
Irrationella mördare på vägen

På motorvägen mellan Stockholm och Uppsala kör ett koppel på 5-6 bilar i ytterfilen. Farten är 130 km/tim och avståndet mellan var och en är kanske 5 meter. De ser ut som jaktplan i formation taget från någon film från andra världskriget. Från din anspråkslösa plats i innerfilen undrar du vad som skulle hända med dem och med dig om den första bilen plötsligt måste bromsa in.

En stund senare har du en husvagn före dig i innerfilen. Du tittar i backspeglarna, kusten är klar. När du är precis bredvid bilen du kör om ser du en taxi torna upp i backspeglarna. Det ser ut som om den låg en halv meter bakom dig, men avståndet kan nog vara några meter. Det är kanske en tjugondel av det avstånd som Vägverket just här före Arlanda har markerat som lämpligt. Du pressas in i innerfilen och innan taxin försvinner hinner du se förarens hånleende.

Senare, då du tack och lov har lämnat motorvägen, tvingas du bromsa in vid en vägkorsning därför att bilen som skulle köra ut på vägen fått motorstopp halvvägs ut i körbanan. Du tittar lättat på din passagerare, vi hann stanna med god marginal. Det är just då det händer. Efter en häftig stöt bakifrån kastas bilen, du själv och din passagerare åtta meter framåt. Sedan blir det tvärstopp och alldeles tyst tills du hör din passagerare skrika av smärta.

Nationalekonomer utgår i allmänhet

från att människor var och en för sig är rationella i sina val. Med detta kan menas att de beter sig konsekvent enligt valhandlingsaxiomen men också rationellt i en mer förnuftsmässig betydelse. Att de samhällliga konsekvenserna av enskilda val blir ineffektiva skulle då bero på problem med interaktionen mellan individerna. I marknadssammanhang kanske pris-systemet på grund av olika "imperfectioner" inte ger de rätta signalerna. Mer allmänt och även utanför marknadssammanhang beror ineffektiviteten på att det är något fel på incitamenten.

Men utanför prismekanismen och utanför de situationer där man klart och på lång sikt kan identifiera samarbetspartners och därmed ömsesidig nytta sker det en lång rad tillfälliga möten med andra människor, enskilt eller i grupp, där vi inte kan säga att vi både ger och tar. Det kanske inte ens är fråga om att bygga upp ett rykte om att bete sig på ett anständigt sätt. Ändå följer vi olika "trafikregler" som tillsammans underlättar tillvaron. En del av dessa "trafikregler" är just trafikregler, medan andra kan vara konvensans eller helt enkelt medmänsklighet.

Alla vinner på sikt på att reglerna följs, men i en viss situation kan det för den enskilde ge en liten vinst att bryta mot dem.

Många av dessa konventioner har under den enskildes mognadsprocess

eller på längre sikt genom den sociala utvecklingen blivit tumregler som vi följer utan att närmare reflektera över dem. Olika individer styrs också av delvis olika regelsystem, i en skala från de välanpassade och hänsynsfulla ner till de hänsynslösa och kriminella.

En del av dessa konventioner hör till en gången tid medan nya ständigt skapas som svar på samhällsförändringarna. Ju snabbare den yttre verkligheten förändras, desto större blir gapet mellan det faktiska förrådet av "trafikregler" och den "optimala" strukturen.

Konventionerna behöver därför inte enbart vara baserade på att man accepterar vissa värderingar, tex att man inte medvetet skall skada andra människor, och följer dem. Det kan vara fråga om en kombination av värdering och verklighetsbild. I trafikexemplet med dåligt avstånd till framförvarande fordon kan det både vara fråga om likgiltighet inför den risk man utsätter andra och sig själv för, och om en felaktig verklighetsbild.

De bilister som inte håller avståndet kanske inte har någon klar bild av de faror som detta är förenat med. Eller så kan de inte handla rationellt därför att utrymmet för eftertanke minskar när alla är stressade och skall fram.

Det irrationella kan också ligga i att man när man inte längre möter andra människor ansikte mot ansikte, utan det finns ett bilskal emellan, inte längre psykologiskt ser de andra människorna. För att åter ta en bild från andra världskriget reagerar bilisterna som de bombplanspiloter som från hög höjd fällde bomber över en stad. Människorna finns där bara i en abstrakt mening.

Nationalekonomerna studerar nu allt mer intensivt de sociala normsystemen och deras förändring. Det är ett område som har stort teoretiskt intresse, men också stor praktisk betydelse. Ökad förståelse av de mekanismer som formar och förändrar sociala normsystem kan i slutändan ge upphov till praktiska resultat. Av ännu större betydelse är dock troligen att den normupplösning som vi på många sätt kan iakttä idag troligen kommer att avlösas av en reaktion.

Det är sannolikt en utopisk tanke att tex lås och regler, polis och domare skall ersättas av ett allmänt förhöjt rättstänkande. Normer och officiella regelsystem interagerar ju och kan dessutom förstärka varandras effekter. Men det kanske inte är en utopi att det sociala normsystemet förändras så att tex avvägningen mellan hänsynslöst och/eller tanklöst beteende med några sekunders tidsvinst å ena sidan och dödsolyckor eller livslångt lidande för dem som överlever å den andra, skall falla ut annorlunda i framtiden.

I botten ligger inte bara grundläggande värderingar som vi hoppas och tror att de flesta människor delar. Det är också fråga om att en mer realistisk verklighetsbild tränger igenom, vilket i sin tur påverkar de sociala normerna. Vi ser fram emot mer rationella förväntningar i umgänget mellan människor. Vi ser också fram emot att de irrationella mördarna därmed skall försvinna från vägarna.

*MATS PERSSON
CLAES-HENRIC SIVEN*