

## Förare av fyrhjulsdrivna bilar mer riskbenägna

Liksom i Sverige finns i Storbritannien en lagstiftning om obligatorisk användning av bilbälte i personbilar. Däremot finns, till skillnad från i Sverige, även ett lagstiftat förbud mot användning av handhållna mobiltelefoner under bilfärd. Denna lagstiftning trädde i kraft i mars 2004 och föregicks av en tre månader lång »nådatid« då böter inte utfärdades.

I BMJ presenterades en studie där man undersökt följsamheten till den engelska lagstiftningen. Själv tycker jag att det är uppmanande att en så pass ärevärdig tidskrift som BMJ publicerar återkommande artiklar som berör trafik säkerhetsfrågor. I den aktuella artikeln har man utgått från en tidigare framförd teori om riskkompensation. Det innebär i korthet att en bilförare ökar risktagandet, t ex genom ökad hastighet, när han känner sig säkrare i sitt fordon, t ex genom bilbälte och/eller krokkuddar. Med utgångspunkt i denna teori undersöktes användning av bilbälte och mobiltelefon under bilkörning. Man jämförde förare av »vanliga« personbilar med förare av fyrhjulsdrivna fordon (i princip s k SUV:ar, sport utility vehicles). Fyrhjulsdrivna fordon har i tidigare studier visat sig vara säkrare vid kollisioner, och hypotesen var att förarna därmed skulle vara mer riskbenägna, dvs mindre följsamma till lagstiftningen.

Undersökningen utfördes som en observationsstudie, där en av författarna (för övrigt en medicine studerande) kontrollerade drygt 40 000 bilar på tre olika ställen i Londons innerstad. Av dessa fordon var 3 000 fyrhjulsdrivna. Vid analysen av observationerna justerade man för bl a trafikintensitet, eftersom man fann att användningen av bilbälte ökade och användningen av mobiltelefon minskade vid ökad trafikintensitet.

Förare i fyrhjulsdrivna fordon visade sig i betydligt större utsträckning (8,2 procent) än förare i vanliga personbilar (2,0 procent) använda handhållna mobiltelefoner under färd. Vidare använde dessa förare bilbälte i mindre grad (80,5 mot 85,0 procent). Man noterade också en signifikant korrelation mellan dessa bägge typer av lagbrott, dvs användning av mobiltelefon ökade sannolikheten för avsaknad av bilbälte och vice versa. Anmärkningsvärt nog var lagbrotten något mer uttalade efter att lagstiftningen med bötesföreläggande trätt i kraft.

Författarna ansåg att undersökningsresultaten bekräftade deras hypotes och teorin om riskkompensation. Risken för



Foto: IBL Bildbyrå

Lägre följsamhet till lagstiftningen och stor benägenhet att utsätta sig själv och medtrafikanterna för risker karakteriserar Londons fyrhjulsfordonsförare.

att skadas vid en kollision i ett fyrhjulsdrivet fordon är visserligen mindre än i en vanlig personbil, men förare av dessa fordon ökar risken för både sig själva och framför allt medtrafikanterna genom just ökad användning av mobiltelefoner och minskad bilbältesanvändning.

Själv bedömer jag författarnas slutsatser som rimliga men kan även tänka mig att förarna/ägarna av dessa fyrhjulsdrivna fordon utgör en selekterad grupp; en grupp som kanske i mindre utsträckning än andra trafikanter tar hänsyn till t ex miljöaspekter och medtrafikanter liksom till lagstiftning och regelsystem. Även andra faktorer än riskkompensation – utifrån känslan av säkerhet i fordonet – kan kanske bidra till att förklara de gjorda observationerna.

Det finns skäl att jämföra med svenska förhållanden. I de årliga studier som görs beträffande bilbältesanvändning fann man 2004 att 91,8 procent av förarna var bältade. Dessa mätningar görs på ett flertal bestämda mätstationer runt om i Sverige, framför allt på cirkulationsplatser nära tätorter, för att spegla både rusnings-, vardags- och distanstrafik. Även om ingen direkt storstadsmätning finns som jämförelse talar det mesta ändå för att vi i Sverige har en högre andel förare som använder bilbälte. Mig veterligt finns ingen separat svensk undersökning av förare i fyrhjulsdrivna fordon. Kanske dags för en sådan, t ex i Stockholm?

Vad avser användning av mobiltelefoner under färd är, som nämnts, lagstiftningen annorlunda i Sverige. Frågan om förbud mot användning av handburen mobiltelefon har utretts av Vägverket (2003). Sammanfattningsvis ansåg man i den presenterade rapporten att det inte fanns tillräckliga för motiv för lagstiftning. Anledningen var att forskningsresultaten tydligt visade att det främst var mobilsamtalets innehåll och komplexitet som avgjorde om föraren blev distraherad och inte huruvida det rörde sig om handhållna eller »handsfree« mobiltelefon. I samma utredning redovisades en beräkning från 2001 att det förekom mobil samtal i ca 2 procent av Sveriges årliga totala s k trafikarbete. Någon aktuell ob-

servationsstudie av mobilanvändning i svenska tätorter känner jag inte till, men jag har det bestämda intrycket att vi har betydligt fler förare än i London som sitter och pratar i mobiltelefon i stadstrafik. Att detta medför en trafiksäkerhetsmässigt riskökning är det knappast någon som tvivlar på. Kanske bekräftar vi svenskar teorin om riskkompensation genom att tala desto mer i mobiltelefon när vi känner oss säkra bakom bilbältet.

**Bo Bjerre**  
överläkare, Vägverket, Borlänge

Walker L, et al. Unsafe driving behaviour and four wheel drive vehicles: observational study. *BMJ*. 2006;333:71.

## Tvillingskap påverkar inte skolresultat

Tvillingar presterar lika bra i skolan som »icke-tvillingar« i nionde klass. Det visar en nationell dansk tvillingstudie som omfattar 3 411 tvillingar som föddes i Danmark under åren 1986–1988.

Vissa tidigare studier har indikerat att tvillingar i genomsnitt skulle ha lägre IQ än andra. Detta skulle, enligt spekulationerna, kunna bero på hämmad neurologisk utveckling i fosterstadiet. Men den danska studien hittar inget som tyder på att så skulle vara fallet. Studien har tittat på tvillingars, och en lika stor kontrollgrupps, resultat i ett större nationellt prov som genomfördes i nionde klass.

Någon statistiskt säkerställd skillnad i resultatet mellan tvillingar och »icke-tvillingar« kunde då inte observeras. Resultaten stod sig även efter det att forskarna kontrollerat för faktorer som kön, föräldrarnas utbildning samt födelsevikt. Effekten av just födelsevikt, som tidigare utpekats som en möjlig faktor som skulle kunna påverka framtida IQ, undersöktes också, men dess påverkan på resultatet i testet var minimal, enligt forskarna.

Parentetiskt noterades att tvillingar tillbringade betydligt mer tid på sjukhus än andra barn under det första levnadsåret: 16,0 sjukhusdagar jämfört med 6,6.

**Anders Hansen**  
AT-läkare, Stockholm  
anders.hansen@sciencecap.se

BMJ. doi:10.1136/bmj.38959.650903.7C