



Ett liv – vilket som helst
– är värt 22 328 000 kronor.

De värdesätter livet – i kronor och ören

Myndigheter värderar den ekonomiska nyttan i att rädda ännu ett liv mot förlusten att försaka detsamma. De använder samma måttstock men prislistan skiljer sig åt i olika sektorer.

■ I första kapitlet av regeringsformen står att den offentliga makten ska utövas med respekt för alla människors lika värde. Den antogs 1974 och är Sveriges främsta grundlag. Det är också den grundlag som utgör grunden för hela vår demokrati. Värde kan givetvis definieras på många olika sätt. Ett av dessa är det ekonomiska värdet - priset. Inom ekonomi kan det förklaras med det belopp till vilket något kan bytas, köpas eller säljas, helt enkelt marknadsvärdet. Människohandel är självklart olaglig men det betyder inte att ett människoliv saknar ett beräknat ekonomiskt värde.

Samhällets behov är oändliga samtidigt som resurserna är begränsade. Det tvingar oss att göra val. Ett av dessa val handlar om att bedöma hur mycket vi är beredda att betala för att rädda liv.

– Vi måste ta både personliga och politiska beslut i ett samhälle. Vissa av dessa val innebär att man räddar liv. Det kan vara inom till exempel trafik eller sjukvård. Det innebär att vi i samhället måste prioritera vad olika säkerhetsåtgärder ska få kosta, säger Mikael Svensson, docent i nationalekonomi på Karlstads universitet.

För att kunna fatta beslut kring säkerhetsåtgärder behövs därför underlag för hur mycket ett liv är värt i kronor och ören. Prislappen, så att säga, bygger på "värdet av ett statistiskt liv", förkortat VSL.

Att det är ett statistiskt liv innebär att specifika individer inte identifieras. Värdet gör alltså inte skillnad på till exempel ålder, klass eller inkomst. Det innebär i sin tur att besluten fattas utan kunskapen kring vilka som i slutändan gynnas eller missgynnas av en specifik åtgärd.

Enligt Trafikverket är ett liv värt 22 328 000 kronor. Det är också ett av de underlag som ligger till grund för de beslut som fattas vid byggnationer, reparationer och underhåll av transportsystemen. Det är en siffra som har sitt ursprung i ett värdeförslag från nationalekonomerna Mikael Svensson och Lars Hultkrantz från 2008.

– VSL är huvudsakligen en värdering som består i hur vi värderar den minskade risken för att någon ska förolyckas i trafiken. Värdet förklaras utifrån betalningsviljan. Förenklat kan man säga att man frågar folk ungefär "hur mycket mer hade du kunna betala i skatt för att uppnå nollvisionen i vår kommun?". Ett genomsnitt på svaren är värdet av ett statistiskt liv, säger Peo Nordlöf, enhetschef för samhällsekonomi och modeller på Trafikverket.

I Sverige använder Trafikverket värdet av ett statistiskt liv regelbundet i sitt beslutfattande. Forskning som bedrivits inom ämnet VSL fokuserar främst på just trafiksäkerhet. Orsaken är att efterfrågan från samhällsplanerare och politiska beslutsfattare är störst inom detta område. Samtidigt är det fler myndigheter som beräknar värdet av hälsa i pengar. Exempel på dessa är Naturvårdsverket som har hand om miljöfrågor, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap som ansvarar för frågor kring olyckor och krisberedskap samt Tandvårds- och läkemedelsförmånsverket (TLV) som beslutar vilka läkemedel som ska subventioneras.

Värderar hälsa i pengar

Tandvårds- och läkemedelsförmånsverkets vision är "mesta möjliga hälsa för pengarna". TLV värderar hälsa i pengar men till skillnad från Trafikverket som har en summa för vad ett liv är värt så räknar TLV i levnadsår. Det innebär i praktiken att TLV beräknar värdet av ett levnadsår jämfört med kostnaden för vården. Metoden för detta är "kvalitetsjusterat levnadsår". Det innebär att förutom att beräkna hur många extra år specifika sjukvårdsinsatser ger också att det tas hänsyn till kvalitén på den utökade livstiden.

– Anledningen till att vi räknar i ett år istället för ett liv beror på att vi summerar ihop det antal år en behandling kan generera. Du vinner X antal år av en ny läkemedelsbehandling. De åren tillsammans blir summan av ditt totala liv, säger Fredrik Nilsson, hälsoekonom avdelningen för nya läkemedel på TLV.



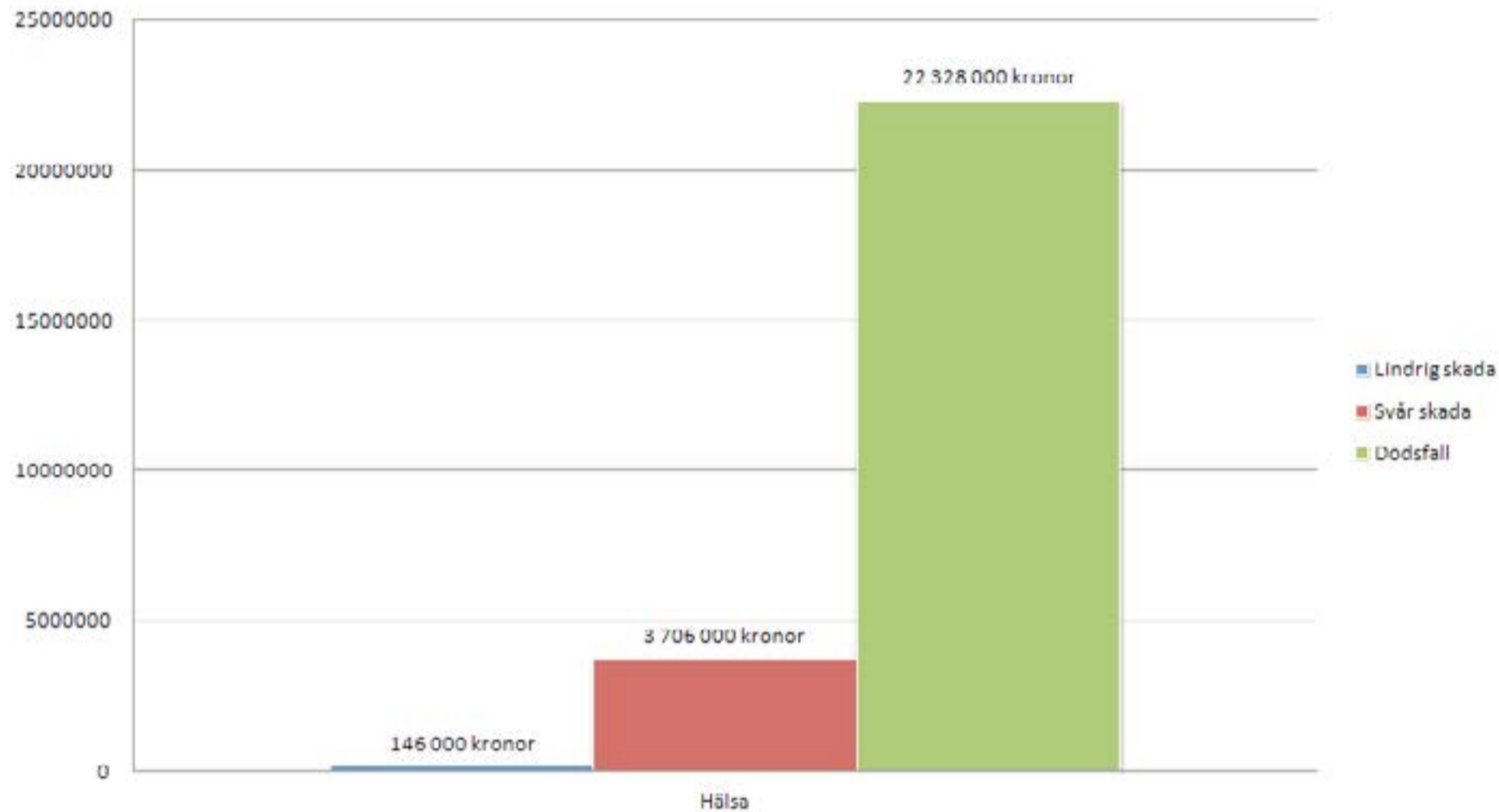
MIKAEL SVENSSON är docent i nationalekonomi. Hans arbete ligger till grund för dagens värde av ett statistiskt liv. FOTO: PRIVAT

"Vi måste ta både personliga och politiska beslut i ett samhälle. Vissa av dessa val innebär att man räddar liv."

Mikael Svensson

VÄRDET AV ETT STATISTISKT LIV

Trafikverkets värdering av hälsa i kronor



TRAFIKVERKET har beräknat värdet av hälsa utifrån värdet av ett statistiskt liv. Dessa värden beräknar förlusten i kronor vid olyckor i trafiken. Siffrorna ligger till grund hur man sedan prioriterar nybyggen, reparationer och underhåll inom både vägtrafik och järnvägstrafik.

Grunden i Trafikverkets trafiksäkerhetsarbete är nollvisionen. Det är målsättningen men också en strategi för att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i vägtrafiken. Med tanke på nollvisionen kan det tyckas märkligt att värdera vad liv är värda i pengar då målet är att alla dödsfall ska elimineras. Syftet med ett sådant värde är att skapa kunskap kring vilka åtgärder som bör prioriteras.

– Anledningen till att vi använder oss av VSL är för att se till att åtgärder görs där de gör störst nytta. Så att man till exempel inte sätter upp ett mitträcke på en landsortsväg innan man gör det på en europaväg. På så sätt får man ut mest effekt per satsad krona. Det blir då beslutsunderlag inför prioriteringen av vilken väg man ska satsa på och vilka åtgärder som ska göras, säger Peo Nordlöf, Trafikverket.

När beslut fattas kring nybyggnationer, underhåll och reparationer är det inte enbart antalet dödsfall som bestämmer vilka åtgärder som krävs. Trafikverkets alla viktigaste beslutsunderlag är förutom räddade liv också restid och utsläpp. Det handlar om att skapa ett tidseffektivt transportsystem och minska miljöpåverkan.

Ett liv jämfört med ett extra levnadsår

– Samhällsekonomisk effektivitet handlar om att väga in alla aspekter i besluten men viktigast för Trafikverket är säkerhet, tid och miljö, säger Peo Nordlöf, Trafikverket.

Trafikverket ansvarar för drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar samt även planeringen av dessa transportsystem tillsammans med sjöfart och luftfart. Det innebär att olyckor som till exempel sker vid järnvägsspår också beräknas genom värdet av ett statistiskt liv. Dödsfall inom all trafik räknas in i Trafikverkets kalkyl över hur stora ekonomiska förluster detta genererar samhället.

– Sätter man till exempel upp ett stängsel vid järnvägsspåret som vi tror kommer minska antalet självmord beräknas även det efter VSL. Men det är bara en del i beslutsunderlaget gällande säkerhet. Det viktigaste är kunskapen kring vilka sträckor som rent faktiskt är olycksdrabbade. Väg är det svåraste att bedöma. Det kan inträffa en olycka vart tionde år på en viss sträcka, vilket gör det svårt. Det kräver att vi också måste bedöma en sannolikhetsfaktor för olyckor när vi beslutar om åtgärder. För en sträcka kan vara farlig även om ingen ännu dött där, säger Peo Nordlöf.

Trafikverket beräknar också kostnaden för både lindriga och svåra skador i trafiken. Lindrig skada är värderat till 146 000 kronor. Med lindrig skada menas en skada där öppen vård är tillräcklig. Svår skada beräknar Trafikverket till 3 706 000 kronor. Det är skador som i sin tur kräver slutet vård, alltså skador som kräver att patienten blir inlagd på vårdavdelning. Det är

siffror som beräknar värdet av att minska riskerna i trafiken, och kan jämföras med värdet av ett liv som bedöms till 22,3 miljoner kronor.

Enligt statistiken är åldern i snitt 40 år på de som omkommer i trafiken. Det betyder att genom säkerhetsåtgärder inom trafiken kan man rädda ytterligare 40 år hos en förolyckad trafikant, räknat efter en medellivslängd på 80 år. Då TLV fattar beslut kring vilka läkemedel som ska subventioneras ser det annorlunda ut. De bedömer då i stället utifrån behandlingen hur många år som går att rädda hos den sjuke. Vilket vid svåra sjukdomsfall kan röra sig om avsevärt mycket kortare tid. Därav räknar de istället värdet av ett levnadsår för att bedöma om värden är ekonomiskt försvarbar. Detta sätt att räkna är starkt influerat av VSL då det är en del av den forskning som finns att tillgå för värdering av hälsa.

Samtidigt är det så att Trafikverket saknar kunskap kring hur länge en person som förolyckats i trafiken hade levt i praktiken om olyckan ej hade hänt. När det gäller TLV är det annorlunda då de beräknar hur många extra år en viss behandling ger patienten. Det ligger till grund för beräkningen av hur

”Anledningen till att vi använder oss av VSL är för att se till att åtgärder görs där de gör störst nytta. Så att man till exempel inte sätter upp ett mitträcke på en landsortsväg innan man gör det på en europaväg. På så sätt får man ut mest effekt per satsad krona” Peo Nordlöf, Trafikverket.

hälsa ska värderas i pengar inom sjukvården.

– Trafikverket har en officiell siffra på cirka 22,3 miljoner kronor. Men TLV är inte lika pigga på att gå ut med en officiell siffra. De är till exempel beredda att betala mer vid svåra sjukdomar jämfört med mindre svåra sjukdomar. I genomsnitt kan man säga att TLV är beredda att betala mellan 700 000–1 000 000 kronor per levnadsår för behandlingar, säger Mikael Svensson, nationalekonom.

TLV har till skillnad från Trafikverket ingen fast summa de arbetar efter när de beslutar kring vilka nya läkemedel som ska subventioneras av staten.

– Det är viktigt att beakta hur mycket längre man lever men kvalitetsjusterat levnadsår innebär också att man tar

FAKTA: EXEMPEL PÅ BETALNINGSVILJA

- **Genom att fråga vad vi är villiga att betala** för att öka säkerheten och rädda liv får man fram värdet av ett statistiskt liv.
- **Det betyder exempelvis att** om varje individ i ett samhälle med 10 000 invånare är beredda att betala 100 kronor var för att rädda ett liv genererar det ett statistiskt värde av ett liv på 1 miljon kronor (10 000 * 100).

hänsyn till hur patienten mår när de lever. Det finns ingen klar gränsdragning för vad vi värderar levnadsåret till. Det är en bedömning från fall till fall. TLV tar hänsyn till patienters behov i termer av hur svårt patienten har det. Vi jobbar efter solidaritetsprincipen vilket innebär att vi är villiga att betala mer för en sjukdom av allvarigare karaktär. Det finns beslut när vi beviljat läkemedel för en kostnad bortåt en miljon kronor och ibland mer för ett levnadsår, i de fall det handlar om svåra sjukdomar, säger Fredrik Nilsson, TLV.

Konsekvensen av detta går att se i vilka läkemedel som TLV väljer att subventionera och tvärtom avslå.

Läkemedel bedöms efter kostnaden

HPV-infektion kan leda till livmoderhalscancer och vaccinet mot infektionen ingår numera i det nationella vaccinationsprogrammet för flickor. Det innebär att TLV ansett läkemedlet vara tillräckligt effektivt i relation till kostnaden för behandlingen.

Ett läkemedel som TLV avslag 2012 är en medicin som heter Zytiga. Medicinen har enligt forskningsresultaten förlängt livet för patienter med prostatacancer med mellan 4-5 månader. Tandvårds- och läkemedelsförmånsverket har dock nekat medicinen att ingå i läkemedelsförmånerna på grund av det höga priset och behandlingsresultatet. Priset för att behandla med läkemedlet låg på cirka tusen kronor per dag.

– Principen är att vi tittar på den vetenskapliga bedömning som finns för ett visst läkemedel och dess effektivitet. Samt hur patienterna mår i relation till kostnaden för läkemedlet. TLV värderar läkemedlet och behandlingen mot kostnaden. Ibland är det uppenbart att det är rimligt prisivis som resulterar i rimlig kostnad för behandlingen. Ibland är det tydligt att det är väldigt höga behandlingskostnader. Och ibland finns det gränsfall, säger Fredrik Nilsson, avdelningen för nya läkemedel på TLV.

TLV har använt systemet i tio år och det finns en historik och en praxis kring hur man beslutar och vad som uppfattas

”Principen är att vi tittar på den vetenskapliga bedömning som finns för ett visst läkemedel och dess effektivitet. Samt hur patienterna mår i relation till kostnaden för läkemedlet. TLV värderar läkemedlet och behandlingen mot kostnaden.”

Fredrik Nilsson, hälsoekonom avdelningen för nya läkemedel på Tandvårds- och läkemedelsförmånsverket.



DE BESLUTSUNDERLAG som Trafikverket tar störst hänsyn till är aspekter kring säkerhet, tid och miljö.

FAKTA: TLV

- **Tandvårds- och läkemedelsförmånsverket (TLV)** är en statlig myndighet som granskar och tar beslut om vilka läkemedel och tandvårdsbehandlingar som ska ingå i högkostnads-skyddet.

KÄLLA: TLV.SE

levnadsår, säger Fredrik Nilsson, TLV.

I regeringsformens formulering ”den offentliga makten ska utövas med respekt för alla människors lika värde” är det tydligt att myndigheter ska värdera människor lika. Man skulle kunna tänka sig att det även ska gälla vid monetära beräkningar. Detta för att uppnå beslut som är rättvisa.

– Jag tycker det är orimligt att myndighetssektorer arbetar parallellt med olika system. Det är svårt att förstå varför man gör skillnader i ekonomiska utvärderingar av hälsa. Det vore mer systematisk rättvist om det värdet är samma inom trafik samt hälsa och sjukvård. Om detta är uppfattningen hos svenska folket bör också besluten grunda sig i det, säger Mikael Svensson.

– Det finns beslut där TLV har beviljat läkemedel till en kostnad av mer än en miljon kronor. Det är flera aspekter som ska vägas samman när man fattar beslut kring subventioner. Som sjukdomens svårighetsgrad, vi är beredda att betala mer för svårare sjukdomar. En annan faktor är säkerhetsgraden. Vi kan vara mer eller mindre säkra på hur pass bra ett läkemedel är och hur bra det verkar i framtiden. Vi vet inte allt. Vi kan därför vara osäkra på hur bra en behandling är. Vi kan både vara väldigt säkra på att kostnaden blir en miljon kronor eller ganska osäkra. Vi kan tro att det ligger mellan 700 000–900 000 kronor men det kan också bli uppåt två miljoner beroende på hur vi uppfattar framtiden. Hitintills har TLV aldrig beviljat subventioner där kostnaden uppgår i flera miljoner kronor även om vi är säkra på att det genererar ett kvalitetsjusterat

Enligt forskningen gör vi även skillnad i ålder och tycker många gånger att det är värt mer att rädda yngre människor jämfört med äldre. Varken Trafikverket eller Tandvårds- och läkemedelsförmånsverket tar någon hänsyn till en åldersfaktor. Enligt svensk grundlag är ett liv lika med ett liv.

Nationalekonomerna Mikael Svensson och Lars Hultkrantz föreslog 2008 att ett liv bör räddas upp till en kostnad av 21 miljoner kronor. Det är också den siffran av VSL som myndigheterna i Sverige utgått från. Denna siffra har sedan skrivits upp av Trafikverket till dagens siffra på cirka 22,3 miljoner kronor. Att siffran skrivits upp sedan dess beror på att ekonomin i stort har förändrats. Genom att skriva upp siffran i relation till övriga prisförändringar i samhället har VSL ökat med cirka 1,3 miljoner kronor.

– Det är rimligt att skriva upp siffran på detta sätt. Värdet av ett liv skiljer sig i olika länder. I USA och Norge som har högre BNP än Sverige är också värdet av ett liv högre. Samtidigt är värdet av liv lägre i länder där BNP ligger under vårt, säger Mikael Svensson.

Forskningen utvecklas

Under många år har forskare arbetat för att ta fram summan för hur mycket ett liv är värt. Från början utgick de ifrån skadeståndslagar för att komma fram till vilken prislapp som ska sättas på människor. Detta tillvägagångssätt fick senare kritik då det inte tog tillräcklig ekonomisk hänsyn till värdet av människors lidande och smärta. Senare räknade ekonomer istället ut hur mycket en specifik individ genererar samhället i pengar. Den summan blev senare också svaret på hur mycket just denna människa är värd. Problemet med detta var att till exempel arbetslösa och pensionerade människor blev ekonomiskt sett totalt värdelösa.

Idag är det två metoder som är populära bland forskare för att ta fram värdet på ett människoliv. Den första är att räkna på hur mycket mer människor kräver i lön för att utföra riskarbeten. Men den metod som främst används i Sverige och Europa är att beräkna människors vilja att betala för en säkerhetsåtgärd. I enkäter frågar de hur mycket är vi beredda att betala för att minska risken för dödsfall. Svaren ligger sedan till grund för hur mycket ett statistiskt liv är värt.

– Om man föreställer sig en by där det bor 10 000 invånare och denna by har fem dödsfall i trafiken per år. Genom ombyggnationer beräknar de att ett liv kan räddas per år, från fem döda till fyra. Den summa som samhället är beredd att betala för denna säkerhetsåtgärd är då värdet på ett statistiskt liv, säger Mikael Svensson.

Det finns kritik även mot de metoder dagens forskning använder men de är inte etiska utan riktar sig snarare mot tillvägagångssättet. Det är kritik som riktas mot den mesta av forskning som sker på samma sätt som inom värderingen av ett liv. Det handlar om att vi inte har tillräckligt stabila åsikter när vi svarar på frågor som vi inte är vana vid. Små förändringar i den ställda frågan kan få stora förändringar i hur svaren ser ut. Samtidigt är det allmänt känt att människor inte alltid betar sig på samma sätt i verkligheten jämfört med svaren de ger på olika frågor. Ett problem som gäller all forskning som bygger på enkäter.

TEXT OCH FOTO: MICHAEL ELMVRET