

Trafikskador i Skandinavien 1956

På sin generalförsamling i Oslo 1955 beslöt Nordisk Kirurgisk förening att som huvudtema vid den kongress i Stockholm, som nyligen avslutats, upptaga trafikskadorna ur socialmedicinsk och medicinsk synpunkt. Till grund för konferensens diskussioner har legat en stor undersökning av trafikskadefallen vid ett 80-tal sjukhus inom Skandinavien under år 1956.

De ekonomiska resurser som fordras har tillskjutits av Trafikförsäkringsföreningen i Sverige, en rad försäkringsbolag och flera sjukshushuvudmän i Skandinavien. Dessutom har betydande belopp anslagits av de skilda ländernas regeringar.

Inledningsföredragen vid kongressen i Stockholm finns samlade i en volym under beteckningen "Trafikskador i Skandinavien". Forskningsområdet täckes av redovisningar som lämnats av enskilda läkare eller samarbetande team under 18 rubriker. Därtill kommer några väsentliga underavdelningar.

Av största socialmedicinska intresse är de resultat i fråga om en statistisk undersökning över 20.000 persontrafikskador som genomförts vid angivna sjukhus i Danmark, Finland, Norge och Sverige. Undersökningen redovisades av professor H. B. Wulff samt doktor C. G. Bäckström och docent S. C. Nettelblad.

Den oerhört kraftiga expansionen av trafiken under de senaste 10 åren manifesteras av antalet registrerade motorfordon i Sverige: 1946 202.675 jämfört med 855.000 år 1956. Ej underligt om trafikfrågorna kommit att bilda ett samhällsproblem av stora mått. Persontrafikskadorna utgör en av vår tids svåraste sjukdomar, trafiksjukdomen. Endast hjärt- och kräftsjukdomarna överträffar statistiskt trafikskadedödsfallen i antal.

Det är också uppenbart, att trots de sista årens intensivare intresse för trafikskadorna kunskaperna om deras väldiga omfattning och medicinska, socialmedicinska och ekonomiska betydelse inte tillräckligt beaktats. Kanske kan den kritiken mot den nuvarande ordningen riktas, att de föreskrifter som utfärdats och den lagstiftning som företagits, inte som underlag haft tillräckligt ingående kunskaper om trafikskadornas orsak, uppkomst och följder. Sådana undersökningar har nämligen icke hittills varit tillgängliga i Norden. Att djupgående kunskaper om trafikskadorna är nödvändiga

för att man på ett rationellt sätt skall kunna bearbeta dessa problem råder inget tvivel om. Om man t.ex. vid en sjukdom inte känner grundorsaken och föreskriver vissa mediciner som riktar sig enbart mot något eller några av symtomen så är detta en åtgärd som från medicinsk synpunkt inte är rationell och som endast är försvarbar då man saknar möjligheter att närmare analysera grundorsakerna till sjukdomen. Men skall man nå längre måste en sådan analys komma till stånd.

Ett aplock ur undersökningsresultatet

Frekvensen personskador är i Danmark 9,2 per 10.000 innevånare, i Finland 5,5, i Norge 5,2 och i Sverige 16 per 10.000 innevånare. I Sverige hade vi 1956 816 dödsfall på 7,3 milj. innevånare, alltså cirka 8 på 100.000. I USA noterades denna siffra redan 1916 medan antalet dödade i Amerika 1954 var 22,5 på 100.000. Det är angeläget att i Skandinavien med all makt förhindra en dylik utveckling.

35 % av alla personskador drabbar ungdom under 20 år i det skandinaviska materialet. 44 % är mellan 21 och 50 år och 21 % äldre.

Skadornas art

Av stort intresse har varit undersökningens resultat i fråga om vilka kroppsdelar som drabbats. Det visar sig att skallskadorna starkt dominerar i det att nära 50 % av samtliga skadade personer drabbats av sådana skador. Bröstskador förekommer i 8 %, bukskador i 3 %, bäckensskador, kot- och ryggsador i cirka 8 %, skador på armarna i cirka 30 % och benen i 38 %. Skallskadorna består huvudsakligen av hjärnskakningsfall. Endast omkring 3 % har verkligen brott på skallens ben. Antalet dödsfall uppgår till 386 i det redovisade materialet. Rörande dödsfallen har vid kongressen lämnats en särskild redovisning.

Vårdförhållanden

I hela det skandinaviska materialet har 38 % vårdats på kliniker eller sjukhus medan 62 % har kunnat behandlas polikliniskt eller i enskild läkarpraxis. Det visar sig att intagningsprocenten i Norge dominerar med 84 % i förhållande till motsvarande siffror i Danmark 45, i Finland 28 och i Sverige 30. Vissa natur-

liga förklaringar finns till dessa differenser. Medelvårdtiden beträffande de på sjukhus intagna är i fråga om hela materialet 15,8 dagar, längst i Norge, kortast i Sverige.

Olika färdssätt

Cykelolyckorna visar sig alltså spela en stor roll i samtliga skandinaviska länder. I stort sett utgör de 1/3 av samtliga fall. Motorcyklarna ger nära 1/5 av trafikolyckorna och bilskadorna en lika stor andel. I Danmark har man den lägsta bilskadefrekvensen med drygt 13 %. USA står även här på toppen i det att 75 % av trafikdödsfallen hänförs till bilarna medan motsvarande siffra i Sverige är knappt 22 %. 1/3 av trafikdödsfallen drabbar fotgängare.

Relation färdssätt — skadelokalisation

Det visar sig att nära 2/3 av samtliga skadade vid bilolyckor fått sina skador i skallen. Hälften av alla fotgängare som drabbas har skallskador, 41 % av motorcykel-, 51 % av moped- och 43 % av cykelolyckorna.

Som väntat drabbas de övre extremiteterna mest vid motorcykel- och mopedolyckor (cirka 1/3); hälften av motorcyklisterna får sina skador i benen. Detsamma gäller även fotgängarna

vid 43 % av samtliga fotgängarnas skador.

Inom de skilda åldersgrupperna visar sig cykelskadorna dominera med nära 2/3 bland 7—14 års barn, medan 39 % av alla motorcykelolyckor drabbar ungdom mellan 15—20 år. Inom de högre åldersgrupperna kommer cykeln åter att dominera.

Trafiksjukdomens ekonomiska konsekvenser

Presentationen av detta omfattande skadematerial från de skandinaviska trafikområdena avslutas med en socieekonomisk kalkyl över trafiksjukdomens konsekvenser. Man kan anta att vi i Sverige har omkring 35.000 personskador per år och därtill sannolikt cirka 150.000 trafikskador utan personskador. I England har man uppskattat förlusten vid varje trafikolycksfall till omkring 7.500 svenska kronor. Även om denna kostnad för Skandinavien del halveras skulle med en sådan beräkning f. n. kostnaderna t. ex. i Sverige kunna beräknas till omkring 560 miljoner kronor årligen på grund av trafikskador och då Sverige representerar ungefär en tredjedel av invånarantalet i Skandinavien skulle man kunna beräkna trafikskadefallens ekonomiska konsekvenser i Skandinavien till över 1½ miljard svenska kronor årligen.

Redogörelse för behandlingen i riksdagen av vissa anslagskrav i årets statsverksproposition

I denna tidnings februarinummer redovisades delar av den just framlagda statsverkspropositionen i vad avsågs anslag av socialmedicinskt intresse. Riksdagsarbetet våren 1957 är nu avslutat och ur riksdagstrycket har vi gjort ett litet axplock ur behandlingen av vissa av de ifrågavarande anslagsäskandena.

SOCIALDEPARTEMENTET

Mödrahjälp

I propositionen begärdes anslag å 4.500.000 kronor för budgetåret 1957/58. Familjeberedningen hade i sin promemoria hösten 1956 framlagt förslag till genomgripande förändringar av mödrahjälpen. Remissbehandlingen

av förslaget utvisade att delade meningar rådde och departementschefen ansåg att ytterligare utredning krävdes, varför han föreslog oförändrat anslag. Motioner inlämnades till riksdagen med yrkanden att mödrahjälpen skulle inordnas under sjukförsäkringen, att mödrahjälpsnämnderna skulle avskaffas m. m. Riksdagen biföll dock utskottets hemställan om anslag å 4.500.000 kronor till mödrahjälp och 140.000 kronor till mödrahjälpsnämndernas verksamhet.

Bidrag till avlöande av hemvårdarinnor

Förslaget till riksdagen innebar hemställan att anslag finge utgå till avlöande av högst 3.400 heltidsanställda eller däremot svarande