

# Mobilen i bilen en olycksrisk

## Dags för strängare lagstiftning och smartare teknik, enligt pilotstudie

BERTIL JONSSON, PhD, Traffic Safety Center North, enheten för kirurgi, institutionen för kirurgisk och perioperativ vetenskap, Umeå universitet  
 bertil.jonsson@mail.se

I trafikförordningen (SFS 1998:1276) [1] finns de allmänna försiktighetskraven som gäller alla förare. Förordningen gäller bla när föraren talar i mobiltelefon. Trafikförordningen 2 kap 1 § inleds med följande: »För att undvika trafikolyckor skall en trafikant iaktta den omsorg och varsamhet som krävs med hänsyn till omständigheterna.« Trafikverket gör djupstudier av dödsolyckor i Sverige, och vid dessa analyser har man beräknat att fem (5) dödsfall per år kan härledas till användning av mobiltelefoni under körning.

I Finland har Luukkanen mfl [2] funnit att mobiltelefoner har varit en bidragande olycksorsak i 1 procent av dödsolyckorna mellan åren 1991 och 1998. Mörkertalen kan vara stora på grund av svårigheten att bevisa användning, speciellt eftersom både moraliskt och juridiskt ansvar är uppenbart i händelse av en dödsolycka av denna orsak.

### Forskning med begränsningar

Tyvärr finns endast begränsad forskning om förekomsten av mobiltelefonbruk under bilkörning. Metoderna har varit självrapportering, observationer eller polisrapporter, samtliga med sina begränsningar. Pöysti mfl [3] fann att 81 procent av förarna ibland använde sin telefon under körning och att 9 procent använde den >15 minuter per dag under körning. McEvoy mfl [4] har i Australien visat på en fyrfaldigt ökad risk (oddskvot, OR, 4,1) att råka ut för en krasch om föraren talat i 10 minuter i telefon före kraschen än om föraren inte talade i telefon. Ingen tydlig köns- eller åldersskillnad förelåg. Dingus mfl [5] fann att ouppmärksamhet var bakgrunden till 78 procent av alla krascher och 65 procent av alla latent krascher, varav huvudkällan till distraktion är olika typer av mobiltelefoner eller PDA (personal digital assistant).

Vidare finns studier som visar att körskickligheten påverkas av mobiltelefonerande. Jämförelser i körsimulator har visat att pågående samtal jämfört med körning under alkoholpåverkan motsvarande 0,8 promille ger olika påverkan på körskickligheten. Resultaten visar att mobiltelefonerandet försämrar reaktionsförmågan och leder till fler krascher än körning under alkoholpåverkan. Körning under alkoholpåverkan gav ett mer aggressivt beteende, som för kort avstånd till framförvarande fordon och kraftiga inbromsningar m m [6].

### Restriktioner mot mobilpratande i de flesta länder

De flesta länder har mot bakgrund av forskningen infört restriktioner mot mobilpratande under pågående bilkörning; endast Sverige och några få andra länder har inga specifika lagkrav mot detta. Tyvärr har vissa studier visat att förbud mot mobiltelefonerande under körning ger kortvarig effekt. I

»Tyvärr har vissa studier visat att förbud mot mobiltelefonerande under körning ger kortvarig effekt.«

New York gav förbudet en 50-procentig reduktion år ett, men efter två år var telefonerandet tillbaka på samma nivå som det var före förbudet [7, 8]. Polisen har ofta svårt att bevisa eller bötfälla vid nekande då lagen ska upprätthållas.

### METOD

Mot denna bakgrund gjordes en tvärsnittsstudie, där 1894 slumpvis valda förare som observerades på en väg med hastighetsbegränsningen 70 km/h i Örnsköldsviks utkant, varvid förarens bältesanvändning och mobiltelefonerande registrerades. Endast de samtal som skedde med handhållna telefoner registrerades. Således finns inte telefonerande med sk handsfree-mobiler med i studien. Registreringen skedde i augusti 2009 vid spridda veckodagar och tidpunkter på dygnet.

### RESULTAT

Bland de 1894 observerade förarna fanns 1378 män och 516 kvinnor. Användningen av säkerhetsbälten var 88 procent för männen och 94 procent för kvinnorna. Bland de manliga förarna talade 4 procent och bland kvinnorna 2 procent i mobiltelefon under observationsögonblicket. I gruppen förare som telefonerade under körning var bältesanvändningen lägre: 68 procent för männen och 77 procent för kvinnorna.

### DISKUSSION

Bältesanvändningen var i pilotstudien 89 procent bland förarna, vilket är lägre än riksgenomsnittet, som år 2008 var 95 procent [9]. Denna studie kontrollerar inte förarnas ålder. Unga, och speciellt unga män, har lägre bältesanvändning än genomsnittet och kan vara en förklaring till de lägre siffrorna i studien.

Mörkertalet för handsfree-telefonerande är svårt att uppskatta i en studie av detta slag. I sydöstra Finland använde år 2010 ca 27 procent av förarna handsfree-mobiler [10]. Om dessa siffror stämmer i Sverige skulle 5 procent av de manliga förarna tala i mobiltelefon i denna pilotstudie. Antalet förare som SMS:ar eller MMS:ar eller på annat sätt kommunicerar via mobilen är okänt i denna studie. Textbaserad kommunikation är generellt mer frekvent bland yngre än bland äldre. Sullman och Bass [11] och Pöysti mfl [3] fann att yngre och manliga förare använde telefonen mer under körning än äldre

### ■ sammanfattat

Mellan 4 och 5 procent av männen och 2 procent av kvinnorna talade i mobiltelefon och körde bil samtidigt i denna pilotstudie. Användningen av säkerhetsbälte var lägre för båda könen i gruppen telefonerande förare än i gruppen icke-telefonerande förare. Lagstiftarna bör införa strängare lagstiftning, som begränsar mobilanvändning-

en under körning tills ny teknik tagits fram. Teknikutvecklingarna av mobila tjänster bör intensifiera utvecklingen av ny teknik som tar hänsyn till människans behov av dessa tjänster då hon kör bil samtidigt som människans kognitiva begränsningar ska styra utvecklingen av ny och säkrare mobilteknik i fordon.

och kvinnor, vilket man även kunde se tendenser till i denna pilotstudie.

Vidare är kombinationen av mobiltelefonerande och låg användning av säkerhetsbälte, som denna studie visar, en olycklig kombination, som ökar risken både för att en krasch ska inträffa och för att konsekvenserna av densamma blir allvarligare. I en större studie från London av bil- och taxiförare fann man att användningen av säkerhetsbälte skilde mellan dem som talade (77 procent) respektive inte talade (81 procent) i mobiltelefon [12]. Föreliggande studie visar på större procentuella skillnader än i Londonstudien.

■ *Potentiella bindningar eller jävsförhållanden: Inga uppgivna.*

#### REFERENSER

1. Regeringskansliet. Trafikförordningen (1998:1276). 17 sep 1998 (citerad 8 juni 2010). [http://62.95.69.15/cgi-bin/thw?%24%7BHTML%7D=sfst\\_lst&%24%7BOHTML%7D=sfst\\_dok&%24%7BSNHTML%7D=sfst\\_err&%24%7BBASE%7D=SFST&%24%7BTRIPSHOW%7D=format%3DTHW&BET=1998%3A1276%24](http://62.95.69.15/cgi-bin/thw?%24%7BHTML%7D=sfst_lst&%24%7BOHTML%7D=sfst_dok&%24%7BSNHTML%7D=sfst_err&%24%7BBASE%7D=SFST&%24%7BTRIPSHOW%7D=format%3DTHW&BET=1998%3A1276%24)
2. Luukkanen L, Rajalin S, Summala

H. Matkapuhelin käyttö ajon aikana. Helsingfors: Liikenneturva; 2001. Liikenneturvan tutkimusmonisteita 91/2001.

3. Pöysti L, Rajalin S, Summala H. Factors influencing the use of cellular (mobile) phone during driving and hazards with it. *Accid Anal Prev.* 2005;37:341-50.
4. McEvoy SP, Stevensson MR, McCartt AT, Woodward M, Haworth C, Palamara P, et al. Role of mobile phones in motor vehicle

crashes resulting in hospital attendance: a case-crossover study. *BMJ.* 2005;331:428-32.

5. Dingus TA, Klauer SG, Neale VL, Petersen A, Lee SE, Sudweeks J, et al. The 100-car naturalistic driving study, phase II – results of the 100-car field experiment. Blacksburg (VA): Virginia Tech Transportation Institute; 2006.
6. Strayer-Davids L, Drews-Frank A, Crouch-Dennis J. A comparison of the cell phone driver and the drunk driver. *Hum Factors.* 2006; 48:381-91.
7. McCartt AT, Braver ER, Geary LL. Driver's use of handheld cell phones before and after New York State's cell phone law. *Prev Med.* 2003;36:629-35.
8. McCartt AT, Geary LL. Longer term effects of New York State's law on driver's handheld cell phone use. *Inj Prev.* 2004;10:11-5.
9. Trafikverket. Andel bältesanvändare. 10 maj 2010 (citerad 8 juni 2010). <http://www.trafikverket.se/Foretag/Trafikera-och-transportera/Sakerhet-och-miljo-pa-vag/Tillsammans-for-Nollvisionen/Statistik-trafiksakerhet-/Baltesanvandning/Andel-baltesanvandare/>
10. Liikenneturva participating in a hands-free education campaign in Southeast Finland. 29 jan 2010 (citerad 8 juni 2010). [http://www.liikenneturva.fi/www/en/index.php?we\\_objectID=6566](http://www.liikenneturva.fi/www/en/index.php?we_objectID=6566)
11. Sullman MJM, Bass PH. Mobile phone use amongst New Zealand drivers. *Transp Res Part F Traffic Psychol Behav.* 2004;7:95-105.
12. Narine S, Walter LK, Charman SC. Mobile phone and seat belt usage rates in London 2009. Wokingham Berkshire: Transport Research Laboratory; 2010. Project report PPR418.

Kommentera denna artikel på [Lakartidningen.se](http://Lakartidningen.se)