



socialmedicinsk tidskrift

**femtioandra årgången april 1975
häfte 4**

Industrivägen 13, Solna. Tfn 08/83 20 83
Postadress: Fack, 104 01 Stockholm 60
Postgiro 11 79-1

Allmän redaktion:

Claes-Göran Westrin, redaktör och ansvarig utgivare
Axel Gisslén, biträdande redaktör
Brita Bahrton, redaktionssekreterare

Redaktionsutskott:

Ragnar Berfenstam, professor i socialmedicin, Uppsala
Per Bjurulf, professor i socialmedicin, Linköping
Arne Borg, bitr. socialdirektör, Stockholm
Olle Höök, professor i medicinsk rehabilitering, Göteborg
Gunnar Inghe, professor i socialmedicin, Stockholm
Bertil Johansson, socialchef, Örebro
Bengt Lindegård, professor i socialmedicin, Göteborg
Gunnar Lindgren, professor i socialmedicin, Lund
John Lovén, socialchef, Huddinge
Birger Stark, socialchef, Sundsvall
Georg Svahn, personaldirektör, Stockholm
Bengt Söderberg, socialchef, Solna

Aktuell trafikmedicin

Trafikolycksfallens skador och omständigheter vid olyckornas uppkomst är viktiga ämnen för den medicinska olycksforskningen. Sådana studier har direkt eller indirekt bidragit till ökning av trafiksäkerheten. Exempelvis har säkerhetsbältets värde belysts och understrukits, liksom skyddshjälmens och den omvända barnstolens. Ett exempel på "indirekta" bidrag är analyser av den officiella trafikolycksstatistikens kvalitet. Behovet av rehabilitering av trafikskadade och dennas effekt är ett annat centralt medicinskt område i trafiksäkerhetsproblemet, som visserligen uppmärksamats, men där neurologiskt och rehabiliteringsmedicinskt utbildade forskare kunde göra upptäckter.

Det här numret av SMT har sin tyngdpunkt i medicinsk trafiksäkerhetsforskning. Några av artiklarna går utanför den ramen och exemplifierar tydligt orsaksvävens bredd; sambandet mellan bensinransoneringen och trafikolyckornas förekomst, som Sande beskriver, bör nämnas särskilt.

Trafikolyckorna utgör ett av den industrialiserade världens stora hälsoproblem, och förebyggandet av dem bör ha hög prioritet på önskelistan över reformer. Men förebyggande åtgärder måste alltid utformas som kompromisser mellan ökad säkerhet och bibehållen transportstandard, vilket gör att radikala lösningar är närmast otänkbara. Något kan dock göras, t ex följande:

Fortsatt kamp för att få bilister att använda säkerhetsbälte. Lagstiftningen är det mest aktuella försöket, kanske det visar sig effektivt. En bättre utformning av bältena så att också taxichaufförerna använder dem väntar fortfarande på sin konstruktör...

Effektivare trafikseparation, billigare och bekvämare kollektiva transporter, ökad användning av reflexer bland fotgängare liksom av hjälmar och "stingpinnar" bland cyklister, mopedister och motorcyklister skulle också ge utbyte i minskade risker — problemet är vilket utbyte till vilka kostnader.

Mopedåkandet bland ungdom borde reduceras. Åldersgruppen 15—19 år är en verkligt mörk fläck i trafikolycksstatistiken, och som ett grymt och extra onödigt bidrag till detta framstår mopedolyckorna bland 15- och 16-åriga pojkar.

Med tanke på den stora förekomsten av trafikolyckor bland unga människor borde erfarenheten som motortrafikant och andra psykologiska förhållanden uppmärksammas mer. "Trafikmognad" förutsätter man inte hos barn, men är det rätt att göra det angående 15-åringar som mopedister, 16-åringar som motorcyklister eller 18-åringar som bilförare?

Jan Thorson