

Referat av Sveriges läkarförbunds och SLAK:s gemensamma yttrande över betänkande ang. trafiksäkerheten, del II

Genomgående framhålls i remissyttrandet vikten av att medicinsk sakkunskap i största utsträckning inkopplas på hithörande frågor.

Villkoret för att kunna vidtaga profylaktiska åtgärder mot trafikolycksfallen är en på vetenskaplig forskning grundad, vidgad kännedom om trafiksjukdomen, dess orsaker och verkningar. I första hand måste de faktorer som tillsammans konstituerar trafikolyckor och trafikskador effektivare analyseras än hittills skett. Statistiken i utredningen är osäker på grund av bristfälligheter i grundmaterialet, då den endast sysslar med absoluta tal och detta i stora klumpsiffror. Den statistiskt-matematiska bearbetningen av trafikskadematerialet måste intensifieras och ske efter operations- eller funktionsanalytiska metoder.

En vidgad trafikundervisning bör införas och lämpligen gives detta ämne en fastare plats i skolschemat och man vill föreslå skolbetyg i ämnet trafikkunskap.

I körkortsfrågan föreslår förbundet och SLAK att körkortet endast bör tillskrivas en uppgift, nämligen att visa att föraren ur trafiksäkerhetssynpunkt är betrodd att föra motorfordon av

visst slag. Att körkortets indragning skulle utnyttjas som straff synes ologiskt och mindre ändamålsenligt. Vidare föreslås en ökad, kvalificerad undervisning centralt för körskolelärare. Någon form av körkort för nybörjare bör införas. Detta "nybörjarkort" bör dock ha en giltighetstid av 2 år och ej som utredningen föreslår 1 år. Härigenom vinnes större erfarenhet angående nybörjarens kvalifikationer och man får större garanti för att en tillfredsställande körsträcka avvercats. Vad beträffar förare av moped ifrågasättes om inte en utredning angående fordran på körkort för dessa förare borde göras. I remissvaret vänder man sig med skärpa mot förslaget att läkarens slutomdöme på körkortsintyget skulle slopas och mot den föreslagna anmälningsplikten av vid läkarundersökningar framkomna sjukliga förändringar, som skulle kunna tänkas öka riskerna för trafikolycksfall. Det har vid noggrann medicinsk analys av skadematerial icke kunnat visas att inträffade olycksfall kunnat förebyggas genom ev. nu försummade anmälningar. Dessutom skulle en anmälningsplikt allvarligt rubba förhållandet mellan patient och läkare.

- b. tillstånd med dubbelbilder
- c. immobilisation av en arm eller ett ben, vilket hindrar säker och snabb manövrering
- d. trötthetstillstånd
- e. psykiska rubbningar förenade med affektstillstånd
- f. medikation av vissa läkemedel.

VI. "Säkerhet i bilen" bör uppmärksammas av läkarna även i fortsättningen och våra svenska bilfabriker bör anlita medicinsk expertis.

VII. Läkarna har en betydelsefull roll i forskningsarbetet omkring trafikolycksfallen.

VIII. Sveriges läkares automobilklubb har en viktig funktion som samordnande och stimulerande organ. Klubbens uppgifter bör kunna ytterligare utbyggas. Det kan som exempel anföras att SLAK har en kommitté för utredning av körsätt och indikationer för hög fart när det gäller ambulans och andra utryckningsfordon.

Några data...

forts. från sid. 341

tig, så att man inte skapade svårigheter på andra områden, ävensom understrukit angelägenheten av att medicinalstyrelsen i förekommande fall samråder med vederbörande sjukvårdshuvudman.

Civila reservläkare anställas, efter ansökningsförfarande, av medicinalstyrelsen medelst kontrakt för en tid av högst två år. Kompetenskravet är att vara legitimerad läkare eller att ha fått Kungl. Maj:ts tillstånd att inom riket utöva läkarkonsten. Dock har Kungl. Maj:t förklarat sig vilja efter framställning av medicinalstyrelsen i varje särskilt fall pröva frågan om anställande av medicine kandidat såsom civil reservläkare. Reservläkare skall regelmässigt årligen på av medicinalstyrelsen föreskriven tid tjänstgöra under 60 dagar. Ersättningen utgår dels med ett fast årligt arvode av 5.000 kronor och dels i form av förekommande taxer inkomster m. m.

Utredningens genomgående tro på att den mänskliga faktorn är den allena vållande orsaken tillbakavisas liksom den härigenom framkomna tilltron till den polisiära övervakningens betydelse. Oerhört mycket återstår ännu att göra för att avlägsna övriga olycksfallsframkallande faktorer. En förbättring av vägarna framstår i detta sammanhang som en av de mest angelägna åtgärderna för ökad trafiksäkerhet. Med exempel visas hur man med ganska enkla och ej särskilt dyrbara medel kan uppnå goda resultat inom detta område.

Mot bakgrunden av resultatet av de vetenskapliga utredningarna avstyrkes en hastighetsbegränsning till 90 km. Först genom begränsning till så låg hastighet att den blir oförenlig med normal trafik på en modern väg skulle en betryggande profylax ernås. De psykologiska konsekvenserna av bilförarnas olust inför ett av de flesta ej accepterat stadgande torde icke böra underskattas. Relationerna mellan polis och trafikanter skulle belastas till förfång för

mer angelägna samarbetsuppgifter i trafiksäkerhetens intresse m. m.

Som allmänt omdöme om utredningen framhålles i remissyttrandet att slutsatser och förslag i stor utsträckning bygger på antaganden och osäkert dokumenterade premisser och att inom vissa områden lämnas uppgifter, som strider mot verifierade vetenskapliga utredningar. Utredaren redovisar varken kontakt eller samarbete med de många specialister på hithörande spörsmål som finns i samhället. Den medicinska sakkunskapen som dokumenterat ett livligt intresse för trafikskadeproblemen borde ha engagerats i utredningen. Utredningen innehåller en del goda initiativ och förslag men stora delar av betänkandet måste bli föremål för översyn och nya utredningar baserade på mer konkret underlag. Hela trafiksäkerhetsarbetets organisation bör bli föremål för översyn i samband med genomgången av remissvaren.

K.-F. B.

Vattenbyggnadsbyrån (VBB)



Sandvikens stads vattentorn

Konsulterande ingenjörer och arkitekter
STOCKHOLM

VATTENKRAFT

VÄRMEKRAFT

DAMMBYGGNADER

VATTENLEDNINGAR

VATTENAVLOPP

RENINGSVERK

STADSPLANERING

SAMHÄLLSUTREDNING

TRAFIKFRÅGOR