

## Kan en mer detaljerad olyckskodning hjälpa oss att förstå olyckor bättre?

**Vägfolyckor i Sverige registreras idag i den nationella databasen STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition). Den information som sedan finns tillgänglig används bland annat för att analysera olyckorna och komma fram till deras bakomliggande orsaker. För att kunna genomföra mer djupgående analyser har ett kodsystäm tagits fram.**

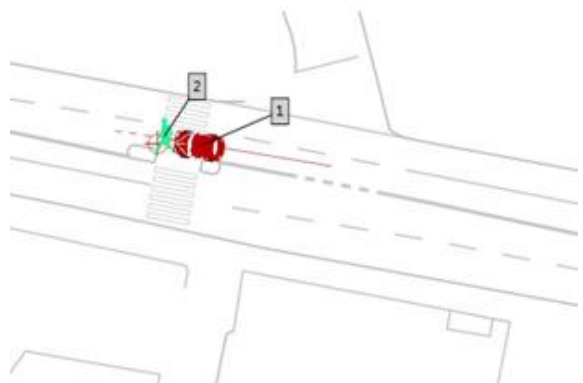
Genom att bygga upp ett kodsystäm och sedan analysera allvarliga olyckor och dödsolyckor i Göteborg och Malmö, mellan 2009 och 2013, har trafikolyckor studerats på ett annat sätt än tidigare inom ramen för ett examensarbete vid Lunds Universitet.

En olycksklassificering enligt det uppbyggda kodsystämet ger en annan bild av säkerhetsproblemen än dagens system gör möjligt. Med koden är det möjligt att separera olyckor mer och ta reda på bidragande faktorer bakom dem. Men att göra en allt för stor uppdelning av olyckorna resulterar snabbt i mycket få olyckor per typ och blir meningslös.

Under de fem studerade åren har 734 olyckor registrerats, 423 i Malmö och 311 i Göteborg. Av de 734 olyckorna, involverar 243 cyklister, 393 innefattar fotgängare och 58 vardera omfattar mopeder och motorcyklister. En majoritet av olyckorna var singelolyckor (63 %), det vill säga när bara en trafikant är inblandad. De flesta av dessa olyckor är bara registrerade av sjukvården och därför saknas värdefull information om händelseförloppet. Sjukvårdsdata bidrar mycket för att förstå säkerhetsproblemen i trafiken, men i dagsläget bidrar de inte lika mycket till att förstå olyckorna. För det krävs mer information.

Olyckorna i STRADA registreras av polis och/eller akutsjukvård och klassificeras

utefter vilka trafikanter som är inblandade. I rapporterna som finns i STRADA anger man bland annat tid, plats, typ av olycka, beskrivning av olyckan, väderförhållanden, vägnummer, hastighetsbegränsning och inblandade trafikanter. Inkluderat finns också, i de polisrapporterade olyckorna, en skiss som beskriver olyckan. Ett exempel på hur denna skiss kan se ut visas i bilden nedan.



I den rapport som sjukvården ger finns istället mer information om de inblandades skador och svårighetsgraden av dem. Däremot saknar sjukvårdsrapporten många av de fält som beskriver olyckan och dess förlopp.

Ett effektivt sätt att sammanställa all denna information om olyckorna saknas dock. I länder som Tyskland eller Danmark klassificeras olyckor efter den typ av manöver som leder till olyckan. Med hjälp av referenstabeller, där varje möjlig rörelse för en inblandad trafikant i olyckan får en kod, blir sökningar möjligt utifrån olyckstyp. Liknande finns det en europeisk olycksdatabas, CARE, där olyckor registreras baserat på en struktur kallad CADaS. Detta gör det också möjligt att på ett liknande sätt klassificera olyckor baserat på vilken manöver som ledde fram till den.

Även om resultatet av koden bygger på den information som finns i STRADA ska man

ändå vara försiktig när man jämför resultaten, framförallt eftersom målet med koden var att få fram mer sökbar information än det som idag är möjligt i STRADA. Detta gör att det ibland är svårt att hitta en exakt motsvarighet att jämföra mellan koden och STRADA.

Största skillnaden vid en jämförelse är att STRADA klassificerar efter olyckstyp, vilket i princip motsvarar vilka trafikanter som var i konflikt med varandra, till exempel motorfordon – fotgängare. Kodsystemet klassificerar istället utifrån den manöver som föreligger olyckan. Vilka trafikanter som är i konflikt med varandra finns även i koden, men manövern är idag inte sökbar i STRADA utan kräver att man går in och undersöker olycksskissen för varje olycka manuellt. Olycksskissen är också den största källan till information för koden.

När det gäller platsattributen (till exempel väg eller korsning) upptäcktes förvånande skillnader. Av de olyckor som enligt STRADA skedde på en vägsträcka, anser

kodsystemet att 30 procent tillhör olyckor som skedde i en korsning och av de olyckor som enligt kodsystemet är olyckor som sker på en vägsträcka har bara 64 procent samma benämning i STRADA. Vid denna jämförelse fick dock singelolyckorna tas bort då de inte var jämförbara.

Dessutom har det kunnat konstateras att de vanligaste olyckorna för gående i Sverige motsvarar de vanligaste i Danmark och Tyskland. Detta gör det troligt att det är något som gäller generellt. För cyklister är de vanligaste olyckorna liknande de vanligaste i Tyskland.

Om en mer detaljerad introduktion av CARE-databasen kommer att införas i Sverige, behöver förändringar göras i STRADA. Dagens system inte är optimalt för en sökning baserad på manöver som i Danmark eller Tyskland och om det beslutas att Sverige i framtiden ska bidra mer med liknande uppgifter bör det övervägas om ett manöveralternativ ska ingå i STRADA.