

Olycks- och skadedata som underlag för trafiksäkerhetsarbetet

Anders Englund

Ett effektivt trafiksäkerhetsarbete kräver kunskap om när och hur olyckor och skador uppkommer. De erfarenheter som nu finns borde göra det möjligt att bygga upp ett bättre system för insamling av dessa nödvändiga data.

Anders Englund är beteendevetare och arbetar fn inom försäkringsbranschen med skadeförebyggande åtgärder framför allt inom trafiken.

Ett effektivt arbete för att öka säkerheten i trafiken – eller överhuvudtaget i ett människa-maskin-miljö system – kräver kunskap om när och hur olyckor och skador uppstår. Denna kunskap kan erhållas på principiellt två olika sätt: (1) genom att experimentellt studera hur systemet fungerar i syfte att kartlägga risksituationer och åtgärder för att undvika att dessa utvecklas till olyckor eller (2) genom att samla in och analysera olycks- och skadedata. Det är den sistnämnda metodiken som kommer att behandlas i det följande.

Dagsläget

Inom trafiksäkerhetsarbetet har man traditionellt valt att förlita sig på de uppgifter man kan få från polisens undersökningar av vägtrafikolyckor. Polisen rapporterar olyckor med personskada till Statistiska Centralbyrån, SCB, samt både person- och egendomsskadeolyckor till berörda vägmyndigheter. Detta innebär att vi för närvarande har en av

SCB publicerad officiell olycksstatistik baserad på personskadeolyckor. Därutöver finns en av Vägverket och av vissa större kommuner var för sig utarbetad och publicerad statistik över samtliga vägtrafikolyckor som kommit till polisens kännedom och som inträffat på statsvägnätet eller inom respektive kommun. Därtill publicerar Trafiksäkerhetsverket varje månad uppgifter om dödsolyckor under närmast förflutna månad.

En statistik som på detta sätt baseras på uppgifter från polisens undersökningar av inträffade trafikolyckor innebär både fördelar och nackdelar. Till fördelarna hör att man drar nytta av att polisen finns relativt nära till hands dygnet runt och att det är en väl och likformigt utbildad – samt med tiden erfaren – personal som utför undersökningarna. Till nackdelarna hör att polisens utredning i första hand görs för att klara ut om någon av trafikanterna brutit mot vägtrafikkungörelsens bestämmelser. Att klarlägga händelseförlopp samt olycks- och skadesaker som underlag för olycksstatistik blir alltså en sekundär uppgift. Av resursmässiga skäl är det naturligtvis rationellt att kombinera dessa syften; betydelsen av den del av arbetet som görs för olycksstatistiken kan ju poängteras på olika sätt, vilket bland vägförvaltningarna ofta gör i sina kontakter med polisen. En förändrad inställning när det gäller statistikuppgifterna kan för övrigt också noteras. En statistik av detta slag begränsas emellertid definitionsmässigt till att omfatta endast de olyckor som kommer till polisens kännedom; det vill säga drygt 45% av personskadeolyckorna respektive 15% av egendomsskadeolyckorna.

Den officiella statistiken begränsas definitionsmässigt till att omfatta endast de olyckor som kommer till polisens kännedom.

Till bristerna hör också att den andel olyckor som kommer till polisens kännedom varierar vad gäller exempelvis olyckstyp, tätort/ej tätort och trafikantgrupper. Detta innebär att exempelvis singleolyckor, olyckor glesbygd, cykelolyckor och olyckor där barn är inblandade blir underrepresenterade.

Fler brister finns. I Nordiska trafiksäkerhetsrådets projekt "Metodik för insamling och redovisning av olycksdata", det sk MIRO-projektet, konstateras att kritiken – utöver vad som redan nämnts – följer dessa huvudlinjer:

- Statistiken är ofullständig på så sätt att informationsinnehållet är otillräckligt för att besvara vissa frågor

- Statistiken uppvisar brister vad gäller insamlade datas kvalitet i fråga om tex validitet och reliabilitet

- Statistiken är inte samordnad med olika typer av exponeringsdata eller data från andra register

- Statistiken är inte tillräckligt snabb, detaljerad osv för att kunna fungera som beslutsunderlag på såväl central som regional och lokal nivå i trafiksäkerhetsarbetet

Men – och det är lika viktigt – man konstaterar också

att de kritiska punkter som sammanfattas ovan är väl kända; de formuleras och publiceras på nytt vid varje utredning angående olycksstatistiken i respektive land

att alla berörda parter vid det här laget vet att de krav som skulle ställas på ett statistiksystem som skulle undgå denna kritik inte rimligen kan uppfyllas annat än delvis och i viss utsträckning. Hur kommer det sig då – frågar man sig i MIRO-projektet – att inte diskussioner och undersökningar genomförs mellan de tidpunkter då särskilt utredda utredningar tillsätts; tex i syfte att ta fram ett underlag som gör det möjligt att prioritera dels mellan dessa krav, dels mellan skilda ambitionsnivåer i fråga om varje enskilt krav? Erfarenhetsmässigt blir

det sällan tid till ett sådant forskningsarbete i anslutning till en utredning utan detta måste ske dessförinnan. Frågan ställdes i MIRO-projektets Målstudie (NTR Rapport nr 21, 1978) och den kan ställas ännu idag.

Behovet av data ökar

I programmet för MIRO-projektet konstateras att det allmänt sett finns krav på ökad kunskap rörande samspelet människa-fordon-miljö och att dessa krav kommer att öka i takt med att anspråken stiger på precision i och effekt av insatta trafiksäkerhetsåtgärder. Detta sker samtidigt som de nära till hands liggande åtgärderna genomförs och alltså ytterligare trafiksäkerhetsvinster kräver mer sofistikerade ingrepp i trafiksystemet.

Det här medför att det blir allt mer betydelsefullt att kunna göra prioriteringar mellan olika alternativa åtgärder och att ha ett förhållandevis differentierat underlag för detta. Successivt ökande kostnader och möjligen också en förändrad nytto/kostnadsrelation talar i samma riktning. Sammanfattningsvis innebär det att anspråken kommer att öka när det gäller att kunna beskriva säkerheten i olika delar av trafiksystemet.

I ett annat av Nordiska trafiksäkerhetsrådets projekt "Metoder och behov av information för att beskriva effekter av trafiksäkerhetsåtgärder", det sk MITRA-projektet (NTR-Rapport nr 30, 1981), sammanfattas informationsbehovet i trafiksäkerhetsarbetet till att

- Beskriva trafiksäkerhetssituationen
- Peka ut trafiksäkerhetsproblem
- Ange effekter av vidtagna trafiksäkerhetsåtgärder

Förutsättningar för förändringar

Flera förutsättningar för att bygga upp en mer användbar olycksstatistik finns. Ett behov finns – krav på ökad kunskap. Vilja att förändra finns också

Ytterligare trafiksäkerhetsvinster kräver mer sofistikerade ingrepp i trafiksystemet.

TRASKs betänkande och förslag har inte lett till några åtgärder.

så av allt att döma hos flertalet berörda instanser och personer.

Idéer och förslag när det gäller hur en förändrad datainsamling skulle kunna se ut finns liksom erfarenheter från genomförda försök i större eller mindre skala. Erfarenhetsmaterialet ökar för varje år. Utan anspråk på fullständighet ges i det följande en mycket kortfattad översikt över detta.

Polisens data

Av flera skäl finns det anledning att utgå från att en statistik över vägtrafikolyckor även i fortsättningen ska grundas på polisens undersökningar av dessa. Några fördelar – och nackdelar – har redan nämnts.

Trafikolycksstatistikkommittén, TRASK, i vars direktiv detta poängeras, föreslår också i sitt betänkande (SOU 1975: 40) att en på polisens redovisning baserad statistik över person- och egendomsskadaolyckor ska utgöra en basmodul i ett framtida statistiksystem. Vilka ytterligare moduler som ska ingå i det slutliga systemet ska avgöras efter viss försöksverksamhet. I kommitténs förslag ingår en försäkringsmodul – omfattande antingen ett urval ur försäkringsbolagens skadematerial eller det totala materialet – och en kompletteringsmodul som avser insamling av mer utförliga uppgifter för ett slumpmässigt urval av olyckor. Därutöver föreslås regelbundet återkommande trafikantutfrågningar samt en utbyggnad av trafikstatistiken.

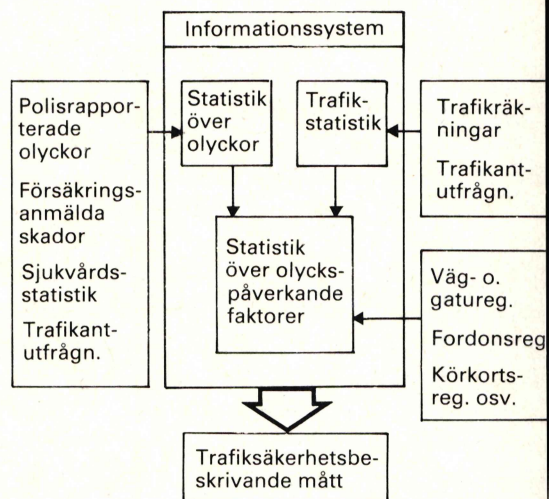
Som ett alternativ till en statistik av detta slag diskuterade kommittén även ett system med tonvikten lagd på urval. Ett omfattande utredningsarbete utfördes och redovisades i rapporten "Förslag till uppläggning av ett trafikolycksstatistiskt informationssystem. Principer för ett trafikolycksdatasystem med separat och decentraliserad datainsamlingsfunktion och med utnyttjande av statistisk urvalsmetodik".

TRASK:s betänkande och förslag har inte lett till någon proposition och följaktligen inte till några

åtgärder – med ett undantag. SCB har tagit fasta på idén med trafikantutfrågningar. I Resvaneundersökningen 1978, RVU -78, har man prövat möjligheten att också ställa frågor om trafikolyckor som uppgiftslämnare varit med om under ett år före intervjun. Avsikten med detta var att närmare undersöka ett viktigt komplement till SCB:s regelbundna och på polisrapporter baserade statistik. Trafikantuppgifterna ska bli användas för att belysa bortfallens storlek och fördelning i denna statistik.

Trafiksäkerhetsutredningen, TSU, kunde alltså sitt arbete inte utgå från något nytt statistiksystem. Man fann det därför nödvändigt – och angeläget – att själva ta upp frågan om beslutsunderlag för trafiksäkerhetsarbetet ånyo. TSU drar i sitt slutbetänkande "Trafiksäkerhet – problem och åtgärder" (DsK 1980: 6) upp riktlinjerna för ett mer rationellt och samordnat informationssystem, som schematiskt åskådliggörs i figur 1.

Figur 1. Riktlinjer för ett samordnat informationssystem



I propositionen, 1981/82:81, uttalar föredragande statsråd

"I likhet med det övervägande antalet remissinstanser anser jag att det är väsentligt att få en samordning och systematisering i inhämtande av trafiksäkerhetsdata. Mycket skulle vara vinnnet enbart genom en anpassning av befintliga system till varandra. När en sådan anpassning

skall göras är det väsentligt att ha en bestämd linje att följa. Det av trafiksäkerhetsutredningen skisserade systemet förefaller utgöra en lämplig ram för detta arbete.

När det gäller den vidare uppbyggnaden konstaterar jag att trafiksäkerhetsutredningens uppläggning i princip har tillstyrkts av de flesta remissinstanserna. Jag är också av den uppfattningen att den fortsatta uppbyggnaden av det statistiska beslutsunderlaget i huvudsak bör ske efter de linjer som utredningen stakat ut.

Uppgiften att leda arbetet med att planlägga och bygga upp ett system för insamling av trafiksäkerhetsdata ligger inom ramen för den samordnande uppgift på trafiksäkerhetsområdet som trafiksäkerhetsverket har. Verket bör därför få i uppgift att utforma ett sådant system. Arbetet bör ske i samråd med exempelvis rikspolisstyrelsen, statens vägverk, statens väg- och trafikinstitut, Svenska kommunförbundet och statistiska centralbyrån. Andra intressenter bör också få lämna synpunkter på systemets utformning under arbetets gång. Möjligheten till kunskapsutbyte med myndigheter och organisationer i de andra nordiska länderna bör tillvaratas."

Nordiska trafiksäkerhetsrådet har som tidigare nämnts tagit initiativ till två olika projekt inom detta område. I MITRA-projektet skisseras ett informationssystem som kan ses som en utveckling av det som TSU föreslår.

I MIRO-projektet är huvudmålet att förbättra förutsättningarna för att erhålla det faktaunderlag i form av olycks- och exponeringsdata som erfordras inom trafiksäkerhetsarbetet. Ett antal delstudier har genomförts och utmynnar när det gäller olycksstatistik baserad på polisens data i några konkreta förslag i syfte att bättre utnyttja de nordiska ländernas resurser på området. Förslagen gäller hur man kan (1) göra det lättare att genomföra olycksstatistiska sammanläggningar (2) förbättra sammanläggningarnas kvalitet samt (3) samordna och förbättra olycksstatistikernas innehåll. Man föreslår att en strategi utarbetas för hur man – med beaktande av att varje land har sin egen självständiga statistik – på sikt ska få till stånd planerade likheter och olikheter i olycksstatistiken de nordiska länderna emellan för att därmed öka det utbyte man kan ha av sammanläggning av data.

En revidering av E-koden pågår.

Sjukvårdens data

Data från sjukvården i form av patientstatistik utgör en ytterligare källa för uppgifter till en statistik över vägtrafikolyckor. Samtliga nordiska länder har börjat använda WHO:s ICD-klassificering för rapportering av bla skador och/eller dödsfall. I klassifikationen ingår diagnos (N-koden) och skadans orsak (E-koden). En revidering av E-koden pågår. Syftet är att den nya koden ska innehålla information om skadeorsakstyp (trafikolycka, fall, självmordsförsök etc) och skadeplats/aktivitet (i hemmet, på arbetsplatsen, under idrottsutövning etc). I detta revisionsarbete som sker på nordiskt plan är det av intresse för trafiksäkerhetsintressenterna att beakta att man via koden kan få fram vägtrafikolyckorna.

Värdet av att kunna använda data från sjukvården har illustrerats i ett flertal undersökningar av varierande omfattning under 1970-talet. "Trafikska-dade i Östergötland" (Linköping, 1977) utgör ett exempel. Utöver den epidemiologiska beskrivning som görs i dessa studier och det underlag för olycks- och skadeförebyggande åtgärder som denna ger får man också möjlighet att belysa den officiella statistikens representativitet i olika avseenden. I ett framtida statistiksystem är det således betydelsefullt att ta till vara sjukvårdens data, tex i form av en fullt utbyggd användning av ICD-klassificering-en.

Försäkringsbolagens data

Såväl TRASK som TSU har som nämnts tagit med data från trafikförsäkringsbolagen i de förslag till statistiksystem som framlagts. Motivet har främst varit att öka statistikens täckningsgrad. Om man i ett sådant system årligen skulle infoga drygt 340 000 skadefall i trafikförsäkring innebär detta naturligtvis en väsentligt utökad täckningsgrad, men också väsentligt ökade kostnader. Den information som tillförs står knappast i rimlig proportion till kostnaderna. Skälen är bla att även om täckningsgraden blir större blir den inte i motsvarande mån bättre,

dvs mer representativ. Vidare innehåller försäkringsbolagens statistik förhållandevis få uppgifter av intresse för trafiksäkerhetsarbetet; det är dessutom ett förhållandevis stort bortfall och beträffande tex platsangivelse stor osäkerhet i uppgifterna.

I försäkringsbranschens remissyttrande över TRASK:s betänkande ifrågasätts värdet av att i ett statistiksystem *kontinuerligt* bearbeta denna informationsmängd. Däremot kan det vara av betydelse för väghållare och andra intressenter inom trafiksäkerhetsarbetet att under en viss tid få tillgång till ett större material. Den försöksverksamhet av varierande omfattning som genomförts i Göteborg och Västerås där man arbetat med polisens, sjukvårdens och försäkringsbolagens data liksom i Jämtlands län där man arbetat med data från polis och försäkringsbolag har givits resultat som styrker detta. I den sistnämnda illustreras för övrigt samtidigt mycket tydligt de problem som ovan påtalats ifråga om trafikförsäkringsbolagens data.

Haveriundersökningar

I det tidigare nämnda MIRO-projektet ingick två delstudier rörande haveriundersökningar. En litteraturstudie med en översikt beträffande olika aspekter på dessa – tex teoretisk bakgrund, syfte, metodik och resultatanvändning – och ett delprojekt där man prövade en metodik för haveriundersökningar utvecklad av Försäkringsbranschens Trafiksäkerhetskommitté, TRK.

Erfarenheterna från detta delprojekt, liksom från projektet "TRK:s haverikommision" visar att haveriundersökningar som genomförs på basis av en väl underbyggd och genomtänkt analysmodell kan ge konkret användbara resultat. Haveriundersökningar utförda som case-studies kan därför fungera som ett betydelsefullt komplement till den konventionella olycksstatistiken.

Även om det inte är ekonomiskt/sakligt motiverat att genomföra haveriundersökningar kontinuerligt och över hela landet, såsom sker i Finland, bör man inte avstå från punktinsatser av det slag som skisserats i anslutning till dessa projekt. Erfarenheter kan hämtas från verksamheten i Finland, från tidigare projekt i Danmark och Sverige samt från flera utomnordiska genomförda och pågående projekt.

Intervju- och enkätundersökningar

Data från intervju- och enkätundersökningar kan också användas på olika sätt i ett olycksstatistiksystem. Ett användningsområde illustreras av de olycksdata som insamlades i Statistiska Centralbyråns Resvaneundersökning, RVU -78. Ett annat exemplifieras av den enkätundersökning Trafiksäkerhetsverket just slutfört och som gäller problem med självsvängning hos motorcyklar i vissa hastigheter. I detta fall tycks en enkät riktad direkt till mc-ägarna vara enda sättet att någorlunda snabbt få information om hur ofta och under vilka förhållanden problemen uppträder.

Dags att agera

Om man till den genomgång som nu presenterats fogar erfarenheter från tillbudsstudier, från uppföljningsstudier rörande effekter av insatta åtgärder, från probleminventeringar och översikter återstår bara att konstatera – det är dags att agera.

Behovet av bättre kunskap finns, vilja att göra något för att få denna finns; förslag, idéer och åtskilligt erfarenhetsmaterial finns. Kort sagt förutsättningar för att börja bygga upp ett bättre system för insamling av nödvändiga data för ett framtida, effektivare trafiksäkerhetsarbete finns. Vi lär få utforma detta inom ramen för befintliga resurser, men det borde gå.