

Informationssystemet om arbetsskador, ISA

Ett exempel på ett klassifikationsproblem

Arvid Lindén

Birgitta Malker

Jan Thorson

Informationssystemet om arbetsskador vid Arbetarskyddsstyrelsen innehåller anmälda arbetsolyckor, arbetssjukdomar samt olyckor vid färd till och från arbetet. ISA-materialet används med fördel för att avgränsa grupper av speciellt intresse när det gäller förebyggande av arbetsskador. ISA:s kodsysteem måste vara generellt och flexibelt för att beskriva olika former av arbetsskador. Detta innebär att förändring och utveckling av systemet pågår kontinuerligt.

Författare till artikeln är dels Birgitta Malker, avdelningsdirektör och statistiker, dels Arvid Lindén, 1:e byråsekreterare, båda verksamma vid Arbetarskyddsstyrelsen med informationssystemet för arbetsskador. Dessutom har professor Jan Thorson vid Miljömedicinska institutionen och Statshälsan i Umeå medverkat.

Inledning

Grundläggande för ett effektivt förebyggande arbete i syfte att minska skadliga effekter av arbetsmiljöer är att kunna avgränsa viktiga grupper av skador, individer eller faktorer.

Ett användbart instrument i detta led är ISA. Varje år tillförs ISA-systemet ca 100 000 arbetsolyckor, 20 000 arbetssjukdomar och 15 000 färdolycksfall. Material finns att tillgå från och med 1979. Eftersom ISA-materialet omfattar samtliga näringsgrenar och yrken från vilka arbetsskador anmäls kan ISA-materialet med fördel användas för att identifiera olika riskgrupper, som utgångspunkt för vidare utredningsarbete. ISA-systemet grundar sig på arbetsskadeanmälan, vilken innehåller begränsad information, ur forskningssynpunkt; detta medför att det mer tekniskt inriktade utvecklingsarbetet

ofta får komma som en fördjupning, utifrån det underlag som ISA-materialet utgör.

Fordonsrelaterade olyckor

Några projekt i samarbete mellan ISA och Statshälsan i Umeå kan tjäna som exempel på hur ISA-materialet kan användas. Dessa projekt har främst omfattat studier avseende fordonrelaterade arbetsolyckor. Dessa olyckor är förenade med jämförelsevis allvarliga personskador. Exempelvis utgör andelen fordonrelaterade dödsolyckor inom arbetslivet en tredjedel av samtliga arbetsolyckor med dödlig utgång. Utöver ca 50 fordonrelaterade dödsolyckor i arbetet inträffar årligen ca 50 färdolyckor med dödlig utgång. På grund av de fordonrelaterade olyckornas allvarlighet krävs en detaljerad och relevant klassificering av olyckorna, vilket varit ett delmål i projekten.

I samarbetet mellan Statshälsan i Umeå och ISA har följande frågor visat sig ha speciellt intresse vid klassificering och kodning av kollisionsolyckor:

1. Hur fördelar sig antalet kollisionsolyckor efter yrke?
2. Hur fördelar sig riskerna att drabbas av en kollisionsolycka efter yrke?
3. Hur vanliga är psykiska effekter av vissa kollisionsolyckor?
4. Hur är fördelningen av arbetsskador av det slag som åsyftas enligt punkt 3 på gruppen kollisionsolycka resp olyckshändelser under kategorin "övrigt"? I kategorin "övrigt" ingår bl a "obehaglig upplevelse".

Tabell 1 redovisar det observerade antalet kollisionsolyckor för de yrkesgrupper, där de är vanligast förekommande. Av naturliga skäl är det i grup-

Tabell 1. Högriskyrken för kollisionsoolyckor, män

yrke	typ av olycka kollision		övrigt ¹	
	obs	obs/förv	obs	obs/förv
631 lokförare	85	16,5*	27	1,9*
633 motorfordonsförare	635	5,6*	355	1,0
661 postiljon	83	4,5*	13	0,3*
766 telefonreparatör	45	3,0*	18	0,4*
835 varubud	15	4,2*	7	0,7
875 truckförare	64	2,5*	87	1,0
902 polisman	42	2,4*	19	0,4*

¹ I ISAs händelsekategori "övrigt" ingår: "Eget tillfogande av skada", "obehaglig upplevelse, egen delaktighet eller vittne", "kontakt med fysikaliska faktorer".

* = $p < 0,01$

pen "motorfordonsförare" de flesta arbetsolyckorna p g a kollision inträffar.

Studerar man däremot den relativa risken, det observerade genom det förväntade värdet (2), finner vi att gruppen "lokförare" har den största risken att skadas: mer än 10 gångers risk att skadas genom kollision än arbetstagare i allmänhet och 4 gånger högre än andra yrkesgrupper där framförandet av fordon är en dominerande arbetsuppgift.

Eftersom lokförarna har en så kraftig överrisk har de undersökts närmare. Analysen visar att ca hälften av lokförarnas skador utgjordes av psykiska reaktioner efter deltagande i kollisioner med personbilar och överkörningar av fotgängare, troligen många gånger suicidkandidater.

Arbetskadestatistiken redovisar även en grupp av olyckshändelser under rubriken "övrigt", där bl a sk "obehaglig upplevelse" förs.

De två högra kolumnerna i tabell 1 redovisar denna grupp, alltså "övrigt"-gruppen. Också här är det lokförarna som har 2 gångers överrisk. Vid närmare

.....
Lokförare har fyra gånger högre risk att skadas än andra yrkesgrupper där framförandet av fordon är en dominerande arbetsuppgift.

analys visar det sig att dessa skador är av samma typ som de kollisionsoolyckor med psykiska följder som tidigare nämnts.

Ett exempel på "obehaglig upplevelse":

"På linjen Spånga-Sundbyberg påkördes och dödades en man som trots att lokföraren signalerade med loksirenen lade sig över spåret strax innan tåget passerade platsen. Lokföraren sjukskriven p g a chock."

Psykiska följder av fordonsolyckor i arbetet är en tungt vägande skadeorsak i arbetsskadestatistiken åtminstone för lokförare. Dessa skador har med samma rätt kategoriserats som "kollision" eller "obehaglig upplevelse". Detta kan ses som ett exempel på hur samma typ av olyckor utifrån olika utgångspunkter bedöms olika. Men främst även ses som en oklarhet i kategoriseringen av denna typ av olyckor. Problemet har uppmärksamats och bearbetats.

Avslutningsvis bör noteras att vi lever i ett samhälle som hela tiden förändras och därmed ser nya förutsättningar för det socialmedicinska arbetet. Även ISA förändras i samma utsträckning. Detta arbete får bäst resultat om det sker genom en aktiv dialog mellan ISA och användare av ISA-materialet. De gemensamma projekten mellan ISA och Statshälsan i Umeå är ett exempel på denna typ av samarbete.

(2) Skaderisken har beräknats genom Standardised Incidence Ratio (SIR), där skadornas fördelning efter yrke jämförs med befolkningens fördelning enligt FoB 80. Region- och åldersstandardisering görs. Kvoten observerat/förväntat = 1.0 vid normalrisk, större än 1.0 vid förhöjd risk och mindre än 1.0 vid lägre risk än förväntat.

REFERENSER

- Malker. B:* Informationssystemet om Arbetsskador, Arbetsarkyddstyrelsen. Bilförarnas arbetsmiljö. Föredrag vid Elmia Mässan 1986.
- Malker. B. Zamore Kristina:* Informationssystemet om Arbetsskador. Arbetsarkyddstyrelsen. Yrkesrelaterade belastningssjukdomar 1980-1983. Läkartidningen volym 84, Nr 6, 1987.
- Malker. H-Weiner. J:* Cancer-miljöregistret. Exempel på utnyttjande av registerepidemiologi inom arbetsmiljöområdet. Arbete och Hälsa 1984: 9.
- Sveriges officiella statistik, Arbetsarkyddstyrelsen Statistiska Centralbyrån. Arbetsskador 1983. Liber ISSN 0280-0292.