

## Nr 355

Av herr **Lundström**, i anledning av *Kungl. Maj:ts framställning om anslag till Statens trafiksäkerhetsråd m. m.*

De åtgärder samhället vidtagit eller understött för att bekämpa trafikolyckorna har hittills vid sidan av upprättandet av värdefull statistik i huvudsak koncentrerats till allmän propaganda. Kunskaperna om trafikolyckornas verkliga, djupare liggande orsaker är ännu mycket begränsade, och därför har upplysning och uppfostran och övriga media i trafiksäkerhetsarbetet sällan kunnat byggas på vetenskapliga grunder.

Statistiken över trafikolyckorna talar ett mycket allvarligt språk. Under hela 1950-talet har en fortgående ökning av antalet olyckor ställda i relation till medelfolkmängden kunnat registreras. Den enskilde medborgaren utsättes för en ständigt ökad risk att råka ut för trafikolyckor medförande person- eller egendomsskador. Bakom statistikens siffror om döda och skadade döljer sig inte bara mänskligt lidande utan också stora samhällsekonomiska förluster.

Människors sjukdom, för tidiga död och arbetsoförmåga medför förlorade arbetsinsatser. Sjukvårdens, polisens, domstolarnas, försäkringsbolagens och övriga institutioners arbete med trafikolyckorna och trafikskadorna kostar stora belopp, som ur samhällsekonomiska synpunkter måste anses vara förlustbringande, då de ofta hindrar en bättre användning av dessa produktionsresurser.

Trots att beräkningarna om trafikolyckornas samhällsekonomiska kostnader lider av många brister, bl. a. på möjligheten att helt objektivt värdera de sociala kostnaderna, är de belopp man i olika länder kommit fram till så betydande, att de tvingar till åtgärder för att minska trafikolyckornas antal.

En svensk undersökning (1958) har med utgångspunkt från att nära 1 000 personer årligen dödas i trafiken och 30 000—40 000 skadas, varav 2 000 blir mer eller mindre invalidiserade, beräknat att en miljon arbetsdagar går förlorade genom sjukdom. Genom döds- och invalidfall går samtidigt omkring 35 000 framtida arbetsår förlorade. Till dessa direkta produktionsförluster kommer så de ovan nämnda indirekta produktionsförlusterna genom olika slag av arbete med trafikolyckorna.

Ur både social och ekonomisk synpunkt framstår trafikolyckorna som särskilt allvarliga, då de oftast drabbar personer i de produktiva åldrarna. Tre fjärdedelar av de i Sverige under år 1957 i trafikolyckor skadade var i de arbetsföra åldrarna 15—64 år, och nära hälften av de omkomna var i åldern 1—40 år.

De belopp för trafikolyckornas samhällsekonomiska kostnad i Sverige under 1957, som utredningen kom fram till, återges i följande sammandrag:

22 500 förlorade arbetsår genom 1 000 dödsfall .....	380 milj. kr.
13 000 förlorade arbetsår genom 2 250 invalidfall .....	200 milj. kr.
1 milj. förlorade arbetsdagar genom 30 000 sjukdomsfall ..	60 milj. kr.
Sjukvård och administration .....	75 milj. kr.
150 000 egendomsskador .....	170 milj. kr.
	Summa 885 milj. kr.

Trafikolyckornas ekonomiska konsekvenser under ett år i Sverige blev således nära en miljard kronor genom direkta eller indirekta produktionsförluster i samband med person- och egendomsskador.

Av såväl humanitära som ekonomiska skäl finns som av det anförda framgår alla orsaker att med verklig kraft söka bekämpa trafikolyckorna. Som inledningsvis nämndes är emellertid de hittills använda metoderna mera grundade på outredda antaganden än på vetenskaplig forskning. Visshet saknas f. n. i stort sett om hur de olika olycksbefrämjande faktorerna samverkar vid olyckornas uppkomst, om vilka mänskliga faktorer som betingar felhandlingar i trafiken, om i vilken grad lagstiftning, övervakning, propaganda, förbättring av vägar och fordon etc. påverkar trafiksäkerhetsläget. Visshet saknas om planerade och vidtagna åtgärder sättes in mot de viktigaste och snabbast eliminerbara olycksorsakerna, om kostnadsfördelningen är riktig med hänsyn till effektiviteten, om vilken form av propaganda som snabbast leder till avsett resultat. För att med största möjliga effektivitet kunna bekämpa trafikolyckorna måste åtgärder byggas upp på objektiva kunskaper om olycksfallens struktur och betingelser och på verklig vetenskap om olika åtgärders renodlade resultat. Sådan vetenskap kan icke nås utan kvalificerad forskning.

Landets vetenskapsmän har visat ett mycket stort intresse för att ge trafiksäkerhetsarbetet en solid grundval, men hindras i stor utsträckning av brist på medel. I Lund bedriver t. ex. en grupp vetenskapsmän f. n. ett omfattande forskningsarbete för att utröna effekten av olika propagandamedia, men av ekonomiska skäl är det högst osäkert om utredningen kan slutföras. Statens trafiksäkerhetsråd har redovisat ett stort antal utomordentligt värdefulla undersökningar, men på grund av otillräckliga resurser har rådet tvingats att starkt begränsa eller helt ställa angelägna arbetsuppgifter åt sidan. Forskargrupper har med framlagda resultat bevisat att av staten anslagna medel förvaltas väl och att ett ökat förtroende är välmotiverat och välförtjänt. Utan tvekan har insatsen redan varit av betydande värde för trafiksäkerhetens höjande, men den måste dessutom för framtiden till-

erkännas en progressiv verkan, så snart de vunna erfarenheterna till fullo kan utnyttjas i det praktiska trafiksäkerhetsarbetet.

För kommande budgetår har statens trafiksäkerhetsråd äskat anslag med en miljon kronor. I förhållande till ovan kalkylerade kostnad för trafikolyckorna utgör det äskade beloppet ca en promille. Ett ograverat anslag måste med hänsyn till de samhällsekonomiska konsekvenserna bedömas som mycket lönsamt och kan återvinnas redan om ett fåtal olyckor förhindras. I statsverkspropositionen har emellertid det äskade beloppet nedskurits till hälften, d. v. s. till 500 000 kr. I förhållande till anslaget för innevarande budgetår är ökningen 50 000 kr., som till stor del torde åtgå för automatiska kostnadsökningar.

Med hänvisning till vad ovan anförts föreslås,

att för budgetåret 1960/61 till Statens trafiksäkerhetsråd för forskning anvisas ett förslagsanslag av 1 miljon kronor.

Stockholm den 27 januari 1960

*Birger Lundström*