

En trafikundersökning inom yrkesskadeförsäkringen

Av dr B. Aldman, dr L. Leandoér, med. dr G.Thorsén, dir. G. Werner, Stockholm

Den starka ökningen av trafikolycksfallen, som inträtt under senare år och som torde ha sin huvudsakliga förklaring i vägtrafikens snabba utveckling, har medfört en rad problem för individen och samhället. De tragedier och lidanden trafikskadorna ger upphov till för de enskilda individerna kan varken mätas eller räknas. Flera försök har emellertid gjorts att bedöma trafikskadornas betydelse i ekonomiskt hänseende för individen och för samhället. Kjell Olof Feldt har i meddelande nr 7 från Statens trafiksäkerhetsråd 1958 framlagt en utredning om kostnaderna för trafikskadorna, "En samhällsekonomisk studie". Av hans redogörelse framgår det, hur svårt för att inte säga omöjligt det är att med någon större grad av säkerhet ange trafikskadornas ekonomiska konsekvenser. Beträffande skälen till dessa svårigheter hänvisas till hans arbete, som torde vara tillgängligt för intresserade.

Vissa upplysningar ifråga om trafikolycksfallens ekonomiska konsekvenser borde enligt vår mening dock kunna vinnas genom bearbetning av materialet inom yrkesskadeförsäkringen. Riksförsäkringsanstalten lämnar sedan några år tillbaka en särredovisning för de s. k. färdolycksfallen inom den lagstadgade yrkesskadeförsäkringen för anställda. Denna redovisning omfattar hela yrkesskadeförsäkringen i vårt land, sålunda även den del, som administreras av socialförsäkringsbolagen. Yrkesskadeförsäkringen ger som bekant rätt till ersättning icke allenast för skador ådragna i själva arbetet utan även för skador, som inträffat under färd till eller från arbetet. Inom yrkesskadeförsäkringen finns därför ett förhållandevis stort trafikskade-

material behandlat. Riksförsäkringsanstaltens statistik på detta område för åren 1955, 1956 och 1957 visar, att år 1955 10 % av samtliga skador fallande under yrkesskadeförsäkringen utgjordes av färdolycksfall. 1956 var motsvarande siffra 11 % och 1957 10 %.

Trafikolycksfallen visar sig emellertid — såsom måhända väntat — vara genomsnittligt svårare än olycksfallen på arbetsplatserna. Detta framgår av nedanstående tabell, som för vart och ett av åren 1955, 1956 och 1957 anger dels antalet *invalidiserande olycksfall*, dels antalet *olycksfall, som medfört döden*, varvid fallen fördelats på dels olycksfall på arbetsplatserna (arbetsolycksfall), dels färdolycksfall. Det visar sig då, att de invalidiserande färdolycksfallen utgjorde för de tre åren 14,4, 17,4 resp. 15,0 % av samtliga yrkesskadefall och dödsfallen 25,4, 21,1 och 26,3 % av samtliga dödsfall inom yrkesskadeförsäkringen. Med invaliditetsfall avses här sådana skador, som medfört minst 10 % invaliditet. (Tab. I.)

En närmare undersökning visar emellertid även, att de invalidiserande färdolycksfallen var genomsnittligt svårare än de invalidiserande arbetsolycksfallen. Den genomsnittliga invaliditetsgraden för färdolycksfallen uppgick sålunda till mellan 23 och 24 % under det att den genomsnittliga invaliditetsgraden för arbetsolycksfallen låg mellan 20 och 21 %.

Det kan nämnas, att procenttalet såväl invalidiserande färdolycksfall som färdolycksfall med dödlig utgång år 1948 var endast ungefär hälften så stort som de ovan redovisade åren. De lägre siffrorna för 1948 synes kunna förklaras genom den då rådande lägre trafikintensiteten.

Den statistiska redovisningen för åren 1955—1957 visar, att färdolycksfallen spelar en mycket betydande roll inom yrkesskadeförsäkringen,

¹⁾ Redovisning av invaliditets- och dödsfall, orsakade av trafikskador under åren 1955—1956, inom yrkesskadeförsäkringsbolag, anslutna till Socialförsäkringsbolagens Förening.

Tabell 1.

Invalidiserande olycksfall och dödsfall 1955, 1956 och 1957 inom yrkesskadeförsäkringen fördelade på arbetsolycksfall och färdolycksfall.

	1955	1956	1957
<i>Antal invalidiserande olycksfall:</i>			
Arbetsolycksfall	1.853	1.997	1.909
Färdolycksfall	312	352	402
Antal invaliditetsfall genom färdolycksfall i % av samtliga	14,4	15,0	17,4
<i>Antal dödsfall:</i>			
Arbetsolycksfall	425	328	411
Färdolycksfall	145	117	110
Antal dödsfall genom färdolycksfall i % av samtliga	25,4	26,3	21,1

särskilt då det gäller invalidiserande olycksfall och olycksfall, som medfört döden. Trafikolycksfallens roll torde dock vara än större än vad som synes framgå av denna statistik. Visserligen redovisas under begreppet färdolycksfall ett betydande antal skador, ådragna på väg till eller från arbetet men som inte kan betecknas som trafikolycksfall (halkningar, skador genom nedfallande föremål etc.). Dessa skador torde dock ofta vara av ganska lindrig natur. Å andra sidan faller under yrkesskadeförsäkringen ofta betydande antal trafikolycksfall, som i den nämnda statis-

tiken icke redovisas under begreppet färdolycksfall. Detta gäller de förhållandevis talrika fall, då personer under den direkta arbetsutövningen blir utsatta för skador i trafiken, såsom chaufförer, handelsresande, personer på tjänsteresor etc.

Riksförsäkringsanstaltens statistik över yrkesskadorna visar även, att färdolycksfallen i procent av samtliga yrkesskadefall är betydligt större för kvinnor än för män. Detta gäller såväl totalantalet skadefall som invalidiserande skadefall och skadefall, som medfört döden. (Tab. 2.)

Tabell 2.

Procentuell fördelning av färdolycksfall inom yrkesskadeförsäkringen 1955, 1956 och 1957 för män och kvinnor.

	1955		1956		1957	
	M	Kv	M	Kv	M	Kv
Antal färdolycksfall i % av totala antalet olycksfall i arbete	7,8	27,1	8,3	27,5	7,7	26,4
Antal invalidiserande färdolycksfall i % av totalantalet invaliditetsfall	12,1	35,0	14,4	39,6	11,9	38,7
Antal dödsfall till följd av färdolycksfall i % av samtliga dödsfall på grund av olycksfall i arbete	24,2	54,2	19,2	63,6	23,5	85,0

Anledningen till att procenttalet för olycksfall är så mycket högre för kvinnor än för män torde sammanhånga med att olycksfallsfrekvensen på arbetsplatserna i allmänhet är betydligt mindre för kvinnor än för männen.

Den publicerade statistiken innehåller även vissa uppgifter om orsaken till färdolycksfallen, d. v. s. huruvida olycksfallen berott på fall eller om fordon medverkat etc.

För att ytterligare belysa frågan om de ekonomiska konsekvenserna av trafikskadorna har vi gjort en närmare undersökning av de trafikskadefall, som inträffat under åren 1955 och 1956 och som behandlats av försäkringsbolag, tillhöriga Socialförsäkringsbolagens Förening. I denna undersökning har medtagits allenast skadefall, som medfört döden eller invaliditet av sådan grad att livränta enligt yrkesskadeförsäkringslagen tillerkänts, dvs. minst 10 % invaliditet.

Ett dylikt undersökningsmaterial har såväl brister som förtjänster. Materialet omfattar endast förvärvsarbete, som faller under lagen om yrkesskadeförsäkring. Det är därför icke representativt för populationen i sin helhet. Så lunda saknas t. ex. barnolycksfallen helt. De till Socialförsäkringsbolagens Förening anslutna bolagen administrerade ungefär hälften av de under åren 1955 och 1956 i vårt land inträffade yrkesskadorna. Bolagens försäkringsmaterial omfattar ett mycket stort område av landets arbetsliv såsom olika slag av industrier, handel, jordbruk med skogsbruk, sjöfart osv. Materialet kan emellertid icke anses vara helt representativt för yrkesskadeförsäkringen i dess helhet. De yrkesskadefall, som handlägges av Riksförsäkringsanstalten (och som sålunda utgör den andra hälften av totalmaterialet), kan ha en annan fördelning bl. a. ifråga om yrken och ifråga om de försäkrades bosättningsort, dvs. om denna utgöres av tätort eller ej, m. m. Man kan därför icke genom en enkel fördubbling erhålla en i varje avseende säker bild av trafikskadorna inom hela yrkesskadeförsäkringen i vårt land.

Materialets fördelar framför andra trafikskadematerial är å andra sidan, att dokumentariska

uppgifter föreligger inom materialet såväl ifråga om de skadades inkomstförhållanden före skadefallet som ifråga om sjukskrivningstidernas längd, sjukpenningens storlek samt grad av invaliditet, storleken av invaliditets- och dödsfallsersättningar samt dessas kapitalvärden. Invaliditetsgraden och övriga ersättningsfrågor har dessutom enhetligt bedömts av den centrala instans, som Socialförsäkringsbolagens Skaderegleringsnämnd utgör.

Dessa förutsättningar gör det möjligt att inom materialet framräkna kostnaderna för skadorna med större grad av säkerhet än inom övrigt bearbetat trafikskadematerial. Ur materialet framräknade ekonomiska värden ger likväl ej fullständig uppfattning om kostnaderna för trafikskadorna ens inom den del av yrkesskadeförsäkringen, som undersökningen omfattar. Ersättningarna är nämligen beräknade efter inkomst, som maximerats till 15.000 kronor per år. Kostnaderna för dödsfallen utfaller vidare helt olika, om dödsfallet drabbat en familjeförsörjare än om det drabbat en ensamstående förvärvsarbetare. I det förra fallet kan, om den avlidne efterlämnar änka och flera minderåriga barn, livräntornas kapitalvärde uppgå till omkring 150 000 kronor. I det senare fallet utgår i regel endast begravningshjälp med 600 kronor. Vidare omfattar de framräknade kostnaderna icke de indirekta kostnader, som uppkommer till följd av skadorna i form av utebliven produktion, samhällets kostnader för sjukhus- och läkarvård, samtidig materialförstörelse m. m. Dessa sistnämnda indirekta kostnader kan uppgå till belopp flerfaldigt större än de direkta skadeersättningarna.

Undersökningsmaterialet lämnar slutligen ingen uppgift om kostnaderna för de skadefall, som icke föranlett invaliditet eller död, enär utredningen som nämnt icke omfattar dessa lindrigare skador. En bearbetning av dessa senare skador har tett sig mindre värdefull, enär de kostnader för skadefallen, som till följd av yrkesskadeförsäkringens samordning med den allmänna sjukförsäkringen kommit att åvila sjukkassorna, icke låter sig framräknas.

Som tidigare nämnts särredovisas i den av Riksförsäkringsanstalten upprättade statistiken över yrkesskadorna 1955—1957 allenast sådana trafikolycksfall, som inträffat vid färd till eller från arbetsstället och som därigenom föranlett ersättning enligt yrkesskadeförsäkringslagen.

Vid genomförandet av vår undersökning av bolagsmaterialet har vi icke låtit begreppet "trafikskada" vara liktydigt med begreppet "färdolycksfall". I undersökningen har medtagits olycksfall på allmänna och enskilda vägar icke blott i sådana fall, då den skadade befunnit sig på väg till eller från arbetsstället utan även i sådana fall, då han befunnit sig i tjänsteutövning. Härigenom har — i motsats till vad som är fallet i Riksförsäkringsanstaltens statistik — i materialet medtagits t. ex. fall då chaufförer, handelsresande m. fl. skadat sig i trafiken under arbetsutövningen. Genom kravet att olycksfallen skall ha inträffat på allmän eller enskild väg har uteslutits bl. a. färdolycksfall, som inträffat på industriområden ävensom olycksfall i trappor osv., enär dessa slag av olycksfall icke sammanhänger med trafikförhållandena. Vidare har uteslutits fall, som på allmän eller enskild väg drabbat fotgängare, där fordon icke medagerat. Det har sålunda varit angeläget att i undersökningen medtaga alla trafikskador med nyss angivna begränsningar på väg till eller från arbetet eller under arbetsutövning. Det bör här anmärkas, att trafikskadefallen under arbetsutövning utgör en mycket betydande del av totalmaterialet.

Materialet har ursprungligen registrerats för åren 1955 och 1956 var för sig. Då väsentliga skillnader ej föreligger, har emellertid materialet för båda åren sammanslagits.

Undersökningens resultat

Ålders- och könsfördelning

Hela det undersökta materialet omfattar 444 fall, varav 327 invaliditetsfall och 117 dödsfall. De invalidiserades och dödades fördelning på ålder och kön redovisas i *tab. 3*. Av tabellen framgår, att totalt 384 män förekommer i materialet men endast 60 kvinnor. Anledningen till att kvinnorna är så få kan sökas dels i det förhållandet att antalet yrkesskadeförsäkrade kvinnor är mindre än hälften av antalet försäkrade män, dels i att det torde övervägande vara män, som under arbetsutövningen utsattes för riskerna i trafiken. Möjligen använder män och kvinnor i viss utsträckning olika färdmedel, då de beger sig till och från arbetet. Av de invalidiserade och dödade är omkring 70 % över 40 år. Detta gäller såväl män som kvinnor.

Att dessa siffror avviker från de siffror Wulff och hans medarbetare anger i det stora arbetet om trafikskadorna i Skandinavien 1956 är naturligt, alldenstund deras material omfattar icke endast yrkesarbetande personer samt att materialet även omfattar barnolycksfall. I deras material var 30 % av de skadade kvinnor och 36 % av de skadade var under 21 år.

Tabell 3.

Invalidiserade och dödade, fördelade på ålder och kön.

Ålder	Kvinnor		Män	
	Totalt	Därav dödade	Totalt	Därav dödade
—20	—	—	24	7
21—30	5	—	51	15
31—40	9	1	47	13
41—50	16	2	73	29
51—60	18	1	95	23
61—	12	—	94	26
Summa	60	4	384	113

Uppgifter har icke funnits tillgängliga rörande åldersfördelningen bland de yrkesskadeförsäkrade och åldersfördelningen hos skadematerialet har därför tyvärr icke kunnat ställas i relation till åldersfördelningen bland de försäkrade. Tabellen medger därför endast den begränsade iakttagelsen, att i runt tal tre fjärdedelar av de trafikskador, som medfört invaliditet eller död, drabbat personer med högre ålder än 40 år. Den visar även, att skadorna i förhållandevis större utsträckning lett till döden bland männen än bland kvinnorna.

Tidpunkt för skadans inträffande

I tab. 4 har de undersökta trafikskadorna fördelats på olika veckodagar. Några avgörande skiljaktigheter mellan de olika dagarna synes ej föreligga mer än helt naturligt för söndagarna. I samma tabell anges hur många av olycksfallen, som inträffat under färd till resp. från arbetet och hur många, som inträffat under arbetsövning. En intressant skillnad föreligger mellan antalet skadefall, som inträffat under färd till arbetet och under hemfärd. Icke mindre än 62 % av olycksfallen under färd till eller från arbetet har inträffat på väg från arbetet och endast 38 % under färd till arbetet. En förklaring till denna skillnad torde kunna sökas i att tidpunkten för arbetets början i allmänhet har en spridning på åtminstone 2—3 timmar medan tidpunkten för arbetets avslutande torde vara koncentrerad till betydligt kortare tidsintervall med därav förorsakad högre trafikintensitet. Andra faktorer, som inverkar i ena eller andra riktningen på detta område, torde vara morgontrötthet, brådska då man är ute i sista minuten, trötthet efter arbetets avslutande, önskan att i samband med hemfärden kunna hinna uträtta nödiga inköp före affärernas stängning m. m. Vilken betydelse för skadefrekvensen dessa faktorer har och i vad mån de kompenserar varandra eller ökar skillnaderna i frekvenser, är det givetvis inte möjligt att här uttala sig om.

Den utjämning av trafiktopparna genom spridning av tidpunkten för arbetets början och

dess slut inom olika yrkesområden, som av trafiktekniska skäl eftersträvas, torde säkerligen kunna ha betydelse även ur trafiksäkerhetssynpunkt. Problemet torde vara värt beaktande hos dem som sysslar med arbetarskyddsfrågorna.

Tabell 4.

Skadornas fördelning på veckodagar m. m.

Veckodag	Antal
Måndag	89
Tisdag	68
Onsdag	57
Torsdag	75
Fredag	82
Lördag	68
Söndag	5
Summa 444	
Trafikskada vid färd till arbetet	138
” ” ” från ”	228
” ” ” under ”	78
Summa 444	

Färdsätt och skadetyper

Tab. 5 visar antalet invalidiserande eller dödande skador, fördelade på kön, ålder och färdsätt. Färd med cykel och moped har sammanförts i en grupp. Då frekvensen av olika färdsätt bland olika åldersgrupper och kön inom hela det yrkesskadeförsäkrade materialet givetvis är okänt, medger även denna sammanställning endast relativt begränsade slutsatser. Att nära 70 % av samtliga olycksfall inträffar vid färd med cykel, moped eller motorcykel, ger måhända omedelbart det intrycket, att riskerna vid dessa färdsätt är större än vid andra färdsätt.

Iakttar man trafikbilden inom större städer med utvecklat allmänt kommunikationssystem får man även det intrycket, att cyklister, mopedister och motorcyklister icke i sådan grad dominerar trafiken, att detta kan förklara den stora anhopning av svåra olycksfall bland dem som färdas med cykel, moped och motorcykel. Det är emellertid mycket möjligt, att för landet i dess helhet dessa tre färdsätt så dominerar, att

Tabell 5.

Skadornas fördelning efter kön, ålder och färdssätt.

Ålder	Till fots		Cykel eller moped		Motorcykel		Bil		Övr.		Summa	
	m	kv	m	kv	m	kv	m	kv	m	kv	m	kv
— 20	2	—	6	—	11	—	5	—	—	—	24	—
21—30	3	—	10	1	22	2	16	2	—	—	51	5
31—40	2	3	16	7	14	—	14	—	1	—	47	10
41—50	3	4	30	8	21	1	17	2	3	—	74	15
51—60	10	3	53	12	16	—	14	1	1	2	94	18
61—	20	4	60	8	9	—	1	—	4	—	94	12
Summa	40	14	175	36	93	3	67	5	9	2	384	60
Summa män och kvinnor											444	

slutsatsen att dessa tre färdmedel är speciellt farliga kan vara ogrundad. Påfallande är emellertid den höga frekvensen av cykel- och mopedolyckor i åldrarna över 50 år. Det totala antalet yrkesarbetande män över 50 år måste förutsättas vara betydligt mindre än det totala antalet yrkesarbetande under denna ålder. Än större skillnad torde föreligga mellan totalantalet yrkesarbetande kvinnor över resp. under 50 år. Trots att åldersgrupperna över 50 år sålunda utgör en mindre del av de yrkesarbetande, svarar de för i runt tal 60—65 % av samtliga trafikskador in-

om materialet, där vederbörande färdas med cykel eller moped. En förklaring kan givetvis ligga i att äldre människor i högre grad än yngre färdas med cykel eller moped.

Tab. 6 anger antalet invalidiserande skador resp. dödsfall, fördelade på olika färdssätt, sammanställt med den roll annat fordon eller annan omständighet haft. Den i den lodräta raden längst till höger angivna rubriken "Övriga" innefattar huvudsakligen spårbundna fordon såsom spårvagn, rälsbuss och tåg, men även enstaka traktorfordon m.m. De skador, där andra

Tabell 6.

Skadornas fördelning på olika färdssätt, sammanställt med den roll annat fordon eller annan omständighet haft.

Medverkande fordon etc.	De skadades färdssätt				
	Till fots	Cykel eller moped	Motorcykel	Bil	Övr.
Fotgängare	—	1 (1)	—	—	—
Cykel eller moped	1	7	1 (1)	—	—
Motorcykel	9 (1)	11 (3)	2	—	—
Bil	40 (11)	106 (31)	55 (7)	35 (17)	3 (1)
Övr.	4 (1)	4 (2)	3 (2)	10 (9)	8 (3)
Single	—	82 (5)	35 (15)	27 (7)	—
Summa	54 (13)	211 (42)	96 (25)	72 (33)	11 (4)
Samtliga olyckor med bil som ena part 276 (83) " " " mc " " " 116 (29)					
				Siffrorna inom parentes anger antalet döda.	

fordon ej medverkat ("singelskadorna") utgöres av kollisioner med fasta, stillastående föremål resp. kullkörningar, dikeskörningar m. m.

En intressant upplysning, som tabellen lämnar, är att bil varit en medverkande faktor i 267 fall, varav 83 med dödsfall som följd, medan motorcykel varit medverkande faktor i 116 fall, varav 29 med dödsfall som följd.

Tabellen ger också belägg för det naturliga förhållandet, att ju tyngre den ena eller båda av de sammanstötande fordonen är, desto större är risken för svåra skador eller dödsfall. För föraren av eller passageraren i en bil är en kollision med en fotgängare, cykel, moped eller motorcykel givetvis sällan farlig. I de fall då personerna i undersökningsmaterialet färdats i bil och skadats genom kollision med annan bil, har däremot i ungefär hälften av fallen skadorna lett till döden. Vid kollision med spårbundet trafikmedel har i denna situation 9 av 10 dödats. Nära hälften av de motorcyklister, som vid kollisioner med fast föremål resp. genom kullkörning ådragit sig skador, som varit av sådan svårighetsgrad att de minst föranlett invaliditet, dödades. Hur stor dödsfallsfrekvensen är inom det totala antalet trafikskador inom yrkesskadeförsäkringen, lämnar utredningen givetvis ej besked om, alldenstund denna allenast omfattar dödsfall och fall, som lett till invaliditet. Ehuru

det ej kunnat tabellmässigt redovisas, synes dock materialet ge vid handen, att en stor del av motorfordonsolyckorna inträffat inom orter, där hastighetsbegränsning sannolikt rått. Den reflexionen inställer sig därför, att många av skadorna borde ha kunnat förhindras eller åtminstone ha fått ett lindrigare förlopp, om säkerhetsbälten använts.

Av tab. 4 framgår även, att i 307 fall av 444 skadorna har drabbat personer, som färdats på tvåhjuligt färdmedel och i 54 fall fotgängare, som skadats av fordon. Av de personer, som åkte på tvåhjuliga färdmedel, omkom 67 av totalmaterialets 117 dödade. För fotgängare var antalet dödsfall 13. Dessa siffror måste anses vara höga, även om inga direkta slutsatser av siffrorna kan dragas, alldenstund man inte vet i vilken utsträckning olika färdmedel kommit till användning.

I tab. 7 redovisas det genomsnittliga antalet sjukskrivningsdagar dels vid olika lokalisationer av skadan, dels vid olika färdssätt. Det totala antalet invalidiserade utgör 327, sedan de 117 dödade undantagits i denna redovisning. Det kan här anmärkas att sammanlagda antalet sjukskrivningsdagar för de 117 dödade var endast 407, vilket visar, att trafikdöden nästan undantagslöst är en snabb död. Tabellen visar även bl. a., att de trafikskador, som medför in-

Tabell 7.

Sjukskrivningstidens längd för invaliditetsfallen, fördelade dels efter skadans lokalisation och dels efter färdmedel.

Skadans lokalisation	Antal invaliditetsfall	Genomsnittligt antal sjukskrivn. dagar per fall	Färdmedel	Antal invaliditetsfall	Genomsnittligt antal sjukskrivn. dagar per fall
Skalle	42	327	Till fots	41	444
Thorax	—	—	Cykel eller moped	169	339
Buk	—	—	Motorcykel	72	429
Övre extr.	47	378	Bil	39	296
Nedre extr.	157	410	Övr.	7	428
Rygg	13	309			
Multipla	68	308			
Summa	327	370		327	370

Tabell 8.

Skadefallen, fördelade efter skadans lokalisation och invaliditetsgrad.

Invaliditets- procent	10-19	20-29	30-39	40-49	50-59	60-69	70-79	80-89	90-99	100	Döda	S:a
Skalle.....	8	12	5	1	7	2	—	—	—	7	64	106
Thorax	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	5
Buk	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3
Övre extr. ...	26	17	2	2	—	—	—	—	—	—	1	48
Nedre extr. .	82	36	19	5	4	8	2	1	—	—	2	159
Rygg	4	5	2	—	—	—	1	—	—	1	4	17
Multipl.....	28	15	8	1	7	2	4	2	—	1	37	105
Drunkn. ...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
Summa	148	85	36	9	18	12	7	3	—	9	117	144

validitet, i genomsnitt även medför en förhållandevis lång sjukskrivningstid, i runt tal ett år.

Det framgår också av denna tabell, att den vanligaste lokalisationen av skadorna är de nedre extremiteterna. Den omständigheten att dessa skador genomsnittligt medfört en betydligt längre sjukskrivningstid än det övriga skadematerialet tyder på, att dessa skador på nedre extremiteterna varit av synnerligen svårartad beskaffenhet.

Invaliditetsgrad

I tab. 8 redovisas invaliditets- och dödsfallen, fördelade efter skadans lokalisation, varvid invaliditetsfallen även fördelats på olika invaliditetsgrader. Det bör i detta sammanhang fram-

hållas, att invaliditetsgraden såsom den bedömes inom yrkesskadeförsäkringen ej helt motsvaras av den faktiska eller ekonomiska invaliditeten. Vid invaliditetsbedömningen tages visserligen viss hänsyn till den skadades yrke, men i huvudsak är det skadornas beskaffenhet och omfattning, som är avgörande för invaliditetsgraden. Det som speciellt sticker i ögonen i denna tabell torde vara, att i icke mindre än 64 fall av 106 (dvs. i 60 % av fallen) medförde skallskadorna döden och i 7 fall 100-procentig invaliditet. Endast 8 fall av thorax- och bukskador finns i materialet, men samtliga dessa fall var dödande. Givetvis förekommer skall- och bukskador även under rubriken "Multipla skador". Även bland

Tabell 9.

Skadefallen, fördelade efter lokalisation och färdmedel.

	Till fots	Cykel eller moped	Motorcykel	Bil	Övr.	Summa
Skalle	12	51	23	17	3	106
Thorax	—	1	1	3	—	5
Buk	1	1	—	1	—	3
Övre extr.	2	32	6	6	2	48
Nedre extr.	20	81	44	13	1	159
Rygg	2	8	4	3	—	17
Multipl.	17	37	18	28	5	105
Drunkn.	—	—	—	1	—	1
Summa	54	211	96	72	11	444

Tabell 10.

Sammanställning av kostnader i tusental kronor för invaliditets- och dödsfall orsakade av trafikolycksfall under åren 1955 och 1956 hos bolag, anslutna till Socialförsäkringsbolagens Förening.

	Antal	Sjukvårds- ersättning	Sjukpenning	Kapitalvärde av livräntor
Invaliditetsfall	327	168	1.151	6.770
Dödsfall	117	1	73	6.377
Summa	444	169	1.224	13.147

de multipla skadorna finns många dödsfall, icke mindre än 37 av 105. Påfallande är också det förhållandevis stora antalet låga invaliditeter bland skadorna på nedre extremiteterna.

Tab. 9 visar bl. a., att av skullskadorna har i runt tal tre fjärdedelar drabbat dem som färdats med tvåhjuligt färdmedel. Även skadorna på de övre extremiteterna förekommer till övervägande del bland denna trafikkategori. Tabellen visar även, att skador på nedre extremiteterna i mycket stor omfattning drabbat dem som färdats med tvåhjuliga färdmedel, vilket torde vara att vänta med hänsyn till att benen för dem är särskilt utsatta vid en trafikolycka.

Kostnaderna för trafikskadefallen

Med stöd av utredningen kan givetvis inte anges hur stort inkomstbortfall trafikskadorna medfört för de skadade och deras familjer. Ej heller kan anges värdet av det produktionsbortfall skadorna medfört. I tab. 10 redovisas emellertid de kostnader försäkringsinrättningarna fått vidkännas i anledning av de 444 trafikskadefall undersökningen omfattar. Av tabellen framgår, att totalkostnaderna enligt yrkesskadeförsäkringslagen för de 444 trafikolycksfall 1955 och 1956 utredningen omfattar uppgått till över 14,5 milj. kronor, representerande ett belopp av icke mindre än i genomsnitt nära 33 000 kronor per fall. Den genomsnittliga storleken av skadeersättningen i anledning av de 327 invaliditetsfallen har uppgått till nära 25 000 kronor och genomsnittliga värdet av dödsfallsersättningarna till ungefär 55 000 kronor.

Tabell 11.

Kapitalvärde i tusental kronor av livräntor i anledning av invaliditets- och dödsfall åren 1955 och 1956 hos bolag, anslutna till Socialförsäkringsbolagens Förening.

	Antal fall	Kapitalvärde
Invaliditetsfall totalt ..	2.239	39.405
Därav trafikskadefall	327	6.770
Trafikskadefallen i % av samtliga dödsfall	14,6	17,2
Dödsfall totalt	469	20.048
Därav trafikskadefall	117	6.377
Trafikskadefallen i % av samtliga dödsfall	24,9	31,8

Trafikskadefallen utgör en mycket betydande del av de skadefall, som ersatts av bolagen. Detta belyses av tab. 11. Tabellen visar, att av de invaliditetsfall inträffade 1955 och 1956, som ersatts av de försäkringsbolag utredningen omfattar, 14,6 % utgjordes av trafikskadefall. Av dödsfallen var icke mindre än 24,9 % trafikskador. Kapitalvärdet av kostnaderna för invaliditetsfallen utgjorde för trafikskadefallen 17,2 % av kapitalvärdena för samtliga invaliditetsfall inom bolagen ifråga och kapitalvärdet av dödsfallsersättningarna för trafikskadefallen 31,8 % av samtliga dödsfallskostnader inom försäkringsbolagen ifråga.

Totalt utgjorde kostnaderna för trafikskadematerialet mellan en fjärdedel och en femtedel av samtliga kostnader för yrkesskador inom de undersökta bolagen under de två åren 1955 och 1956.