

Utdrag ur rapport inom EU-projektet Merit  
**Utbildning av trafiklärare i Europa:  
en långsiktig vision**

Detta utdrag:

**Innehåll i trafiklärarutbildningen avseende  
körbeteende och trafiksäkerhet, baserat på  
GDE-matrisen:**

Nils Petter Gregersen, VTI

## Innehåll i trafikläraryrket utbildningen avseende körbeteende och trafiksäkerhet, baserat på GDE-matrisen

Författare: Nils Petter Gregersen, VTI

### 1. Problemet med farlig körning

Det grundläggande antagandet för att kunna definiera innehållet i trafikläraryrket utbildningen är för det första att lärarna måste kunna allt som eleverna behöver ha kunskap om och för det andra att de måste kunna det bättre så att de kan förklara hur och varför de här kunskaperna är viktiga. De måste också ha pedagogiska och didaktiska färdigheter som ger dem tillgång till många effektiva verktyg som underlättar för eleverna att arbeta in de kompetenser som de behöver i sina attityder, kunskaper och färdigheter samt i sitt faktiska beteende (se kapitel 4).

Kunskapen om vad som utgör en säker respektive en farlig förare är omfattande. Det finns en ansevärd mängd forskning som visar att det är en mycket komplicerad process att bli en säker förare. I en nyligen utförd översikt över litteratur om unga, oerfarna förare och förarutbildning<sup>3</sup>, befanns följande faktorer vara viktiga korrelater till farlig körning:

- **Kön** (exponering, körstil...)
- **Geografiska skillnader** (exponering, transportbehov, körkortsfrekvens...)
- **Livsstil** (bilintresse, drogmissbruk, problembeteende...)
- **Social ställning** (utbildning, yrke...)
- **Personlighet** (spänningssökning, test av gränser, medvetet risktagande)
- **Förmåga att reflektera** (konsekvenser av det egna beteendet)
- **Invandrare från vissa delar av världen** (förarutbildning, kulturella skillnader)
- **Gruppsyck** (utanför och inne i bilen)
- **Alkohol** (festdrickande, alkoholberoende)
- **Trötthet** (yrkesförare, unga förare)
- **Tidpunkt** (kvällar och helger)
- **Säkerhetsbälte** (unga män...)
- **Rutiner** (automatisering, mental arbetsbelastning, avsökning...)
- **Anpassning i trafiken** (samarbete, oskrivna regler...)
- **Övermod** (riskbedömning, socialiseringsprocess bland unga, brist på återkoppling/avpassning av sin förmåga)
- **Överskriden hastighet** (singelolyckor, förlust av kontrollen, skador)

En sak som vi är absolut säkra på är att olika faktorer i livet, som till exempel förarens ålder, är viktiga variabler till varför de är överrepresenterade i olyckor. Här inriktar vi oss på saker som är typiska för ungdomar, som till exempel deras livsstil och grupptillhörighet, socialiseringsprocessen osv. Allt detta påverkar attityder, motiv och beslut som förare gör angående sitt beteende i trafiken. För unga förare leder dessa beslut ofta till överskridna hastigheter, körning under påverkan av alkohol, underlåtenhet att använda bilbälte och andra typer av farligt beteende. Vi vet också att förarens kön är av betydelse. Kvinnor och män

<sup>3</sup> Engström et al, 2002

utsätts för olika typer av exponering och detta påverkar deras exponering för farliga situationer. Vi vet till exempel att unga kvinnor i allmänhet har en mer defensiv körstil, vilket också minskar deras risker. Kvinnor kör säkrare och är bättre på att köra i trafik, men inte på att parkera bilen.

Det finns också stora geografiska variationer beroende på var förarna har sin hemort, om de bor i tätort eller på landsbygd. Miljön påverkar till exempel vilken typ av exponering de utsätts för, vilken grupptillhörighet de har samt transportbehov och körkortsfrekvens. Den minskade körkortsfrekvensen bland unga förare i Sverige skiljer sig mycket beroende på det geografiska läget. I till exempel Stockholm har färre än 10 % av 18-åringarna körkort jämfört med 60 % av 18-åringarna i landsbygden i norra Sverige.

Det har tydligt påvisats att social ställning (utbildningsnivå, yrke och skolbetyg) och olika sorters problembeteende (drogmissbruk, kriminell aktivitet osv.) är kopplade till inblandning i trafikolyckor.

Om vi ser till personlighetsdrag så vet vi att sambandet med olyckrisker är tämligen svagt – om det överhuvudtaget existerar. Det finns dock ett undantag, nämligen förare som söker spänning. Dessa förare letar medvetet efter nya utmaningar och risker och de vill gärna testa gränserna för sin förmåga. De är högriskförare som ofta är inblandade i fler olyckor än andra förare. För många ungdomar tjänar detta personlighetsdrag bara till att förstärka den typiska socialiseringsprocessen bland unga där det är vanligt att man testar gränser och tar risker.

Förarens förmåga till (själv-)reflektion är också en intressant aspekt. Undersökningar har påvisat ett mönster av bristande förmåga till självreflektion bland unga förare som har varit inblandade i olyckor.

Kulturella aspekter har hittats vid undersökning av olycksstatistik för invandrare från vissa delar av världen. I Sverige löper invandrare från Mellanöstern och norra Afrika fyra gånger högre risk att råka ut för en olycka än förare som är födda i Sverige. Detta beror delvis på kulturella skillnader och delvis på brist på möjligheter att lära sig hur det svenska trafiksystemet fungerar.

Gruppträck i allmänhet, medpassagerare i bilen, fortkörning, körning under påverkan av alkohol, körning vid trötthet och att inte använda bilbälte har visat sig vara särskilt allvarliga problem för unga, oerfarna förare.

Baksidan av samma mynt, som hänför sig till färdigheter, kunskap och insikt om körning, är att förare med lite rutin oftare är inblandade i olyckor än förare med mycket rutin. Detta gäller för alla förare oavsett ålder. Brist på rutin är farligt eftersom det tar tid att utveckla psykologiska processer och att automatisera moment i körningen som är viktiga för att kunna köra säkert. Detta är ett svårslutligt problem i många länder eftersom det enda sättet att få mer rutin på är genom att köra mycket. Ofta är det under de första månaderna efter att man har fått sitt körkort som man har möjlighet att göra detta, och, paradoxalt nog, är det den farligaste perioden i en förarens liv.

I verkliga livet stöter vi inte på alla dessa olycksförhöjande faktorer en och en, utan snarare i olika kombinationer. Det är viktigt att inse att kombinationen av att till exempel vara en ung,

oerfaren förare med övertro till sin egen förmåga, som kör under grupstryck och påverkad av alkohol sent på kvällen eller natten, kan få ödesdigra konsekvenser.

Flera av de här aspekterna är kopplade till sociala aspekter av livet i allmänhet, såsom kön, livsstil och personlighet. Andra är mer direkt knutna till körförmåga, som till exempel rutin, anpassning till övrig trafik och överskriden hastighet. Det står dock klart att de flesta faktorer som nämns ovan samverkar på olika sätt.

Sedan en tid tillbaka har klyftan mellan ålder och erfarenhet använts för att beskriva skillnaden mellan livsrelaterade faktorer vid bilanvändning och faktorer som är direkt kopplade till körningen. Begreppen ålder och erfarenhet har delvis hjälpt oss att förstå vissa aspekter av unga, oerfarna förare beteende och inblandning i olyckor. För att kunna minska olycksrisken i praktiken behöver vi dock en annan ram eller struktur, eftersom de flesta ålders- och erfarenhetsfaktorer samverkar med varandra.

Att använda ålder och erfarenhet som begrepp kan vara förvirrande eftersom många av de livsrelaterade aspekterna, såsom kön och personlighet, är förhållandevis konstanta i livet. De åldersrelaterade aspekterna av kön bestäms av flera andra aspekter som är mer direkt kopplade till ålder (såsom familjesituation, grupstryck och socialiseringsprocessen bland unga), men även av vilken sorts exponering man utsätts för i trafiken. Vi vet att unga män och unga kvinnor har olika exponeringsmönster, vilket leder till olika typer av erfarenheter och därför också till olika mönster vad gäller körstil och körförmåga.

Ett liknande resonemang gäller för geografiska skillnader. Att bo i tätort eller på landsbygd är inte i sig en åldersrelaterad aspekt, men blir åldersrelaterad till följd av exponering och därigenom av erfarenhet. Trafikmiljö, trafiktäthet, körhastighet och vilka ärenden man har är exempel på erfarenhetsrelaterade aspekter som är olika i olika geografiska miljöer.

Att dricka alkohol och köra påverkad är ytterligare ett exempel där ålder och erfarenhet samverkar. Enligt aktuell kunskap inom området kör inte unga, oerfarna förare påverkade oftare än andra förare gör. Trots det har ungdomar större problem med körning under alkoholförbrukning. Flera undersökningar har visat att olycksrisken bland unga, oerfarna förare är högre än för andra grupper av förare som kör alkoholförbrukade. Även om alkoholförbrukning och beslutet att köra påverkad är en åldersrelaterad process, hänför sig trafiksäkerhetsproblemen i stor utsträckning till rutin och erfarenhet av samspelet i trafiken, att upptäcka faror och att hantera dem när de uppstår. Alkohol förstärker de svagheter som oerfarna förare har när de är påverkade av alkohol.

## 2. Kompetenser för säker körning

I ovanstående avsnitt beskrevs farliga förare och farlig körning. Ett annat utmanande perspektiv är att undersöka en säker förare och ett säkert körbeteende. En säker förare kan beskrivas som någon som inte enbart är skicklig i att hantera och manövrera bilen utan som också är klok och förståndig.

En hierarkisk utgångspunkt underlättar för oss att strukturera och att få en bättre förståelse för vilka kompetenser en säker förare behöver ha. Ett viktigt resultat av EU-projektet GADGET var en matris för att precisera målen för förarutbildningen. GDE-matrisen (Goals

for Driver Education) är baserad på antagandet att förarens uppgift kan beskrivas hierarkiskt. Idén bakom en hierarkisk utgångspunkt är att förmågor och förutsättningar på en högre nivå i matrisen påverkar kraven, besluten och beteendet på en lägre nivå. Den hierarki som används här har utvecklats av Keskinen (1996) men har många likheter med Michons hierarki. Den viktigaste skillnaden är det målinriktade perspektivet istället för det beteendebeskrivningsperspektiv som Michon använder. Tillägget av en fjärde nivå är också viktigt. Det hänför sig till personliga förutsättningar och ambitioner i livet i allmänhet, vilket har visat sig ha stor betydelse för körning och trafiksäkerhet. Följande fyra nivåer beskrevs av Keskinen och tillämpades senare också i EU-projektet GADGET (Hatakka et al. 2002):

4. Mål och färdigheter i livet
3. Körningens mål och sammanhang
2. Körning i trafik
1. Kontroll över fordonet

Den fjärde och högsta nivån hänför sig till personliga motiv och tendenser sett ur ett bredare perspektiv. Denna nivå baseras på kunskaper om att livsstil, social bakgrund, kön, ålder och andra individuella förutsättningar inverkar på attityder, körbeteende och inblandning i olyckor.

Den tredje nivån är inriktad på målet för körningen och i vilket sammanhang körningen sker. Här fokuserar man på varför, vart, när och med vem körningen sker. Mer preciserat kan det röra sig om valet mellan bil eller buss, att köra på dagtid eller kvällstid, i rusningstrafik eller inte, samt om beslut att köra under alkoholpåverkan, vid trötthet eller stress osv. Alla de här faktorerna hänger samman med målet för resan.

Den andra nivån handlar om att bemästra körning i trafik, i situationer som är mer avgränsade än körning i de sammanhang som nämns ovan. En förare måste kunna anpassa sin körning till den ständiga förändring som sker i trafiken, till exempel i korsningar, vid omkörning eller vid möte med oskyddade trafikanter. Förmågan att identifiera eventuella faror i trafiken ligger också på den här nivån.

På den lägsta nivån läggs tonvikten på fordonet, dess konstruktion och hur det manövreras. Att till exempel kunna starta och växla tillräckligt bra för att kunna använda bilen i trafik hänför sig till den här nivån, liksom mer komplicerade undanmanövrar, att häva sladd på halt underlag och att förstå hur naturlagarna fungerar. Funktion och fördelar med skadeförebyggande system, såsom bilbälten och krockkuddar, hör också hemma här.

Förarutbildning inriktas traditionellt mot nivå 1 och 2.

En säker förare är dock inte bara skicklig utan även riskmedveten och har insikt om sin egen förmåga och personlighet. Den hierarkiska strukturen utökades till en matris för att täcka in alla de här olika dimensionerna. Förutom de fyra nivåerna innehåller matrisen även följande tre dimensioner

- kunskaper och färdigheter
- riskförhöjande faktorer
- självbedömning.

Innehållet i den första spalten beskriver vilka kunskaper och färdigheter föraren behöver ha för att kunna köra under normala förhållanden. På de lägre nivåerna i hierarkin jämsställs detta med att kunna manövrera bilen, att kunna köra i trafik och att veta vilka regler som måste följas. På de högre nivåerna hänför sig spalten till hur resor bör planeras och hur drag i personligheten kan påverka beteende och säkerhet.

I den andra spalten (om riskförhöjande faktorer) ligger tonvikten på medvetenhet om faktorer som är kopplade till trafiken eller till livet i allmänhet och som kan ha samband med högre risker. På det grundläggande planet kan det röra sig om slitna däck, dåliga bromsar, brist på rutin att utföra enkla manövrar osv. Högre upp i hierarkin hänför sig den andra spalten till farlig körning i mörker, på halt underlag och körning bland oskyddade trafikanter samt till överskridande av hastighet, mental överbelastning osv. Den hänför sig också till farliga motiv och riskförhöjande aspekter av livsstil och personlighet.

Den tredje spalten handlar om hur föraren bedömer sin egen situation på de fyra nivåerna. På de grundläggande nivåerna hänför den sig till anpassning av den egna förmågan<sup>4</sup> samt till medvetenhet om personlighetsdrag och tendenser. På de högre nivåerna behandlas beslutsförmåga angående såväl bilfärder som livet i allmänhet.

Cellerna i matrisen utgör ramen för att ange de specifika kompetenser man behöver ha för att vara en säker förare. Matrisen kan användas för att ange mål och innehåll i förarutbildningen. Konstruktörernas förslag är att man i förarutbildningen ska sträva efter att täcka in så mycket som möjligt av hela matrisen, och inte bara rikta in sig på de nedersta cellerna i de två första spalterna som man traditionellt gör.

En viktig förutsättning för en trafiklärare som ska lära ut dessa kunskaper är att han eller hon själv har samma kompetenser. Förslaget är därför att GDE-matrisen ska utgöra ramen för hur den del av trafiklärarutbildningen som gäller trafiksäkerhet och förarbeteende läggs upp.

Många trafikelever i EU-området är dåligt utbildade i dessa frågor. De flesta länder koncentrerar fortfarande sin utbildning på trafikregler och fordonshantering i olika trafiksituationer, vilket är den historiska grundvalen för förarutbildning runt om i världen. Några länder har kommit mycket längre, men det finns inget körkortssystem som förser varje elev med alla nödvändiga kompetenser.

<sup>4</sup>Bra anpassning är när förarens självbedömning angående sin förmåga matchar hans/hennes faktiska förmåga. Unga förare brukar ofta överskatta sin förmåga.

GDE-matrisen med exempel på kompetenser som behöver täckas in i förarutbildningen:

**GDE-matris**  
(Goals for Driver Education – mål för förarutbildning)  
(Hatakka, Keskinen, Glad, Gregersen, Hornetkoski, 2002)

	Kunskaper och färdigheter	Risförhöjande faktorer	Självbedömning
<b>Mål och färdigheter i livet</b>	Livsstil, ålder, grupp, kultur, social ställning osv. kontra körbeteende	Spänningsökning Riskacceptans Gruppnormer Gruppträck	Förmåga att iakttä sig själv Egna förutsättningar
<b>Mål och sammanhang för körningen</b>	Val av färdväg Val av tidpunkt Motivens inverkan Färdplanering	Alkohol, trötthet Halt underlag Rusningstid Unga passagerare	Egna motiv som påverkar valen Självkritiskt tänkande
<b>Körning i trafik</b>	Trafikregler Samspel Riskuppfattning Automatisering	Regelbrott Hålla avstånd Halt underlag Oskyddade trafikanter	Avpassning av körförmåga Egen körstil
<b>Kontroll över fordonet</b>	Bilens funktion Skyddssystem Kontroll över fordonet Fysikaliska lagar	Ingen säkerhetsbälte Kollaps av fordonssystem Slima däck	Avpassning av förmåga att kontrollera bilen

För att förstå det här förhållandet kan en triangelformad utbildningsmodell vara till hjälp. Förarutbildningen bygger på tre av varandra beroende delar som hela tiden samverkar: mål, utbildningsprocess och prov. En ändring i någon av rutorna måste följas av ändringar i de andra två rutorna. Målen i en nationell kursplan för förarutbildning måste uppfyllas i en utbildningsprocess som ger de rätta kunskaperna och färdigheterna genom lämpliga utbildningsmetoder för att målen som fastställts i kursplanen ska uppnås. En av de viktigaste komponenterna i ett sådant väl fungerande system är välutbildade lärare som har de rätta kunskaperna och rätt utlärningsförmåga för att kunna förmedla alla de nödvändiga aspekter som bör täckas in.

