DAGENS NYHETER.

En utskrift från Dagens Nyheter, 2021-11-21 17:38
Artikelns ursprungsadress: https://www.dn.se/arkiv/ledare/bilar-utan-blinkers/

LEDARE

Ledare: Bilar utan blinkers

PUBLICERAD 2009-05-20

UTVALD LÄSNING I DIN MEJLBOX

DN:s chefredaktör Peter Wolodarski väljer ut veckans mest läsvärda artiklar.

Skaffa nyhetsbrev

Livet är skört. Det må gå sin gilla gång, men plötsligt – utan förvarning – slår det oväntade, obarmhärtiga, till. Alltför ofta sker det i trafiken. Människor dödas eller skadas svårt. Därutöver finns händelser som är så vanliga att de inte bevärdigas rubriker i tidningen. En pisksnärt i nacken som gör smärta till ledsagare resten av livet. En påkörning en trött natt som ändrar livsförutsättningarna för en hoppfull student. För våra grannar i södra Florida brukar jag skryta med trafikkulturen i norra Europa. På de tyska motorvägarna dör inte fler – relativt sett – än på amerikanska highways, trots att farten kan vara den dubbla. Skillnaden är främst trafikkulturen.

I norra Europa kör man om i vänsterfil, inte ömsevis till vänster och till höger, som i USA.

I norra Europa håller förare respektavstånd till framförvarande bil, så att det finns tid att bromsa eller väja. I USA är ”tailgaiting”, det vill säga att lägga sig precis bakom svansen på bilen framför, ytterst vanligt.

I norra Europa använder man blinkers i samband med omkörningar, så snart man byter fil. Därtill i så god tid att andra förare hinner uppfatta signalen före manövern. I USA hör det numera till undantagen att förare markerar med blinker att de avser byta fil.

Det säger sig självt att dessa tre trafikbeteenden ökar riskerna i trafiken. Andras beteende blir näst intill omöjligt att förutse. Plötsligt kan två bilar svänga in samtidigt framför oss, den ena efter omkörning i vänsterfil, den andra efter att ha passerat i högerfil. När ”den döda vinkeln” förenas med avsaknad av varje signal om filbyte, kan en bil på sekunden bryta in i mitt körspår. När en tung Hummer lägger sig tre meter bakom, behövs det inte mycket till påtvingad inbromsning förrän jag är överkörd.

Kulturfenomen som finns i Amerika tenderar att sprida sig till Europa. Kanske beror det på efterapning, men förmodligen mer på sociala krafter av upplösning som gör sig gällande under liknande typer av ramvillkor. Med lägre social kontroll i komplexa storstadsmiljöer börjar några att bryta normer för mänskligt samspel. De är få till en början men blir fler efter hand om ingen reagerar. Vid en viss punkt uppstår en kritisk massa, en ”tipping point”, där så många bryter normen att den gamla

konventionen upphävs. När ett samhälle närmar sig massan för en ”tipping point” kan förändringen i en kultur gå ytterst snabbt.

De två senaste åren har jag noterat en smygande tendens även i svensk trafikmiljö att inte använda blinkers. Men inte förrän med Jacques Wallners och Lasse Swärds viktiga artiklar på DN Motor (med början 18 april) står det klart hur utbrett det nya beteendet har blivit. Fyra av tio bilister på E 4 struntar i att blinka när de kör om, enligt DN Motors mätningar. Några av de mest professionella förarna, bland taxi och hantverkare, verkar gå i bräschen för en ny okultur i trafiken.

Som så ofta är det DN Motors redaktörer som klarlägger viktiga frågor (se dess tidigare avslöjanden av myter kring etanolen och begreppet ”miljöbil”). Polisen tycks inte nämnvärt bekymrad. Den är helt inriktad på andra saker, som hastighet, som är enklare att mäta. Boten för att inte blinka vid omkörning är 500 kronor, boten för svårläst registreringsskylt 1 500 kronor.

Vad gör ett samhälle när en beteendeförändring passerat en kritisk punkt och upphävt en tidigare internaliserad norm? Frågan finns på många områden (inte minst skolans), men det ändrade blinkerbeteendet är ett intressant exempel på det.

I grunden finns två vägar (de kan kombineras):

1. Skärp sanktionerna. Fler vägkameror som filmar blinkerbeteende. Högre böter. Kanske krav på körskola vart femte år, för att uppdatera medvetenheten. Ökat intresse från polisen. Den svenska polisen tycks inte ha förstått att ett mönster av till synes små regelbrott, som får breda ut sig, till sist skapar en stor samlad effekt (denna insikt är kärnan i den framgångsrika New York-modellen för polisstrategier).

2. Upplysning och socialt tryck. Sverige har varit framgångsrikt förr med att mobilisera befolkningens förnuft. Det är svårare när normbrottet inte beror på okunskap utan på ren självviskhet. Men kanske går det ännu i ett land som Sverige. Detta kräver aktiv upplysning från till exempel NTF – vars gamle ordförande Valter Åman drev som sin huvudlinje att ”kommunicera” i trafiken, fånga medtrafikanters ögon och göra sig förstådd. Taxibolag och andra som har många yrkesförare behöver inskärpa körregler hos sina anställda. Framför allt måste den tysta majoriteten sluta vara tyst i förhållande till dem som medvetet, självisk och barnsligt bryter det sociala kontraktet och skapar faror för sin omgivning.

Lasse Swärd säger sig under sina åtta år på DN Motor aldrig ha fått så många läsarreaktioner som efter reportaget om ”slarv” med blinkers. Den tysta, solidariska majoriteten har getts en röst och ett forum. Få roller är viktigare för en tidning.

Hans Bergströmär docent i statsvetenskap, fristående kolumnist och f d chefredaktör för Dagens Nyheter. Han bor i USA.

TEXT

Hans Bergström

© Detta material är skyddat enligt lagen om upphovsrätt