

Stor överrisk för olyckor på natten bland unga bilförare

En manlig bilförare i 18–20-årsåldern löper 6 gånger större risk att drabbas av en trafikolycka på sennatten än en förare i 65-årsåldern. Även för unga kvinnliga bilförare är överrisken betydande. Riskökningen för singelolyckor är 17 gånger större på natten än under dagtid.

Det visar den första stora undersökningen av trafikolycksfrekvensen under dygnet, där även expositionsdata ingår. Forskare på Statens institut för psykosocial miljömedicin, IPM, i Solna har studerat olycksfrekvenserna vid olika tidpunkter på dygnet och relaterat dessa till Vägverkets mätningar av trafikarbete och SCBs resvaneundersökningar för män och kvinnor i olika åldrar. Dessutom har typen av olyckor ingått i studien. 6 000 trafikolyckor på svenska Europavägar under åren 1987–1991 ingår i undersökningen.

Resultatet ger en ny och mycket tydlig bild av den stora överrisken hos vissa grupper för olyckor under nattkörning. Samtliga typer av olyckor – utom upphinnandeolyckor – visar en klar överrisk på natten.

Större effekt än förväntat

För alla olyckstyper sammantaget är risken närmare 8 gånger större vid femtiden på morgonen än under förmiddagen. Singelolyckor är 17 gånger vanligare klockan fem än under dagtid.

– Vi visste ju att risken för sömnhet och olyckor är större på natten än på dagen, men att effekten skulle vara så

här stor förvånade oss, säger professor Torbjörn Åkerstedt vid IPM.

Den mest utsatta gruppen är män i åldern 18–20 år. Dessa löper 6 gånger större risk för olyckor vid femtiden på morgonen jämfört med individer i 65-årsåldern. För kvinnor i åldern 18–20 år är risken 3–4 gånger större.

– Förklaringen kan vara att kvinnor uppvisar ett närmare samband mellan upplevd hälsa och faktisk hälsa. De tar en rast när de behöver vila, medan männen fortsätter att köra.

Ju äldre föraren är, desto mindre är överrisken för en trafikolycka under natten. Förare i 65-årsåldern har däremot en förhöjd olycksrisk vid 16–17-tiden på eftermiddagen.

– En möjlig förklaring till skillnaden mellan äldre och yngre förare är dygnsamplituden: de unga har en mycket kraftig amplitud, de är trötta under natten och pigga dagtid, medan äldre relativt sett är pigga nattetid. Äldre sover något mindre och inte lika effektivt som yngre individer, säger Torbjörn Åkerstedt.

– Möjligen kan också äldre vara försiktigare än yngre vid nattkörning. Men detta vet vi dock inget om.

Olycksrisken är inte störst under årets mörka månader, vilket man tidigare trott. I stället visar den nya studien vid IPM att nattolyckorna är något fler kring midsommar än under midvintern.

– Det kan vara så att bilisterna kör längre sträckor på sommaren, och därigenom förlänger dagen på ett riskabelt sätt. I vår studie har vi dock inte uppgifter om hur långt de olycksdrabbade förarna kört, säger Torbjörn Åkerstedt.

Det finns ett stort antal undersök-

ningar som visar att antalet misstag och olyckor på arbetsplatser ökar nattetid.

En studie vid IPM av riskökningen för samtliga yrken och åldrar vid nattarbete visade en i genomsnitt 50-procentig ökning jämfört med arbete dagtid. Vid 11–12 timmars arbetspass fördubblades riskerna.

Motsvarar 0,8 promille alkohol

En jämförande studie mellan effekten av trötthet och effekten av alkohol i blodet, som genomförts på piloter i flygsimulator i Tyskland, har visat att tröttheten vid femtiden på morgonen motsvarade en promillehalt på 0,5 hos de piloter som fick alkohol. En ny australisk studie har visat att prestationsnedsättningen motsvarar ända upp till 0,8 promille (Nature 1997; 388: 235–6).

För den enskilde kan det dock vara mycket svårt att själv bedöma hur utvilad man egentligen är. Forskning vid IPM visar att trots en god sömn, utifrån de mätmetoder som används i sömnlaboratoriet, känner man sig ofta inte utvilad. Graden av återhämtning är, enligt den subjektiva bedömningen, relaterad till hur svårt personen har att vakna.

– Ju mer djupsömn man har, desto svårare är det att vakna. Så trots en sömn av mycket god kvalitet känner man sig ändå outvilad då man vaknar, säger Torbjörn Åkerstedt.

Om försökspersonerna däremot fick sova en stund under dagen, kände de sig mycket utvilade. Men det berodde inte på graden av återhämtning, utan på att kroppens dygnsrytm då är på topp vilket gjorde uppvaknandet lättare.

tionskirurg Nils H Persson vid MAS tror inte att några nya kliniska försök med xenotransplantationer kommer att genomföras innan kommittén lagt fram förslag till regelverk.

Annars är forskningsintresset kring xenotransplantationer stort i Sverige. Vid Huddinge sjukhus har ett 10-tal diabetespatienter i en klinisk studie fått insulinproducerande celler från gris, och i Göteborg har det gjorts försök med att låta blod från dialyspatienter passera genom grisenjure, som ett led i utvecklingen mot att kunna genomföra njurtransplantationer.

Nya försök ligger på planeringssta-

diet; ett är att transplantera fetala hjärnceller från gris till Parkinsonpatienter.

– Men i det läge vi är just nu, då vi ännu inte tagit oss förbi alla smittsamhetsdiskussioner och de immunologiska problemen, är det nog ingen svensk forskare som tvekar om att det är helt riktigt att vänta med xenotransplantationsförsök, säger Nils H Persson.

Men det finns ett tryck från patienterna. För att exempelvis få en ny njure från en avliden människa måste patienten vänta i cirka två år. Nils H Persson hade nyligen en patient som läst om transplantationer av grisenjurar i England och själv ville ha en sådan.

– Detta visar ju också att kunskapen hos allmänheten är begränsad: några sådana xenotransplantationer med lyckat resultat har ännu inte genomförts. Det kanske kan bli verklighet om fem år, eller ännu längre in i framtiden. På 1950-talet var det ingen som trodde på den fungerande transplantationsverksamhet vi har idag, så man kan inte utesluta att även xenotransplantationer kommer att bli verklighet. Men det är inget som innebär att vi kan slå oss till ro och säga att vi inte behöver satsa ytterligare på att optimera tillgången på mänskliga organ. (Se även sidan 1283.)

Peter Örn