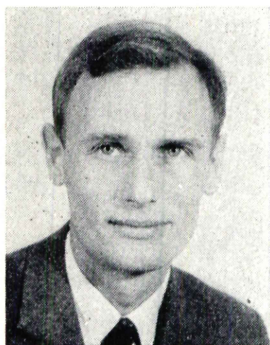


Trafikpolitik och trafiksäkerhet



Jan Thorson



Peter Gerdman

Risker

Person- och godstransportarbete utförs under betingelser, som är väsentligt olika med avseende på risken för olycka och risken för personskador vid eventuella olyckor. Bexelius illustrerade hur risken för dödsolycka varierade med trafikslagen i arbetet "Olycksfrekvenser i skilda trafikslag" (1968) (1). Som exempel på hans resultat kan nämnas, att personbilsmens dödsfallsfrekvens per enhetssträcka befanns vara tre till sex gånger högre än järnvägstrafikens beroende på vilka förluster och vilka slags trafikarbeten, som beaktas.

Minimering av transportarbetets personskaderisk fordrar: minskning så långt som möjligt av de

Konkurrensen mellan bilismen och SJ tycks i stort sett ske på lika villkor om man jämför det ekonomiska utfallet av sådana faktorer som kan värderas i kronor. Det är emellertid en grav felaktighet att mot en sådan bakgrund hävda att trafikpolitikens målsättning om konkurrens på lika villkor till närmelsevis uppfyllts. För att så ska ske måste balansräkningen innefatta också andra förluster — splittrade familjer, barn utan föräldrar, föräldrar som mister sina barn, förstörda möjligheter till ett meningsfullt liv. Så sker ej för närvarande, hävdar författarna till nedanstående artikel, som samtidigt skisserar ett alternativt trafikpolitiskt handlingsprogram.

Med. lic. Jan Thorson är verksam vid Socialmedicinska kliniken, Sahlgrenska sjukhuset i Göteborg och Peter Gerdman är soc. stud.

risker för olycka och personskada i fall av olycka, som är speciella för varje färdmedel samt maximalt utnyttjande av färdmedel med lägsta risk för olycka.

Trafikpolitiken

Svensk trafikpolitik, som den formulerats genom riksdagsbeslut 1963, domineras av principerna konkurrens på lika villkor mellan olika färdmedel samt att varje trafikgren skall bära sina egna kostnader (7). I propositionen till riksdagen sammanfattades detta enligt följande:

"Varje trafikgren bör i princip svara för sina kostnader och förutsättningar även i övrigt skapas för en konkurrens på lika villkor, vilket är av betydelse för att nå en samhällsekonomiskt riktig uppdelning av trafiken mellan de olika trafikgrenarna"(2).

Det framgår ur citatet att "lika villkor" ej enbart gäller kostnadsbärandet.

Sammanfattningsvis får bilismen en subvention på 0,9 miljard årligen från samhället.

Bilismens och SJ's kostnader

Beträffande bilismen gäller att kostnaderna för stat och kommun avseende vägbyggande 1970—71 uppgår till 3,2 miljarder, varav 1,5 miljarder betalas av staten för byggande och drift av det statliga vägnätet. 1,3 miljarder utgår från kommunala medel och 0,4 miljarder av statliga medel till kommunerna för byggande och drift av det kommunala väg- och gatunätet (4, 6).

Olycksfallens samhällsekonomiska kostnader är drygt 2 miljarder årligen enligt B. Mattsson och Trafiksäkerhetsverket (3, 12). Kostnaderna för trafiksäkerhetsåtgärder såsom polisövervakning, propaganda, bilinspektion m m uppgår till cirka 0,5 miljard. Detta ger summan 5,7 miljarder. Inkomsterna från bilismen till samhället har beräknats till 4,8 miljarder av motororganisationernas samarbetsdelegation (4). Källan har ett särskilt intresse, då den anförda summan, 4,8 miljarder, inte gärna kan vara tilltagen i underkant. Sammanfattningsvis får bilismen en subvention på 0,9 miljard årligen från samhället, om de nämnda posterna fixeras till anförda belopp och inga andra poster beaktas. Miljöslitaget och rättsväsendets utnyttjande för trafikmål har t ex inte inkluderats.

Som jämförelse kan motsvarande balansräkning genomföras beträffande Statens Järnvägars kostnader för och intäkter till staten. Sammanfattningsvis får SJ årligen statlig subvention om cirka 0,5 miljard, om man tar hänsyn till statens utlägg för "trafiksvaga nätet", den låga ränteinkomsten på till SJ utlånat kapital och samhällsekonomiska kostnader för personskadeolyckor i järnvägstrafik (5).

Kostnadsbärande 1 och trafikpolitiken

Man kan instämma i påståendet att de två diskute-

Sammanfattningsvis får SJ årligen statlig subvention om cirka 0,5 miljard.

rade trafikgrenarna ej helt synes bära sina respektive kostnader; men att skillnaden mellan underskotten är liten även om hänsyn tas till olikhet i jämförbart trafikarbete. Konkurrensen mellan bilismen och SJ tycks i stort sett ske på lika villkor under beaktande av de berörda omständigheterna så som de här värderats i kronor.

Vi vill emellertid påstå, att det är en grav felaktighet att mot denna bakgrund hävda att trafikpolitikens målsättning om konkurrens på lika villkor tillnärmelsevis uppfyllts.

Värdering av personskador

I resonemanget ovan togs hänsyn till personskador. Hänsynstagandet var emellertid begränsat till att gälla produktionsbortfall, sjukvårdskonsumtion och försäkringsersättningar. Det som för gemene man kan antagas vara det väsentliga: förlusten av en anhörig, splittrade familjer, barn som lämnas utan föräldrar, föräldrar som mister sina barn, förstörda möjligheter till ett meningsfullt liv — det har föga med detta att göra. De känslomässiga kvaliteter av lidande, som avses kan omöjligen på ett meningsfullt sätt uttryckas i kronor.

Att dessa "andra" förluster verkligen är tungt vägande för många uppfattning av trafikolycksproblemet understryks av den opinion, som kommer till uttryck i trafiksäkerhetsdebatten. Utan överdrift är den främst färgad av dödsfallen i deras egenskap av för tidigt döda, efterlämnade stympade familjer i sorg. Att en för samhället kanske viktig produktion eller annan insats också avbryts i förtid nämns bara undantagsvis som lika viktigt. Det förtjänar i sammanhanget att påpekas, att trafikdödsfall bland pensionärer, som slutat bidra till produktionen, också betraktas som tragiska. Den samhällsekonomiska vinsten av att man fått färre munnar att mätta har hittills inte färgat opinionen i fråga om åtgärder för ökning av trafiksäkerheten för de äldre.

De känslomässiga kvaliteter av lidande, om avses, kan omöjligen på ett meningsfullt sätt uttryckas i kronor.

Kostnadsbärande 2 och trafikpolitiken

Sammanfattningsvis medför trafikarbete samhälls-ekonomiska kostnader eller förluster för samhället, vilka ej kan uttryckas i kronor, men som trots detta anses väsentliga. Det är därför angeläget att hänsyn tas till dessa förluster vid tillämpningen av den svenska trafikpolitiken. Så sker ej för närvarande.

Trafikarbetet i Sverige präglas av en trafikpolitik, som endast i inskränkt eller grym mening är ekonomiskt försvarbar eller önskad. En förklaring till dessa missförhållanden synes vara det monetära referenssystemets dominans i diskussioner om behov och effekter av samhälleliga åtgärder inom skilda fält. Det tycks vara ett vanligt förhållande att företeelser, som ej kan beskrivas i monetära termer inte avslöjas som sådana utan medvetet eller omedvetet åsätts något värde i kronor. Detta värde bestäms då av värderingar, opportuna för ett mer eller mindre klart uttalat syfte. Beträffande personskador i trafiken har värdet 0 kronor för de "andra" förlusterna vunnit största gehör och tillämpas i trafikpolitiken. Antagligen är det lätt att stödja denna värdering med irrelevanta argument av typen: "det är horribelt att värdera de andra förlusterna i kronor". Om man hävdar något annat värde än 0, t ex 2,25 ligger det meningslösa mer i dagen.

Kommunikationsministerns åsikt

Försöket till monetär värdering blir inte heller ett dugg mindre meningslöst för att man låter en utredning, som man kallar vägkostnadsutredningen, arbeta i flera år med uppgiften att bestämma trafikolyckornas "verkliga" kostnader. "Om två år vet vi vad det kostar", sade kommunikationsminister Bengt Norling i TV 2 den 12 mars. Vad tror han egentligen? Vad kommer vi att veta då som inte redan nu är känt? Ingen har några allvarliga tvivel på vare sig K O Feldts eller B Mattssons studier av ämnet (13, 3). Så värst mycket noggrannare data än deras torde man ej heller behöva för något rationellt syfte.

Viktigt är emellertid detta:

Om något har haft och har förlamande effekt på trafiksäkerhetsarbetet, så är det den irrelevanta

diskussionen om vad trafikskadorna kostar — irrelevant därför att det, som är viktigt i sammanhanget *ej* är ett ekonomiskt problem, och vad som i sammanhanget representerar ett ekonomiskt problem, det är oväsentligheter. Men utred bara! Att klyva hårstrån lär även i fortsättningen imponera bara det görs tillräckligt långsamt och dyrbart.

Politikens förverkligande — utgångsläget

Förverkligande av den trafikpolitiska målsättningen konkurrens mellan olika trafikslag på lika villkor, måste om den skall tas på allvar inkludera de berörda "andra" förlusterna. Och för detta fordras inga krampaktiga försök till omräkning av dessa förluster i sorterna död och lidande till kronor.

Två rättvisa och radikala lösningar synes erbjuda sig till problemet olikhet i konkurrensvillkor, där konkurrens är naturlig: Med tanke på tävlan mellan SJ och bilismen är en lösning att tillåta järnvägstrafiken att göra avkall på säkerheten tills olycksfrekvensen ökat och kommit i nivå med bilismens. SJ kan få öka sin dödsfallsfrekvens fyrfaldigt (tre till sex gånger, beroende på vilka arter av trafikarbeten som jämförs och om alla eller bara de "egna" förlusterna räknas). SJ behöver vidare ej använda en krona av de miljoner, som nu årligen investeras i säkerhetsåtgärder vid korsningar mellan landsväg och järnväg för detta ändamål i fortsättningen.

En annan lösning, som inte bara är rättvis och radikal utan också önskvärd från trafiksäkerhetssynpunkt, är att bilismen anpassas till den olycksbelastning, som gäller för järnvägstrafiken. Detta skulle innebära en reduktion av antalet dödsfall på grund av biltrafik från nuvarande 1 200 till ett antal mellan 200 och 400, givet att samhällets totala trafikarbete har nuvarande omfattning.

Med tanke på tävlan mellan SJ och bilismen är en lösning att tillåta järnvägstrafiken att göra avkall på säkerheten tills olycksfrekvensen ökat och kommit i nivå med bilismens.

En annan lösning, som inte bara är rättvis och radikal utan också önskvärd från trafiksäkerhetssynpunkt, är att bilismen anpassas till den olycksbelastning, som gäller för järnvägstrafiken.

Målsättningen

Med Sveriges nuvarande trafikpolitik för ögonen är målsättningen: lika villkor för konkurrensen mellan skilda trafikgrenar samt att respektive trafikslag skall bära sina egna kostnader. I praktiken innebär detta, att förebyggande av vägtrafikolyckor är trafikpolitiskt motiverat och att kostnaderna skall belasta bilismen.

Men det är inte nog med det. Den konkret formulerade målsättningen är också nödvändig, och mål och medel måste analyseras så att verkställigheten, måluppfyllelsen får en *begränsad tidsram*.

Ett konkret och enligt ovanstående motiverat förslag är att planera för en reduktion av vägtrafikens dödsfall från 1 200 till 300 (med nuvarande trafikarbete) under en 20-årsperiod.

Åtgärder

Trafikseparation, säkrare vägar, krocklämpliga bilar, passiva säkerhetssystem för bilister, övervakning, bilförarutbildning, körkortsdifferentiering är några exempel på medel att utnyttja i strävan mot färre personskador i trafiken. Vi tror att dessa medel har nått en utvecklingsnivå, som möjliggör ett förverkligande av det föreslagna konkreta målet.

En annan typ av åtgärder är reduktion av onödigt trafik och överförande av trafikarbete till trafikslag med jämförelsevis lägre olycksbelastning. Sådana förändringar är trafiksäkerhetspolitiska önskemål och underordnande den nuvarande trafikpolitiken enligt erfarenheter, som vi nyligen gjort.

Ur 1953 års trafikutrednings betänkande Trafikpolitik I vill vi emellertid citera följande: "Trafiksäkerhetsmässiga regleringsåtgärder får ej ur trafikpolitiska synpunkter betraktas som ett in-

grepp från statens sida i den effektiva konkurrensen" (8).

I likhet med denna åsikt inom utredningen framhöll riksdagen 1963 genom sammansatta stats- och tredje lagutskottet:

"Såsom departementschefen framhållit måste trafikpolitiken vidare utformas så, att de krav, som ställts från trafiksäkerhetssynpunkt blir tillgodosedda . . .".

Mot denna bakgrund är det intressant att fråga vilka krav, som ställs — vilken kompromiss mellan trafiksäkerhetspolitik och trafikpolitik, som gäller för närvarande. För det första: Vilken är svensk trafiksäkerhetspolitik? En representant för kommunikationsdepartementet meddelade att det inte finns någon samlad framställning, värd rubriken "svensk trafiksäkerhetspolitik". Han kompletterade emellertid med den upplysningen att flera kommunikationsministrar yttrat sig beträffande åtgärder mot trafikolyckor, och att man ej har tid eller speciell anledning att för närvarande ha problemet under behandling i departementet. Detta är av intresse som bakgrund nästa gång landets för trafiksäkerheten högste ansvarige blir allvarligt oroad över trafiksäkerhetsläget och företer en "kraftåtgärd". Hittills har såvitt vi vet detta inneburit att en konferens ägt rum varefter allt återgått till samma förhållande som tidigare. Genom den naturliga spridningen i olycksfall per dag har det möjligen också verkat som konferensen haft effekt.

Kostnadsbärandet

Det tänkta intensifierade trafiksäkerhetsarbetet blir dyrbart. Slås genomförandet av trafikpolitiken ut på en lång tidsperiod är det naturligt, att principen om att trafikgrenarna skall bära sina egna kostnader kan gälla. Förslagsvis kan kostnaderna täckas genom ökade drivmedelsskatter. Då blir belastningen på den enskilde beroende av hans andel

Mål och medel måste analyseras så att verkställigheten, måluppfyllelsen får en begränsad tidsram.

i biltrafikarbetet eller hans riskexposition. Skall genomförandet ske inom några få år bör övervägas om inte trafiksäkerhetspolitiska argument kan mobiliseras så att kostnaderna delvis subventioneras från samhället i övrigt.

Effektmätning

Dödsorsaksstatistiken och patientstatistiken från kroppssjukhusen, i framtiden kompletterad med statistik för öppen vård är de viktigaste informationskällorna (9, 10, 11). Patientstatistik finns dock ännu ej för hela riket.

REFERENSER

1. *Bexelius S*: Olycksfrekvenser i skilda trafikslag. Stencil. Institutionen för stadsbyggnad. Chalmers tekniska högskola. 1968.
2. Kungl. Maj:t: Proposition till riksdagen angående riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m m. Stockholm. 1963. Riksdagens protokoll. Bihang 1, 3—4. Saml. Prop 191. Sid 1. 1963.
3. *Mattsson B*: Vägtrafikolyckornas samhällsekonomiska kostnader. Stencil. Statens trafiksäkerhetsråd. 1968.
4. *MSD (Motororganisationernas samarbetsdelegation)*: Bilismens bidrag till statsinkomsterna. Stencil. 1970.
5. *Norling B*: Intervju i Dagens Nyheter 3 januari 1971.
6. *Persson G* (Svenska kommunförbundet): Personligt meddelande. 1971.
7. Riksdagen: Skrivelse 424. 1963.
8. SOU 1961:23: Svensk Trafikpolitik I. Betänkande givet av 1953 års trafikutredning. 1961.
9. *Thorson J*: Klassifikation av trafikolyckor för patientstatistik. Socialmedicinsk tidskrift. 1.43. 1969 a.
10. *Thorson J*: Källmaterial för beskrivning av personskador i trafiken. Läkartidningen. 66. 17. 1736. 1969 b.
11. *Thorson J and J Sande*: Hospital Statistics On Road Traffic Accidents. How adequate are official statistics concerning seriously injured persons. Proc. 3rd Congr. Int. Ass. Accident and Traffic Med. International Microfilm Journal of Legal Medicine. 6.1. 1971.
12. Trafiksäkerhetsverket: Underlag för kampanjen "Trafik och Miljö". Monografi. 1970.
13. *Feldt K O*: Vägtrafikolyckornas kostnader. En samhällsekonomisk studie. Statens Trafiksäkerhetsråd. 1958.

Salus vet...



*Salus är det bolag, som har
den ojämförligt största erfarenheten
när det gäller att ordna
läkarnas försäkringsfrågor. Bolagets
nära relationer till läkarkåren
borgar dessutom för att dess råd
är objektiva och gagnar Er
på bästa sätt. Tala därför med Salus
om alla slag av försäkringar.
Salus vet... och delar gärna med
sig av sitt vetande.
Ring Salus — redan idag!*

08/22 47 40 (växel)



eller direkt telefon 08/63 63 91, 63 63 92