



STRADA UTTAGSWEBB

En lathund till att tolka och förstå data i Strada
Uttagswebb

Innehåll

FÖRORD.....	2
ALLMÄNT OM STRADA	3
STRADAS TVÅ KÄLLOR.....	5
OLYCKSTYP – VAD BESKRIVER OLYCKSTYPEN	9
HUR BESTÄMS PERSONSKADORNAS ALLVARLIGHET	10
STRADAS TEKNISKA UPPBYGGNAD	17
REGISTRERING OCH BORTFALL	18
SEKRETESS I STRADA	20
ÖVNINGSUPPGIFTER	21
ÖVNINGSUPPGIFTER	21
Övningsuppgift 1	21
Övningsuppgift 2	22
Övningsuppgift 3	23

Förord

Detta kompendium är ett komplement till den handledning som finns kopplat till programmet Strada Uttagswebb. Handledning fokuserar på hur programmet är uppbyggt samt hur funktionerna i programmet fungerar. Detta kompendium är till för att berätta mer om vad hela Strada är, vilka delar som finns samt att ge en grundläggande förklaring vilket data som finns i Strada samt hur det kan användas.

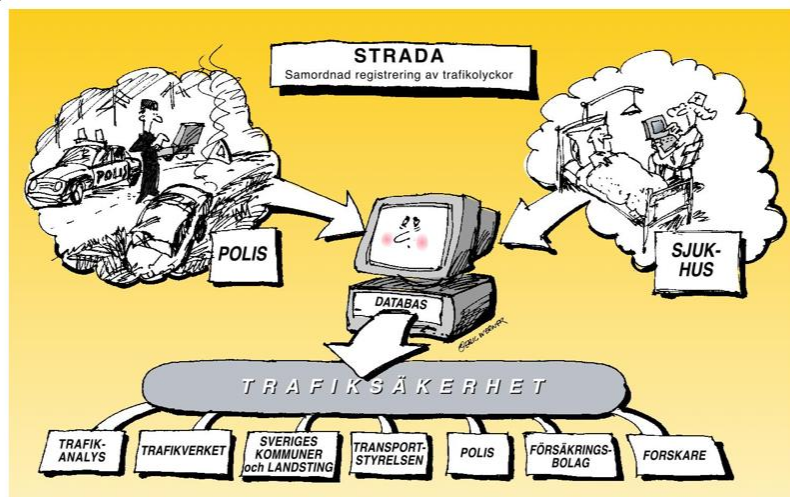
Det finns några övningsuppgifter som kan användas för självstudier som förklarar framförallt möjligheten och svårigheten att ha två källor i samma databas.

Detta är bara en grundläggande genomgång av Strada. Vill du veta mer kan svaret finnas på vår hemsida <https://www.transportstyrelsen.se/strada> eller så får ni gärna kontakta en Strada-samordnare genom Transportstyrelsens växel 0771-503503 eller gå in på vår kontaktsida <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/statistik/olycksstatistik/kontakter1/>

Allmänt om Strada

Vad är Strada?

- Swedish traffic accident data acquisition
- Nationellt informationssystem för skador och olyckor inom hela vägtransportsystemet



Strada kom till genom ett regeringsbeslut i oktober 1996 och var en följd av riksdagens antagande av nollvisionen. Nollvisionen är kort att samhället ska verka för att ingen ska dö eller skadas allvarligt i vägtrafiken. Vägverket fick uppdraget för att ta fram ett nytt informationssystem över olyckor och skadade i vägtrafiksystemet och skulle samverka med andra myndigheter.

I uppdraget till Vägverket pekades det särskilt ut att Strada skulle vara tillgängligt för andra professionella aktörer som behöver data över olyckor och skadade i vägtrafiken. Strada skulle vara till för att användas på nationell, regional och detaljnivå.

Strada består av två källor. Polisen och akutsjukhusen. En tanke med Strada var att registreringen skulle ske direkt hos källan för att förbättra kvaliteten på datat.

Polisen har sedan länge samlat in information om vägtrafikolyckor. Innan Strada fanns så skickade polisen uppgifter först till SCB och sedan till dåvarande Vägverket för registrering. En nackdel med att använda endast polisen som källa för att samla in data om trafikolyckor och skadade är att

polisen insamling är till stor del inriktat mot olyckor med motorfordon. Det var känt att många olyckor med framförallt oskyddade trafikanter inte kom till polisens kännedom. Med akutsjukhusen som den andra källan så kunde man registrera fler skadade oskyddade trafikanter och då få en mer komplett bild över trafiksäkerhetsläget. En stor grupp trafikanter som inte omfattas av polisens registrering är fotgängarna som skadar sig i trafikmiljö som inte blir påkörda av fordon utan ramlar eller halkar. De kallas i Strada för fotgängare singel. En fördel med att ha sjukvården som källa var att man kunde på ett systematiskt sätt att registrera de skador som personer fick i olyckshändelser.

Strada fick sitt namn på 1997 och baserades på ett system som fanns lokalt i Göteborg som kallades ADA. 1999 var systemet klart för test och började testas hos akutsjukhusen i Göteborg, Skåne och Umeå. Även hos polisen i dessa områden samt polisen i Stockholms län började registrera. 2003 började alla dåvarande 21 polismyndigheter i landet registrera. Akutsjukhusen i Sverige har tillkommit under åren. En fullständig förteckning finns i handledningen och bilaga 3.

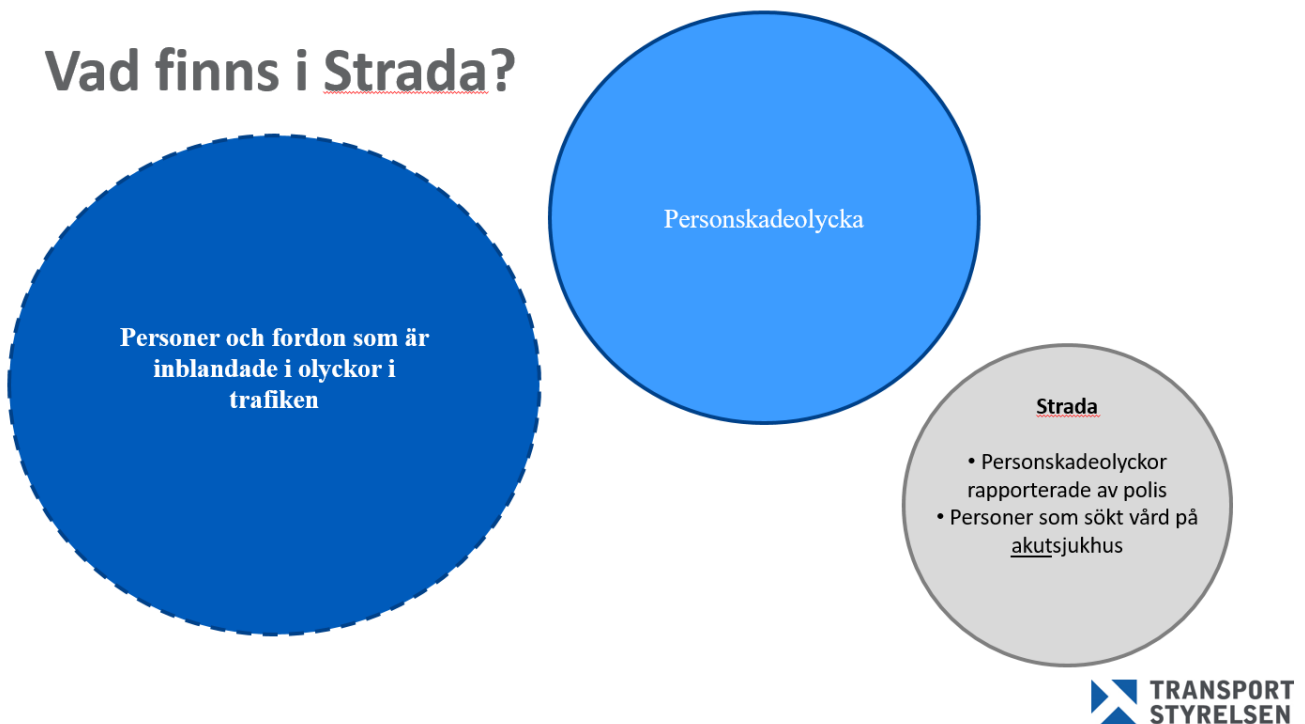
Strada samlar in data från två källor i samma databas och erbjuder sedan användare kopplade till myndigheter eller forskare att använda datat. Data från Strada omfattas av dataskyddsförordningen samt statistiksekretess enligt Offentlighet- och Sekretesslagen (2009:400). Mer om sekretess finns på sid xx.

Det vanligaste sättet att få ut data är genom direktåtkomst via Strada Uttagswebb som det här kompendiet tar upp. Det kan även finnas möjlighet att få ut en dump ur databasen men det måste alltid prövas juridiskt.

På den ovanstående bilden finns en ruta som det står försäkringsbolag i. Med detta menas endast den forskning om trafiksäkerhet som vissa försäkringsbolag håller i. Strada får inte användas i enskilda skadeärenden.

Stradas två källor

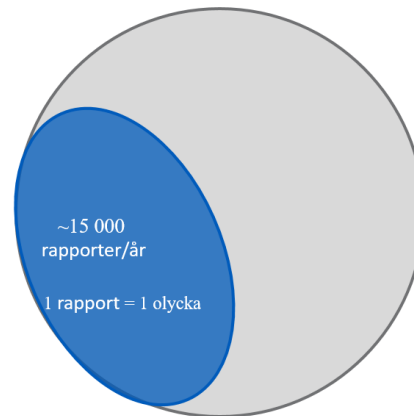
Vad finns i Strada?



Nollvisionen utgår från att fokusera på olyckor med döda och skadade. Därför är det personskadeolyckor som registreras i Strada. Definitioner för vad som ska registreras i Strada är olika för de två källorna. Polisens definition är att en personskadeolycka är en olycka med ett fordon i rörelse, som hänt på en väg. Sjukvårdens definition är att registrera en person som har sökt vård på akutsjukhus för en olyckshändelse i trafikmiljö. Som i nästan all registrering finns det bortfall av olika slag i registreringen, läs mer på sidan 20.

Strada polis

- Rapporterar olyckor
- Källa: trafikmålsanteckningen, andra interna system
- Obligatorisk registrering i Strada sedan 2003
- Grund för officiell statistik
- Registrerar t.ex. inte fotgängare som fallit



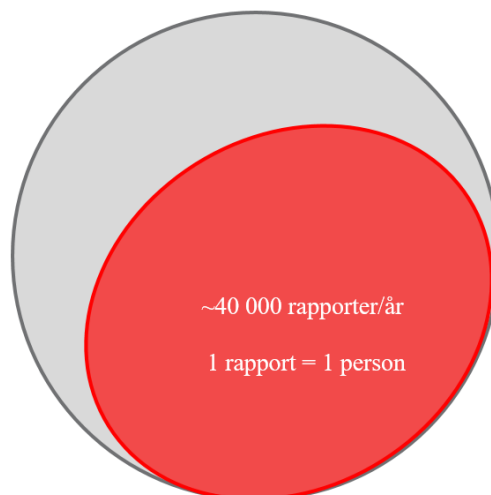
Polisen registrerar olyckor med personskada. Olyckan ska ske på vad som betecknas som väg enligt Trafikförordningen. Olyckan ska även innehålla minst ett fordon i rörelse.

När polisen registrerar olyckan i Strada registrerar de även förarna i fordonen oavsett om de är skadade eller inte samt alla skadade personer som är inblandade i olyckan

Det finns undantag i vad polisen ska registrera. Utöver ovanstående ska polisen även registrera alla olyckor med personskada som innehåller trafikelementen snöskoter samt det som kallas fyrhjulingar även om dessa sker utanför vad som betecknas som väg. Observera att just Fyrhjulingar inte är något eget trafikelement utan kan vara registrerat som motorcykel, motorredskap, traktor mm. Detta undantag gäller även sjukvårdens registrering.

Strada sjukvård

- Rapporterar personer
- Flera källor: bl.a. trafikskadejournal, journal-anteckningar, röntgensvar
- Registrerar även fotgängare i fallolyckor och passagerare som skadas ombord på buss/spårvagn
- Frivillig registrering i Strada
- Bygger på informerat samtycke från patienten
- Transportstyrelsen ersätter sjukvården för rapporteringen.



2020-05-12



Med Strada sjukvård menar vi akutsjukvården och då akutmottagningar som tar emot patienter för kirurgi och/eller ortopedi. Akutsjukvården registrerar varje patient för sig. Hos akutsjukvården kan alla personer oavsett hur de färdats registreras om de söker vård för en olyckshändelse i trafikmiljö. Det innebär att sjukvården kan registrera oskadade personer men det är medicinsk kompetens som avgör att personen är oskadad eller skadad.

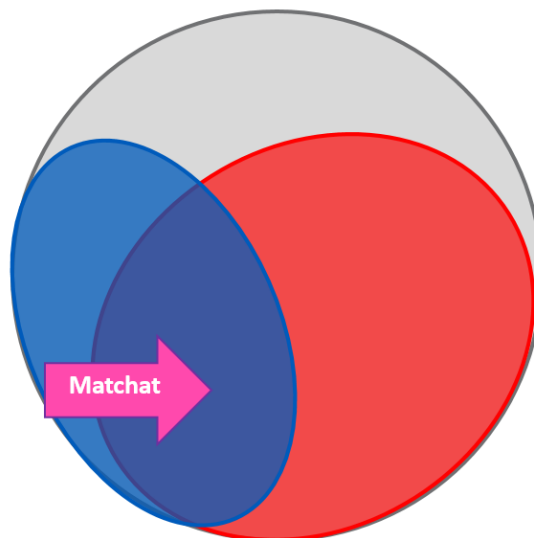
Det behöver inte finnas något fordon inblandat i händelsen här för att personen ska bli registrerad.

Registreringen i Strada är frivillig. Det är frivilligt för sjukhusen att vara med i Strada och det regleras med avtal mellan sjukhusen och Transportstyrelsen. Transportstyrelsen ersätter även sjukhusen ekonomiskt för deras extra arbete med Strada.

Det är även frivilligt för den enskilda patienten att vara med i Strada. Registrering sker med patientens samtycke och det är bara ifyllda trafikskadejournaler som kan registreras. Trafikskadejournalen kompletteras sedan med uppgifter från sjukhusens egna datasystem för att kunna beskriva skadorna av händelsen.

Matchning i Strada

- Matchning mellan polisrapport och sjukvårdsrapporter sker med hjälp av personnummer, tid och position
- 25-30 % av olyckorna i Strada är matchade mellan polis och sjukvård
- Matchning kan även ske mellan två eller flera sjukvårdsrapporter. Detta görs utifrån tid och position



2020-05-12



Rapporter kan matchas ihop. Matchningen sker med hjälp av en algoritm i databasen som tittar på personnummer, tidpunkt, plats och i viss mån olyckstyp. Om ni hittar olyckor som borde matchas ihop eller felmatchade olyckor så kontakta oss.

Att olyckor och personer är matchade gör att när vi har uppgifter från båda källorna så måste vi prioritera en av källorna som visas i första hand i resultatet. Det gäller resultat i kartan, listan och statistikrapporten.

Detta gör att för uppgifterna om datum, tidpunkt, plats, olyckstyp och trafikelement så prioriteras polisens uppgifter och deras uppgifter visas i första hand. När det gäller vilken svårighetsgrad en olycka får eller vilken skadegrad en person har i en olycka så är det sjukvårdens uppgifter som prioriteras i första hand.

Olyckstyp – Vad beskriver olyckstypen

Olyckstyper

Olyckstyp

- ☐ S (singel-motorfordon)
- ☐ O (omkörning-motorfordon)
- ☐ U (upphinnande-motorfordon)
- ☐ A (avsvängande motorfordon)
- ☐ K (korsande-motorfordon)
- ☐ M (möte-motorfordon)
- ☐ C (cykel/moped-motorfordon)
- ☐ F (fotgängare-motorfordon)
- ☐ G0 (fotgängare singel)
- ☐ G1 (cykel singel)
- ☐ G2 (moped singel)
- ☐ G3 (fotgängare-cyklist)
- ☐ G4 (cykel-cykel)
- ☐ G5 (cykel-moped)
- ☐ G6 (moped-fotgängare)
- ☐ G7 (moped-moped)
- ☐ G8 (fotgängare-fotgängare)
- ☐ J (tåg)
- ☐ J (spårvagn)
- ☐ J (tåg/spårvagn övrigt)
- ☐ W1 (rådjur/hjort)
- ☐ W2 (älg)
- ☐ W3 (ren)
- ☐ W4 (annat vilt)
- ☐ W5 (vildsvin)
- ☐ V0 (övrigt)
- ☐ V1 (djur, häst/annat tamdjur)
- ☐ V3 (traktor/snöskoter/terränghjul/motorredskap)
- ☐ V5 (parkerat fordon)
- ☐ V6 (backning/vändning/u-sväng)



”Föraren har väjt för en älg” – vilt- eller singelolycka?

Vilken olyckstyp en olycka får styrs både vilka trafikelement som är inblandade samt i de flesta fall hur olyckan går till.

Olyckstypen styrs i de flesta fall av händelsen men sällan vad som orsakade händelsen utan mer konsekvensen av händelsen, tidigare styrdes olyckstypen i större grad av vilken händelse som orsakade olyckan.

Men det nuvarande synsättet är en olycka där en personbil väjer för en älg en singelolycka och inte en viltolycka. För att det ska bli en viltolycka måste fordonet kollidera med älgen.

Letar man efter olyckor med ett visst trafikelement så ska man i första hand inte använda olyckstyp i sitt urval utan använda de val som finns under Trafikant.

Hur bestäms personskadornas allvarlighet

Polisens klassificering

Bedömningen görs av polisen – oftast på plats:

Död

En person som avlider i samband med en olycka.

Svårt skadad

Såsom *svårt skadad* räknas en person som erhållit brott, krosskada, sönderslitning, allvarlig skärskada, hjärnskakning eller inre skada. Dessutom räknas som svår personskada annan skada som väntas medföra inläggning på sjukhus.

Lindrigt skadad

En skadad person som inte är svårt skadad är lindrigt skadad.



Polisen anger tre skadegrader förutom oskadad och okänd/osäker skadad.

Bedömningen görs av polisen och det är definitionen över vad som räknas som svårt skadad som styr över vad som räknas som svårt och lindrigt skadad.

Bara fysiska skador registreras.

Sjukvårdens klassificering av personskador

Varje skada registreras

- Medicinsk klassificering av varje skadas allvarlighetsgrad – AIS (Abbreviated Injury Scale)
- Beräkning av allvarlighetsgraden för en persons samtliga skador – ISS (Injury Severity Score)

Vad beskriver AIS/ISS?

- Risken för att personen ska avlida till följd av skadan/skadorna.



I Strada använder vi ett kodsysteem för att beskriva skadorna hos de patienter som kommer till akutsjukhusen för att söka vård. Kodsysteem heter AIS och är ett amerikanskt systeem framtaget på 1960-talet för att beskriva skador inom just trafikolyckor. Systemet har sedan vuxit och används i dag över hela världen för att beskriva skador inom traumasjukvården.

För att kunna ta till sig hur AIS-fungerar behöver man vara kunnig inom sjukvården. Kodningen är på engelska och innehåller väldigt mycket fackuttryck.

Vill man läsa mer om AIS finns det information här <https://www.aaam.org/>

Exempel på AIS-värde för olika skador

AIS - Abbreviated Injury Scale

Medicinsk klassificering av allvarlighetsgraden för varje enskild skada: 1 – 6, 9

Exempel på skada	AIS-värde	Betydelse
Stukning (distorsion)/Blåmärke (kontusion)/Sårskada	1	Lindrig
Underarmsfraktur/Underbensfraktur	2	Måttlig
Lårbensfraktur/Svår hjärnskakning (medvetslös 1-6 timmar)	3	Allvarlig
Leverruptur/Skallbasfraktur (komplex)	4	Svår
Aortaruptur/Flail chest (bilateral)	5	Kritisk
Komplett/massiv krosskada hjärna/hjärta/nacke	6	Maximal
Det finns en skada konstaterad, men inte tillräcklig information för att kunna avgöra skadans omfattning	9	Okänd



En AIS-kod består av en 7-siffrig kod som beskriver var på kroppen skadan sitter. Den sista siffran beskriver allvarlighetsgraden för skadan. AIS tar fasta på hur stor risk som skadan innebär att avlida i det kritiska skedet av skadan. Det behöver inte säga något om vilka framtida men man kan få av skadan. En whiplash-skada har tex en allvarlighet på 1 eftersom risken att avlida av en sådan är väldigt lite men du kan få långvariga men av den. Likaså kan du få en skada med en hög allvarlighetsgrad men du kan klara dig helt utan framtida men efter skadan.

Flail chest = Frakturer på flera intilliggande revben vilket kan göra att bröstkorgen blir instabil och lungorna får svårt att syresätta kroppen.

Bilateral = Dubbelsidig

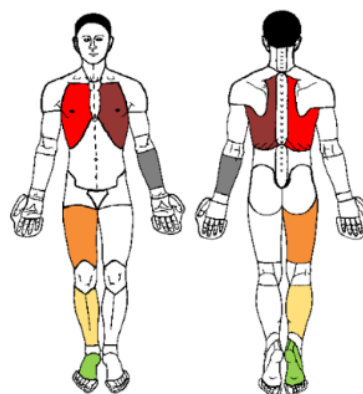
Ruptur = Bristning

Exempel på AIS-värde för olika skador

Trafikantroll		Skyddsutrustning		
Passagerare UNS		Bälte: Nej		
Max AIS	ISS	RPMI 1%	RPMI 10%	Olyckstyp
6	75			S (singel-motorfordon)

Lätt sk. ■ Måttlig sk. ■ Allvarlig sk. ■ Svår sk. ■ Kristisk sk. ■ Maximal sk. ■ Okänd sk. ■

Massiv krosskada hjärna	AIS 6
Aortaruptur	AIS 5
Revbensfrakturer, punkterad lunga	AIS 4
Lårbensfraktur	AIS 3
Underbensfraktur	AIS 2
Skrapsår	AIS 1
Okänd skada	AIS 9



I Stradauttagswebbs utskriftsrapport redovisas allvarligheten hos skadorna med olycka färger. Den allvarligaste skadan ger färg åt kroppsdel. Det kan finnas fler skador på samma kroppsdel men det är den allvarligaste skadan som ger färgen.

ISS – ett sammanvägt värde av flera skador

ISS – Injury Severity Score

Beräkning av allvarlighetsgraden för en persons 3 allvarligaste skador i tre separata kroppsregioner.

0 – 75, 100

Skadegrader i STRADA (sjukvård)	ISS	Andel
Oskadad (ISS 0)	0	10%
Lindrigt skadad (ISS 1-3)	1 – 3	60%
Måttligt skadad (ISS 4-8)	4 – 8	25%
Allvarligt skadad (ISS 9-75)	9 – 75	5%
Död	0 -100	



För att beskriva en samlad bild över hur pass skadad en person är används ett värde som kallas ISS. ISS baseras på allvarlighetsgraden i de AIS-koderna som en skadad person har konstaterats med. För att skadorna ska räknas in i ett ISS-värde måste de ligga i olika förbestämda kroppsregioner. Finns det flera skador i samma kroppsregion så används bara den allvarligaste skadan av dem. Allvarlighetsgraden på skadan kvadreras och summeras för skadorna. För exempel så har en person tre skador fördelade i olika kroppsregioner. Allvarlighetsgraderna på skadorna är 3, 2 och 1. För att räkna ut ISS så kvadreras dessa. $1^2+2^2+3^2=14$. ISS-värdet för personen är då 14 och personen räknas som allvarligt skadad.

På bilden ovan anges hur stor andel av personerna i databasen som har de olika skadegraderna. Det är alltså inte många som betecknas som allvarligt skadade. Observera att detta bara gäller de som är registrerade av sjukvården.

Sjukvårdens data – störst genomslag

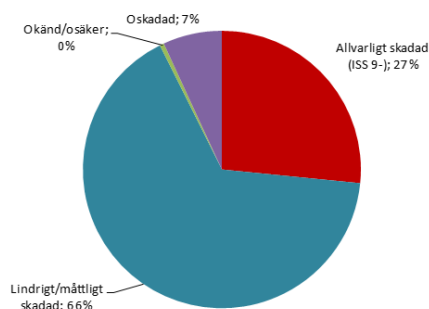
Ny skadegrad – måttligt skadad

- ISS 4-8 (sjukvård)
- Svårt skadade (polis)

Varför?

1. De flesta svårt skadade personerna enligt polisen har ett ISS-värde mellan 1-8.
2. De skador som polisens definition av svårt skadad beskriver ger ofta ett ISS-värde på 4-8.

Svårt skadade rapporterade av polis enligt sjukvårdens klassificering (ISS) (n=8 511 personer)



I avsnittet om matchning så beskrevs det att det är sjukvårdens uppgift om skadans allvarlighet som prioriteras om det är matchning mellan polisen och sjukvårdens uppgifter. Eftersom polisen och sjukvårdens skaderegistrering är så pass olika så har vi försökt att sammanföra dem i Strada.

Det innebär att om polisen har satt en person som svårt skadad och det inte finns någon uppgift från sjukvården så kommer personen i den sammanvägda skadegraden få värdet måttligt skadad. Vi har gjort detta eftersom vi har tittat på alla matchade personer under åren 2011-2014 och diagrammet visar hur andelen över sjukvårdens uppgift av skadorna där polisen hade angett skadegraden Svårt skadad. Vi kom fram till att det skulle bli minst fel att ge dem den sammanvägda skadegraden Måttligt skadad jämfört med Allvarligt skadad.

Polisen

Lindrigt skadad
Lindrigt/svårt skadad
Lindrigt/svårt skadad
Svårt skadad
Lindrigt skadad

Död
Skadad

Sjukvården

Lindrigt skadad (ISS 1-3)
Måttligt skadad (ISS 4-8)
Allvarligt skadad (ISS 9-)
-
-

Skadad
Död

Sammanvägd skadegrad

Lindrigt skadad (ISS 1-3)
Måttligt skadad (ISS 4-8)
Allvarligt skadad (ISS 9-)
Måttligt skadad (ISS 4-8)
Lindrigt skadad (ISS 1-3)

Död
Död



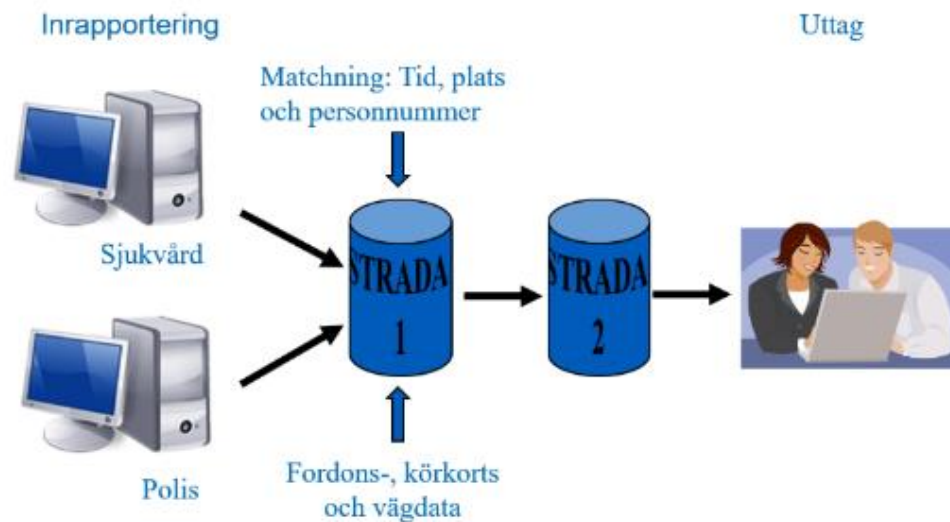
Denna tabell illustrerar beskrivning på föregående sida med att sjukvårdens uppgifter prioriteras när det gäller skadorna.

När det gäller skadegraden Död så räcker det att någon av källorna har angett den. Sedan några år registrerar inte sjukvården döda utan det gör endast polisen. Anledningen till att vi inte registrerar döds inom sjukvården är att vi inte har stöd för det juridiskt sett.

Detta redovisar skadegrad på personnivå men gäller även svårhetsgrad på olycksnivå. Det som bestämmer vilken svårhetsgrad en olycka får är den allvarligaste skadegraden som en person i olyckan har.

Stradas tekniska uppbyggnad

Rapporteringsflöde



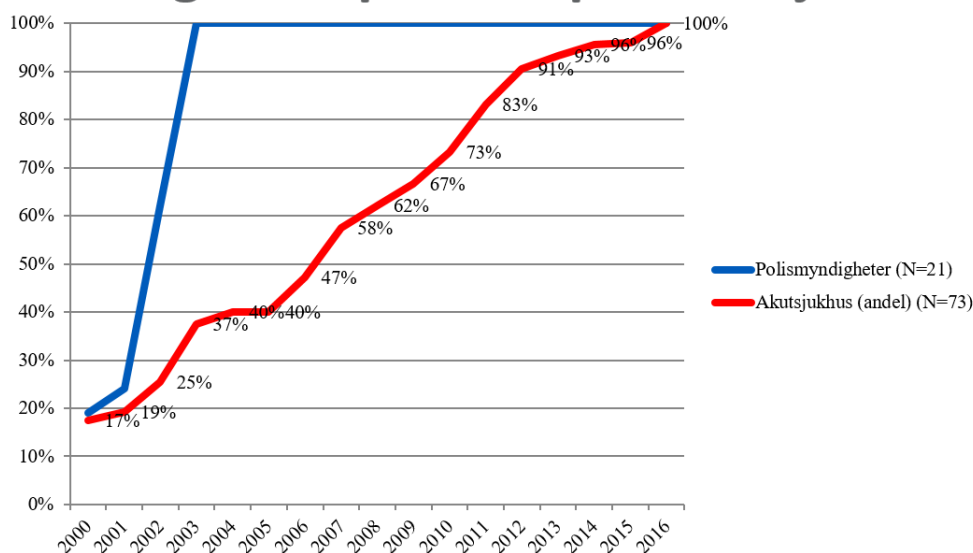
Informationen från de två källorna rapporteras krypterat in i vår databas. Här kallad Strada 1. I Strada 1 sker matchningen mellan rapporterna. I Strada 1 lägger vi till information från NVDB och körkort- och fordonsregistret.

Varje natt speglas informationen över från Strada 1 till Strada 2. Strada 2 är den databas vi gör uttag mot. Det innebär att om vi tittar efter information i Strada i dag så ser vi det som är registrerat fram tills i går.

Informationen i Strada 2 är pseudonymiserad vilket innebär att personlig information som personnummer och registreringsnummer är anonymiserade.

Registrering och bortfall

Registreringsstart polis respektive sjukvård



Denna bild illustrerar att vi har heltäckande registrering från polisen sedan 2003. När det gäller de olika akutsjukhusen så har de anslutits genom åren. 2016 kom Akademiska sjukhuset med och registreringen blev heltäckande över landet.

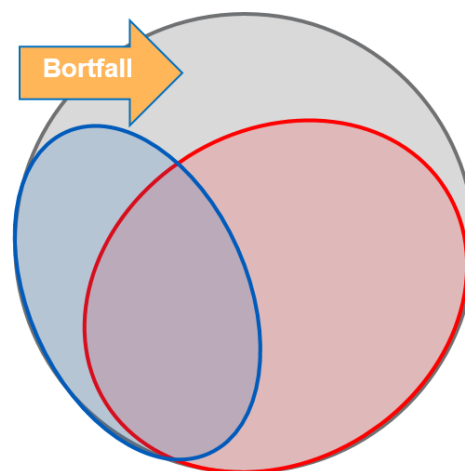
Vad som är akutsjukhus varierar också med tiden och var i landet sjukhusen ligger. Flera mindre akutsjukhus har lagts ner då man centraliserar vården. I storstadsområden har mindre akutmottagningar öppnas där patienter med mindre skador tas omhand. Vi försöker ansluta dessa närakuter som de oftast kallas.

För att se vilka akutsjukhus som registrerar i Strada och när de började finns denna uppgift i Bilaga 3 i handledningen.

Bortfall i Strada

Orsaker till bortfall:

- Ej anslutna akutsjukhus
- Patienten fyller inte i trafikskadejournalen
- Polisen får inte kännedom om olyckan
- Rutinförändringar som gör att olyckan/personen inte blir registrerad



Tyvärr har vi bortfall i Strada.

Tidigare år har vi inte haft heltäckande sjukvårdsregistrering. I dag har vi det bortsett från några mindre närakuter i framförallt Stockholm.

Patientflödena kan ändras i regionerna där man hänvisar vissa patientgrupper till andra vårdgivare utan att vi får kännedom.

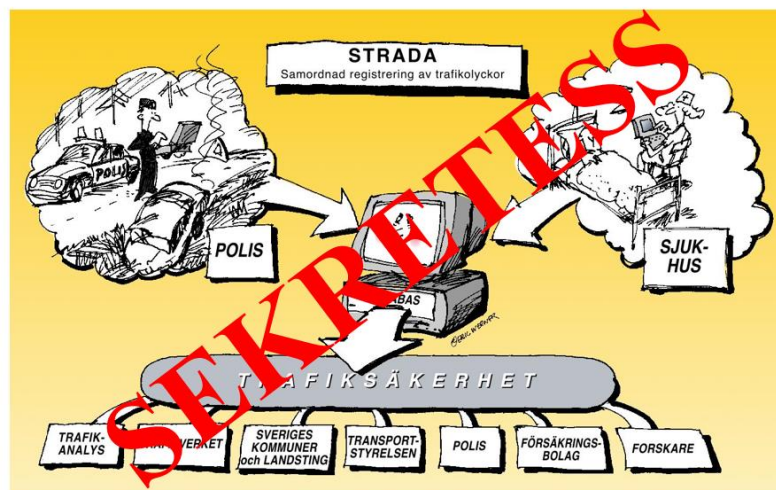
Att registreringen är frivillig gör också att vi har ett bortfall. Vi vet att om patienten får tillfälle att fylla i trafikskadeblanketten direkt på plats så är det få som tackar nej. Om patienten inte får möjlighet att fylla i blanketten på sjukhusen så ska de få den hemskickad. Vi vet dock att bara 25-30% av patienterna som får trafikskadejournalen hemskickad svarar på den.

Polisens registrering är mer stabil men kan även dem drabbas av stora bortfall. När polisen under 2014 påbörjade införandet av ett nytt digitalt ärendesystem. Systemet hade stora tekniska problem och det lamslog polisen administrativa arbete så mycket att det påverkade Strada genom att antalet registrerade olyckor i Strada minskade kraftigt.

Mer information om bortfall i Strada finns på vår hemsida.

<https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer/vag/strada/strada-bortfallshandbok-2018.pdf>

Sekretess i Strada



Nationellt informationssystem för skador och olyckor
inom hela vägtransportsystemet



Informationen i Strada innehåller personuppgifter och eftersom Strada innehåller uppgifter om enskilda personers hälsa så är personuppgifterna att betecknas som känsliga enligt EU:s dataskyddsförordning.

Utlämnandet av uppgifter från Strada regleras av Offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) OSL. Vi uppmanar våra användare att bara redovisa information från Strada på sammanställd nivå så att ingen enskild person kan identifieras och lida men av informationen.

Även om uppgifterna i Strada är anonymiserade så kan information från Strada bidra till att mer uppgifter om en specifik olycka bli kända och därmed kan en enskild person lida men av den informationen.

Olika delar av OSL kan vara tillämplig hos olika myndigheter. Kontrollera därför med er organisations juriststöd vilken del av OSL som gäller er.

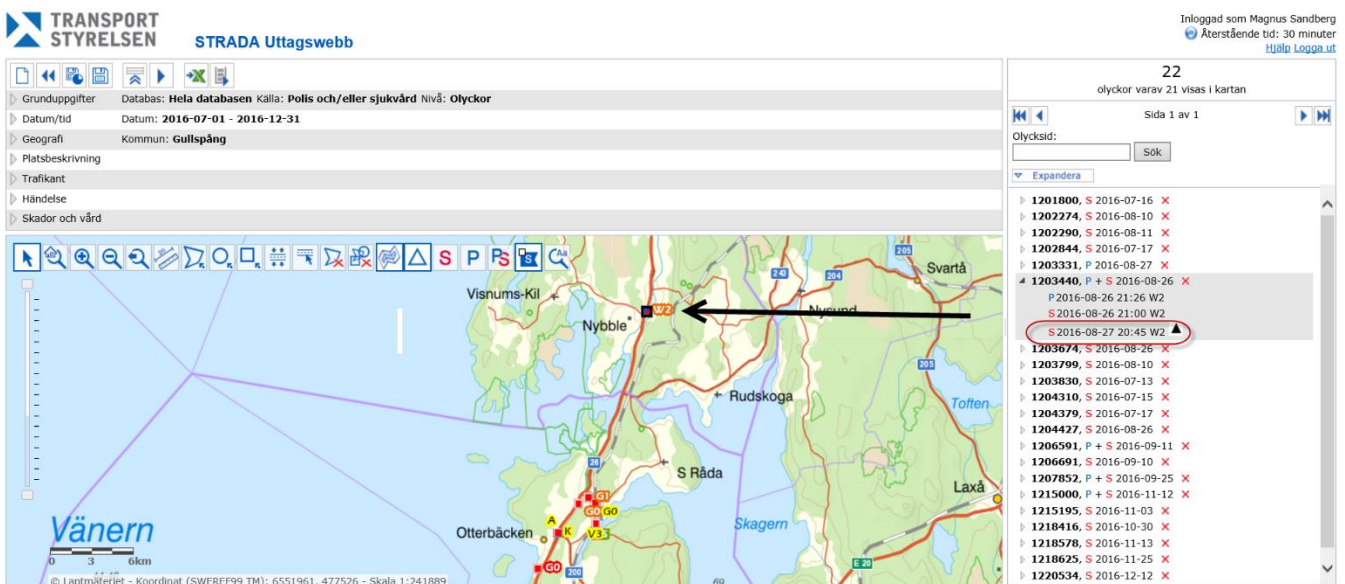
Övningsuppgifter

Övningsuppgifter

Övningsuppgift 1

Två källor

Ta ut olyckor i Gullspångs kommun under perioden 2016-07-01—2016-12-31. Hur många olyckor får du? Titta på olycka med olycksid 1203440. Vad är det för speciellt med just den olyckan?



Antalet olyckor är 22 st. Tänk på att Strada är en förändlig databas och antalet olyckor man får ut kan ändras från ett uttag till ett annat även om man söker på samma variabler.

Det speciella med olycka 1203440 är att den ligger norr om kommungränsen. Den är placerad i Kristinehamns kommun. Olyckan består av 3 rapporter. En polisrapport och två sjukvårdsrapporter. En av sjukvårdsrapporterna anger Gullspång som kommun. De andra två har Kristinehamn som olyckskommun. Eftersom polisrapporten prioriteras först när det gäller olycksplats om det finns information från två källor så visas den positionen i kartan.

Att olyckan kommer fram i vårt uttag beror på att det räcker att det finns en rapport i olyckan som uppfyller vårt sökvillkor (i detta fall Gullspångs kommun) för att den ska komma med.

Transportstyrelsen går normalt inte in och rättar positioner i efterhand utan vi överlåter till användaren att ta bort olyckor som inte passar in i urvalet. Eftersom vi har två oberoende källor i Strada så händer det att de inte har samma information om var olyckan har hänt. Det är inte bara platsen som kan skilja. Även upplevelsen hur olyckan gått till kan skilja sig. Polisen gör en samlad bedömning om olyckan medan sjukvårdens registrering utgår från den enskilda patienten och dennes upplevelse hur olyckan har skett.

Anser man att den här olyckan inte ska vara med i detta resultat kan man använda det röda krysset vid slutet av olycksraden i listan och tar bort denna olycka från just det här resultatet. Glöm inte att trycka på kör efter att ni har markerat olyckan för borttagning.

Om vi nu tar bort olycka 1203440 så får vi 21 olyckor.

Övningsuppgift 2

Urval på väg respektive använda buffert.

Ta fram antalet olyckor på E4 genom Värnamo kommun under åren 2013-2016

A: Genom att använda vägnamn

B: Genom att använda buffert (20 m)

A: Under Geografi så ange kommun Värnamo och vägnummer/gatunamn 4. Vid tillkommande av detta kompendium så fick vi 28 olyckor.

När vi söker efter olyckor i denna övning så får vi olyckor kopplade till vägnätet och väg 4 Vägnätet kommer från NVDB och sökning sker på aktuellt vägnät.

När våra rapportörer sätter position på en olycka så ska den kopplas till ett vägnät i bästa fall. Av olika anledningar kan en anslutning till vägnätet misslyckas och då får olyckan ingen koppling till något vägnät.

B: Gör likadant som i övning A men efter att du har valt väg 4 så använd knappen skapa buffert. Då kommer att få en fråga hur stor buffertzona du vill ha. Ange 20 (meter). Det bildas en mörkröd polygon runt den vägsträcka som ska utsökas.

Vid detta tillfälle fick vi 34 olyckor.

När man använder buffert så söker programmet efter olyckor inom det markerade området. Det innebär att du kommer få med olyckor som inte blivit kopplade till vägnätet. Du får också olyckor som inte passar in på urvalet. Eftersom det är en tvådimensionell sökning så kan du få olyckor som hänt på broar och tunnlar som korsar E4:an i detta fall. Då får du manuellt ta bort dessa olyckor. Vill man vara säker på att få med så mycket som möjligt så ska man använda buffert men då vara medveten om att det behövs arbete efteråt att kolla upp olyckorna så de stämmer med de sökvillkor som ställts upp.

Även i denna uppgift så kan olyckor som inte stämmer in på det sökta geografiska urvalet komma fram. Detta fenomen är det samma som i övningsuppgift 1 att olika källor har olika information.

Övningsuppgift 3

Använda statistikrapporten

Antal fotgängare i fallolyckor (Olyckstyp G0) som halkat på snö eller is i Stockholms stad under tidsperioden 2015-11-01—2016-03-31

För att kunna få fram svaret på denna frågeställning måste vi använda statistikrapporten. För att få fram en grund så får vi först göra ett uttag som vi sedan kan gå vidare med och göra en statistikrapport av.

För uttaget kan man tex ta fram alla fotgängare (använd nivå personer) under tidsperioden med olyckstypen G0 under tidsperioden och kommun Stockholm. Normalt ska man undvika att använda olyckstyper men när det gäller singelolyckor för fotgängare så fungerar det bra. 652 personer fick vi denna gång.

Gör en statistikrapport med dessa 652 personer. Du måste få med fliken personer i din statistikrapport.

När statistikrapporten har öppnats går du till fliken personer. Här finns alla personer under radnivå och variablerna finns på kolumnnivå. Den variabel vi är intresserade av är den som heter Vägomständigheter och som samlas in av sjukvården. Patienten får när de fyller i trafikskadejournalen berätta om de ansåg att olyckshändelsen påverkades av hur vägen såg ut vid olyckstillfället. Ett av de valen är om de ansåg att vägen var hal pga snö och eller is

Vägomständigheter finns under kolumn AY. Om man trycker på pilen som är längst ner till höger vid rubriken så öppnar det sig flera val. En bit ner

finns det en sökruta. Om man skriver snö i den så sorteras alla personer fram där man angett halt av snö/is fram. Tryck sedan på ok och antalet personer som stämmer in på utsökningen i statistikrapporten visas långt ner till höger. Av de 652 personerna vi hade i första utsökningen hade 416 personer angett att olyckshändelsen påverkades av att vägen var hal pga snö/is. Se bilder nedan.

Vägomständigheter **Olyckan inträffade**

Sortera från A till Ö
Sortera från Ö till A
Sortera efter färg
Rensa filter i Vägomständigheter
Filtrera efter färg
Textfilter

snö

☒ (Markera alla sökresultat)
☐ Lägg till aktuell markering i filtret
☒ Annat, Hal pga snö/is
☒ Hal pga löv, Hal pga snö/is
☒ Hal pga snö/is
☒ Hal pga snö/is, Annat
☒ Hal pga snö/is, Hal pga annat
☒ Hal pga snö/is, Hal pga löv
☒ Hal pga snö/is, Hal pga vatten
☒ Hal pga snö/is, Hal pga vatten, Ojämnt
☒ Hal pga snö/is, Har Spårvägs-/Järnvägsspår, Ojämnt
☒ Hal pga snö/is, Löst grus
☒ Hal pga snö/is, Ojämnt
☒ Hål och gropar, Hal pga snö/is
☒ Löst grus, Hal pga snö/is
☒ Ojämnt, Hal pga snö/is
☒ Ojämnt, Hal pga snö/is, Hal pga vatten

OK Avbryt

Inget som påverkade olycksförloppet På väg till/från arbetet

98	1172865	Hem	
100	1172922	Hem	
103	1173082	Inlagd på avdelning	< 1
104	1173133	Inlagd på avdelning	
108	1173435	Inlagd på avdelning	
Sammanfattning personer			
Klar 416 av 652 poster funna.			