt vid vilka situationer kan användandet i sig skapa en livsfarlig trafiksituation. Genom att vara restriktiv i sitt användande, visar man ansvar genom att minska risken för sig själv och medtrafikanter.

För att få så stor effekt som möjligt av utbildningsinsatserna, är det viktigt att även kunskapsprovet utvecklas i denna riktning och innehåller frågor kring användning av mobil kommunikationsutrustning i fordon så att utbildning (främst riskutbildningen) och prov följer samma linje.

Mot bakgrund av riksdagsbeslutet i frågan vill STR i sammanhanget peka på att ett exempel på användning av mobil kommunikationsutrustning, vilken i sig syftar till ökad trafiksäkerhet, är i samband med mc- respektive mopedutbildning (självklart med handsfree). STR förutsätter att denna teknik även framgent ska kunna användas i trafik, oavsett förändringar i lag och förordning, Denna utrustning är nödvändig för en säker och effektiv körutbildning för mc och moped och STR anser att säkerhetsfördelarna med mycket stor marginal överväger framför riskfaktorerna med att använda utrustningen under körning.

För att nå trafiksäkerhet och Nollvisionens mål krävs att de högre målen i den sk GDE-matrisen (Not 1) och detta är vår ledstjärna och utgångspunkt även i arbetet att påverka attityder kring mobil kommunikationsutrustning. För att nå framgång krävs naturligtvis även långsiktighet och uthållighet. Attitydpåverkan tar tid. Bilbältet tog sin tid, nolltoleransen kring alkohol och trafik har tagit sin. Vi jobbar med droger och trötthet och även med distraktion under färd. Det tar tid.

Visst vore det bra att kunna lagstifta om sunt förnuft, men det fungerar ju inte i praktiken. Dessutom är det så att sunt förnuft per definition innebär en förmåga till ”...sund och normal förstånds- och omdömesförmåga...”. Denna förmåga är till viss/stor del beroende av, och baserad på, individens egen erfarenhet. Barnet grundlägger sina mobilvanor tidigt men det dröjer innan individen skaffa sig tillräcklig livserfarenhet för att utveckla sunt förnuft. Hjärnforskaren Jay Giedd upptäckte med hjälp av magnetresonanskameror att det utvecklingsmässigt är området i pannloben, ”hjärnans beslutsfattarcentrum”, som blir klart allra sist i utvecklingsprocessen och att denna är klar först vid 25 år ålder. Detta innebär att förmågor som framtidsplanering, förmågan till överblick och att sälla intryck och riskbedömning inte är utvecklade hos tonåringar.

I sammanhanget ska dock nämnas att STR är övertygat om att den mest effektiva tidpunkten att få till stånd en reflektion hos föraren, är ca 12-18 månader *efter* att man erhållit sitt körkort. I Finland m fl länder har man ett steg 2 vilket torde vara perfekt för att bli diskutera strategier för nåbarhet och säker användning av mobil kommunikationsutrustning i bil. Eleverna har vid det laget gjorts en rad egna erfarenheter och eventuellt även varit inblandade i någon ringa olycksincident vilket manat till eftertanke.

Med vänlig hälsning  
SVERIGES TRAFIKSKOLORS RIKSFÖRBUND

  
Berit Johansson

*Not 1:* GDE (Goals for Driver Education). I GDE-matrisen definieras de kompetenser som en förare ska ha för att vara trafiksäker. Matrisen visar bl a hur bilkörning är en process som även innebär ett samspel mellan förarens egna förmågor och motiv. Den nedre ringen visar vad man idag kan mäta med ett förarprov i det befintliga systemet. Den övre ringen uppnås endast med diskussion, självvärdering och reflektion och är m a o inte mätbar enbart med ett prov som vi har idag, utan kräver ett annat synsätt och system.

## Matris över förarkompetenser

Efter "GADGET-matrisen", (Hatakka, Keskinen, Gregersen, Glad, 2000)

	Kunskaper färdigheter	Riskökande aspekter	Själv- kännedom
<b>Personl livs- förutsättn och strävanden</b>	Samband mellan livsstil, ålder, grupp etc. och förarbeteende	Äventyrssökande Gruppenormer Kamratpåverkan	Introp. komp Egna förutsättn Impulskontroll Reflekt. förmåga
<b>Resande och bilkörning</b>	Val av färsätt Val av tidpunkt Val av färdväg Motivens roll	Alkohol Trötthet Vinterväglag Rusningstrafik	Egna motiv för val Självkritiskt tän- kande
<b>Körning i trafik</b>	Trafikregler Komm.förmåga Riskupptäckt Automatisering	Bryta mot regler Korta avstånd Halka Oskyddade	Kalibrering av egen körförmåga Självkritiskt tän- kande
<b>Fordonskunsk och –manövre- ring</b>	Ford.kännedom Skyddssystem Manövr.förmåga Naturlagar	Sitta fel Utan bälte Fel på bromsar Utslitna/fel däck	Kalibrering av egen manövre- ringsförmåga