

JUNI 1957 HÄFTE 6

Social- medicinsk tidskrift

TRETTIOFJÄRDE ÅRGÅNGEN

Trafiksäkerhet och forskning

Två händelser med stor publicitet har i denna månad bidragit till att återigen rikta strålkastarljuset på trafiksäkerhetsproblemen i vårt land. Det rör sig om Trafiksäkerhetsutredningens betänkande nr II, som nyss framlagts, samt om den stora kirurgkongressens behandling av trafikskadorna i Skandinavien. 1953 års trafiksäkerhetsutredning ger oss bättre möjligheter än tidigare att sakligt bedöma situationen. Som en blodig illustration till trafikfrågornas vikt och betydelse tecknar sig de svåra olyckor som inträffat under Pingstens trafik och som tyvärr tycks återkomma vid varje helg och varje veckoskifte. Redan detta förhållande ger anvisning om ett av de dominerande olycksmomenten i trafiken. Man måste dra den slutsatsen att det är den omfattande nöjesåknings av nyfödda och rutinerade bilförare som vållar topparna i helgernas olyckskronika. Dessa förhållanden har också bekräftats i landshövding Mossbergs betänkande. En rad förslag till säkerhetens främjande har framkommit. Hit hör skärpning av körkortsprövet och en grundligare utbildning med bättre kontroll över bilskolorna, återansökan av indraget körkort, höjning av körkortsåldern för motorcykel till 18 år, straff som vid rattfylleri vid olovlig körning, förbud mot okynnesåkning med motorcykel, hårdare straff

för biltjuvar, klassificering av olycksfåglarna i trafiken, kontrollbesiktning av gamla fordon m. m.

Utredningen konstaterar att bland Europas länder endast Frankrike, Italien, Storbritanien och Västtyskland, alltså nationer med betydligt högre invånarantal än Sverige, har ett större antal bilar än vårt land. För närvarande har vi en bil på var tionde innevånare. Betänkandet går med största allvar och grundlighet in för en fortsatt analys av trafikutvecklingen och inte minst det oerhört ökade antalet trafik- och personsador, som kunnat fastställas under den senaste tioårsperioden. I det aktuella betänkandet blir det icke så mycket fråga om bil- och vägtekniska frågor. Däremot ligger tyngdpunkten i överväganden och förslag i nära anslutning till allt som har med den "personliga faktorn" att göra. Betänkandet konstaterar att människan är den dominerande olycksfaktorn. Härav framgår att de största vinster skulle göras om människan kunde påverkas till större hänsyn, varsamhet och respekt för trafikens regler. För den mänskliga faktorns betydelse talar det förhållandet att endast ett relativt litet antal förare statistiskt belastas med trafikförseelser jämfört med det övervägande flertalet oklanderliga förare. Av detta har utredningen insett att de åtgärder som bör vidtagas

mot ett fåtal syndare icke bör få karaktären av generella bestämmelser. Allt detta är riktigt. När utredningen emellertid kommer till frågan om fartens betydelse frångår den sin principiella deklaration och pläderar för en generell hastighetsbegränsning, denna gång till 90 km/tim. Man återfinner utredningens bevisföring i fråga om kravet på hastighetsbegränsning i trafiksäkerhetsbetänkandet nr I. I det nu avgivna har ej tillkommit något nytt. Utredningsmannen rör sig vid diskussionen om hastighetens betydelse med uttrycket "för hög hastighet". Uttrycket är relativt men kan i propagandan lätt missförstås och utnyttjas f.ö. av utredningsmannen felaktigt som beteckning också för "hög fart". De uppgifter som finnas i betänkandet nr I rörande den för höga hastighetens olycksfallsbelastning säger ingenting om den höga fartens belastning. Ett studium av de undersökningar som gjorts på vägar där höga farter kan hållas ger icke vid handen att fartbegränsning fordras där vägbanan är god. Den procentuella fördelningen av personskador på vägen Malmö—Lund har sjunkit från 73 %

till 27 % sedan den nya motorvägen med dess höga farter tillkom. Det är inte så mycket som talar för att den höga farten i och för sig utgör ett olycksfallsmoment av större betydelse. Där emot kan ingen bestrida att ett rullande fordonens hastighet kan vara för hög med hänsyn till omständigheterna från minsta rullning till högsta fart. På denna serie finns inga magiska punkter vare sig vid 80 eller 90 kilometer i timmen. Det behövs flera undersökningar om detta. Som ett kuriöst förhållande kan konstateras att den statliga utredningsmannen i sitt betänkande utan medverkan av medicinsk och psykologisk expertis ägnar ett omfattande studium åt den mänskliga karaktärens roll i trafiksammanhanget, medan samtidigt läkarna utöver analysen av personskadornas art och omfattning mest inriktat sig på det tekniska förebyggandet av skadorna. En fruktbärande kombination av insatser kan här tänkas. Helst borde detta ske omedelbart. Trafiksäkerhetsutredningens slutsatser kan i vissa delar ej godtagas utan den bevisföring som endast ytterligare forskning och undersökning kan lämna.



DET FINNS OLIKA SLAGS FÖRSÄKRINGAR

är Ni rustad om något oförutsett skulle inträffa, teckna försäkringen i tid.
Riskera inte att stå utan försäkringsskydd om ...

VILLAGATAN 5
STOCKHOLM Ö



TEL. 23 00 50