



socialmedicinsk tidskrift

sextionde årgången häfte nr 8-9 1983

Sturegatan 4, Sundbyberg. Tfn 08/98 40 44

Postadress: 172 83 Sundbyberg

Postgiro 1179-1

Allmän redaktion:

Claes-Göran Westrin, redaktör och ansvarig utgivare

Ann Appelgren, red. sekr.,

Brita Bahrton, bitr. red. sekr.

Elisabeth Natt och Dag, expedition

Redaktionsutskott:

Erik Allander, professor i socialmedicin, Huddinge

Per Bjurulf, professor i socialmedicin, Linköping

Arne Borg, socialdirektör, Stockholm

Axel Gisslén, kommunalråd, Örebro

Gunnar Häggberg, socialchef, Falun

Olle Höök, professor i medicinsk rehabilitering, Göteborg

Sven-Olof Isacson, professor i socialmedicin, Lund

Willy Karlsson, socialchef, Örebro

Bengt Lindegård, professor i socialmedicin, Göteborg

Gunnar Lindgren, professor em. i socialmedicin, Lund

Ivan Magnusson, socialdirektör, Uppsala

Bengt Scherstén, professor i allmänmedicin, Lund

Leif Svanström, professor i socialmedicin, Stockholm

Gösta Tibblin, professor i allmänmedicin, Uppsala

Villy Wiklund, socialchef, Östersund

Bättre trafiksäkerhet!

Ambitionen bakom det här SMT-numret är att ge en översiktlig bild av aktuell svensk forskning och planering inom trafiksäkerhetsområdet. Olika bidrag belyser människans, fordonets och miljöns betydelse i samband med uppkomsten av trafikolyckor.

Skador är den ledande dödsorsaken under människolivets fyra första decennier. Det stora antalet dödsfall och handikapp som orsakas av trafikskador medför också mycket personligt lidande och dryga kostnader för samhället i termer av produktionsbortfall och inlämnande av knappa resurser inom hälso- och sjukvården. På varje hundra personer som omkommer går hundratals skadade som tillsammans tar i anspråk en större del av våra läkarresurser än vad de flesta sjukdomar gör.

Varför satsar inte samhället större resurser på åtgärder för att minska skaderisken? Hur kan det komma sig att ett hälsoproblem av denna omfattning får så liten vetenskaplig uppmärksamhet jämfört med många sjukdomar som har mycket mer begränsade konsekvenser för våra liv? Varför är det endast några få epidemiologer som ägnar sin tid åt denna mängd viktiga forskningsfrågor som väntar på att bli utforskade inom skadeområdet?

Ett svar är att *olyckor* traditionellt har betraktats som beteendeproblem och inte som *skador* och därmed som hälsoproblem. Delvis hänger detta samman med källan för våra mest representativa skadedata: de produceras inte av sjukvården utan av polisen.

Polisens dokumentation av trafikolyckor avser främst sådana uppgifter som behövs för rättsskipningen. Detta har troligen sitt ursprung i vår traditionella syn på individens ansvar för sina handlingar och har medfört att intresset mera inriktats mot att belägga betydelsen av trafikanternas (fordonsförarnas) uppträdande i termer av vårdslöshet, bristande uppmärksamhet och felhandlingar än mot att identifiera och undanröja skadegenererande faktorer i vägtrafiksystemet.

Baker redovisar i augustinumret av *American Journal of Public Health* (1983) en undersökning som visar vad polisrapporternas snäva perspektiv får för konsekvenser. En genomgång av ett stort antal kollisioner som medfört svåra personskador visade att 81 procent av de faktorer som varit av betydelse för skadans uppkomst hängde samman med fordonet eller vägbanan och 19 procent med föraren. Då man försökte överföra denna information på polisens rapportblankett saknades i stor utsträckning möjligheter att koda de för skadans uppkomst bidragande faktorerna. Av det fåtal faktorer som gick att koda rörde mer än 85 procent föraren. Att vi så ofta får lära oss att 90 procent av alla olyckor orsakas av den mänskliga faktorn beror alltså inte på att inga andra faktorer är med i bilden utan snarast på att polisens huvudsakliga uppgift är att dokumentera den mänskliga faktorns betydelse. Ett av problemen med polisrapporterna är alltså deras tyngdpunkt på svårförändrat och svårpåverkat mänskligt beteende i stället för på faktorer i samband med fordon och trafikmiljö som vi har lättare att åtgärda. Ett annat problem är det stora selektiva bortfallet. Vissa typer av olyckor kommer sällan eller aldrig till polisens kännedom.

I likhet med polisrapporter saknar medicinska journaler i stor utsträckning uppgifter som kan användas för att studera och förebygga olyckor. Med deras hjälp kan emellertid nästan alla svåra skador identifieras och de ger också information om skadornas natur och genom vilka de uppkommit. Under senare år har glädjande initiativ tagits med syfte att bättre tillvarata den information om skador som registreras inom sjukvården. Bland annat vid Sahlgrenska sjukhuset i Göteborg, sjukhuset i Västerås och inom Skaraborgs läns landsting har man startat sjukvårdsbaserad registrering av såväl trafik- som andra skador. Den kanske viktigaste funktionen statistik från dessa register kan fylla är att de kan bidra till att understryka att skador är ett allvarligt hälsoproblem som förtjänar lika mycket vetenskaplig uppmärksamhet som tex cancer och hjärtsjukdom. För att bli till optimal nytta krävs sannolikt att dessa data kompletteras med data från haveriundersökningar. Sådan verksamhet bedrivs i Sverige huvudsakligen av Volvo AB. De data som härvid insamlas är dock sällan tillgängliga för externa forskare.

Senast ett nummer av SMT ägnades åt trafiksäkerhetsfrågor var 1975. Sedan dess har en glädjande utveckling ägt rum. Trots att trafikvolymen mätt i termer av levererad motorbensin ökat med 7 procent under perioden 1975 till och med 1982 så minskade antalet av polisen rapporterade vägtrafikolyckor med personskada med 5 procent. Ännu mera glädjande är att antalet omkomna minskat med 35 procent under samma period.

Antalet dödade bilförare och passagerare minskade med 41 procent. Sannolikt kan detta förbättras ytterligare om alla använder bilbälte. Vi vet att bilbältets användning varierar mellan olika förarkategorier – den är lägst bland dem som bäst behöver bilbältet. Vid singelolyckor i samband med helger kanske bara var femte har bilbältet påtaget. Trots att genom snitts användningen kan röra sig mellan 50 och 80 procent. Är det kanske på tiden att vi tar upp en seriös diskussion kring passiva skyddssystem som tex air bag?

Bilbältesanvändning ger också en god illustration av bristerna i polisens rapportering. Trots att särskilt utrymme finns anvisat på polisrapporten för kodning av om bilbälte varit påtaget registreras denna uppgift sällan: på polisrapporten står det vanligen "kan ej anges". Trafiksäkerhetsansvariga och trafiksäkerhetsforskare behöver sådana uppgifter för att klarare kunna förstå bilbältets skadereducerande effekt under olika betingelser som underlag för vidare utveckling inom området. För polisen saknar dock uppgiften intresse eftersom den inte behövs vare sig vid domstolarnas eller försäkringsbolagens handläggning.

I SMT-numret från 1975 påtalades att åldersgruppen 15–24 år är en verkligt mörk fläck i trafikolycksstatistiken. Situationen kvarstår tyvärr oförändrad 1982. Trafiken utgör fortfarande det största hotet mot vår ungdomars liv och hälsa. Antalet dödade och skadade i åldersgruppen 15–24 år är 3–4 gånger högre än i andra åldersgrupper. Här står trafiksäkerhetsforskare och beslutsfattare i stort sett maktlösa. De enda verkningfulla åtgärder som kan tänkas medföra kraftigt beskurna friheter för åldersgruppen.

Utvecklingen för barn i åldrarna 1–14 år har varit gynnsammare, även med hänsyn till att antalet barn i dessa åldrar minskat. 1975 dödades 10 barn, 1982 var antalet 50. Minskningen här faller nästan helt och hållet på barn som färdats som cyklister och gående. Men många skadas och få av dessa blir rapporterade till polisen och hamnar i den officiella statistiken. Bör inte samhället göra ännu större förebyggande insatser för barnens hälsa? På bl a barnavårdscentralerna erbjuds nyblivna föräldrar information om betydelsen av att använda bilbälteskudde och bilbarnstol. Trots detta är de flesta barn inte fastspända när de åker bil. Kunde inte föräldrar, mot rimlig depositionsavgift, få låna en bilbarnstol för den relativt korta period som barnen behöver den?

Trots att det går 35 personbilar på varje tung lastbil har ungefär en tredjedel av alla förare och passagerare i personbil som dödas i samband med kollisionen mellan bilar, dödas vid sammanstötning med tung lastbil. Många av dessa kollisioner inträffar vid möte i halt väglag. Lastbilarnas blotta närvaro i trafiken utgör en stor risk för allvarliga och dödliga skador. Detta beror inte på att yrkesförarna är dåliga bilförare utan på den potentiellt stora levande energi som lastbilar och andra tunga fordon besitter. För att öka trafiksäkerheten bör vi på sikt sträva efter att föra över så mycket som möjligt av de tunga, långväga transporter till andra transportmedel än landsvägstrafik.

Av de 185 förare och passagerare av motorfordon som 1982 dödades i samband med single-olyckor avled inte mindre än en tredjedel som följde av att fordonet sammanstött med i vägens närhet befintliga belysningsstolpar, telefonstolpar, träd eller stora stenar. Vaghållarna bär ett stort ansvar för dessa skador och borde avsätta väsentligt större resurser än som idag sker för att undanröja dessa skaderisker. Kollisioner av här

ovan angivet slag är en mycket större trafiksäkerhetsfråga än tex viltolyckor.

Nästan hälften av de fotgängare som under 1982 dödades när de skulle korsa en gata blev påkörda när de befann sig på eller i omedelbar närhet av markerat övergångsställe. Många av dessa dödliga skador kan säkerligen undvikas genom en regelskärpning som medför att fordonsföraren skall stanna och ge företräde åt fotgängare som avser att korsa gatan på övergångsställe.

Ovan har nämnts några exempel på trafiksäkerhetsbefrämjande åtgärder på kort eller längre sikt. Det finns många fler. Under det senaste halvåret har vi kunnat iaktta hur den tidigare positiva trenden i trafiksäkerhetsutvecklingen förefaller ha brutits. Första halvåret 1983 omkom 23 procent fler än motsvarande period 1982. Det är hög tid att utarbeta och snabbt sätta ett trafiksäkerhetsprogram för resten av 1980-talet. De för trafiksäkerheten ansvariga förväntas ta ett kraftfullt samlat grepp för att bekämpa det hot mot folkhälsan som trafikskadorna utgör!

Bengt Brorsson

Gästredaktör för detta temanummer har varit dr med sc Bengt Brorsson som är sociolog och arbetar med hälso- och sjukvårdsforskning vid medicinska forskningsrådet. Brorsson var tidigare avdelningsdirektör och chef för trafiksäkerhetsverkets analyskontor.