



STRADA

Nationellt informationssystem
om skador och olyckor inom
vägtransportsystemet

Årsrapport 2000 - statusrapport 2001-06

Oktober 2001

Titel: STRADA, Nationellt informationssystem om skador och olyckor inom vägtransportsystemet, Årsrapport 2000 - statusrapport 2001-06

Författare: Bengt Sjöo, Vägverket Borlänge, Trafikavdelningen
Claes Johansson, VBB VIAK Trafik i Göteborg

Rapport och layout: Roland Petersson, VBB VIAK Trafik i Göteborg

Bidrag till årsrapporten har lämnats av: Monica Berntman, Institutionen för Teknik och samhälle, LTH
Monica Frank, Vägverket Region Skåne
Christel Neth, Vägverket Region Sydöst
Lisbeth Hansson, Vägverket Region Väst
Håkan Svensson, Vägverket Region Mälardalen
Tomas Fredlund, Vägverket Region Stockholm
Ingegärd Prans, Vägverket Region Mitt
Krister Palo, Vägverket Region Norr

Omslagsbild: Aerotech Telub, Växjö

Publikation: 2001:93 ISSN 1401-9612

Utgivningsdag: 2001-10-25

Innehåll

1.	INLEDNING	2
2.	UPPDRAGET	2
2.1	Bakgrund	2
2.2	Förväntat resultat	2
2.3	Måluppfyllelse och nytta	2
3.	ORGANISATION	3
4	LÄGESBESKRIVNING	4
4.1	Huvudprojektet	4
4.1.1	Sjukvårdsklienten	4
4.1.2	Polisklienten	5
4.1.3	Uttagsklienten	5
4.1.4	Omvärldskontakter	5
4.2	Delprojekten	5
4.2.1	Region Skåne	5
4.2.2	Region Sydöst	9
4.2.3	Region Väst	10
4.2.4	Region Stockholm.	11
4.2.5	Region Mälardalen.	13
4.2.6	Region Mitt	14
4.2.7	Region Norr	15
4.2.8	Förvaltning	17
5.	MÅLUPPFYLLELSE	17
5.1	Arbetsform	17
5.2	Uppdraget	17
5.2.1	Utveckling och samordning av polisens och sjukvårdens informationsunderlag	18
5.2.2	Samordning med andra statistik- och informationssystem nationellt och internationellt	18
5.2.3	Sekretess- och integritetsaspekter	18
5.2.4	Tillgång till information för olika användargrupper	18
5.2.5	Fallolyckor bland gående	18
5.2.6	Stöd till trafiksäkerhetsarbetet på central, regional och lokal nivå	18
5.2.7	Underlag att lättare vidta rätt åtgärder från trafiksäkerhetssynpunkt	18
5.2.8	Minimering av dubbelarbete och kostnader inom offentlig förvaltning	18
6.	FORTSATT ARBETE	19
6.1	Åtgärdslista	19

1. INLEDNING

Denna delrapport är en beskrivning av vad som genomförts i projektet under år 2000 och första halvåret 2001. Dessutom anges vad som planeras att ske under perioden 2001 - 2002. Projektet beräknas vara avslutat årskiftet 2002/2003 och en slutrapport planeras till våren 2003. Detta är den tredje rapporten som beskriver genomförandet av STRADA-projektet.

2. UPPDRAGET

Uppdraget finns beskrivet i ”Årsrapport 1997 – 1998” daterad maj 1999. Vägverkets publikation 1999:99.

I uppdraget ingår att klargöra:

- hur polisens och sjukvårdens informationsunderlag kan utvecklas och samordnas
- hur samordning skall ske med andra statistik- och informationssystem såväl nationellt som internationellt
- hur hänsyn skall tas till sekretess- och integritetsaspekter
- hur olika användargrupper skall få tillgång till den information som de är i behov av samt hur fallolyckor bland gående skall inkluderas i systemet

Det nya informationssystemet för vägtrafikens skador och olyckor bör utformas så att det:

- stödjer trafiksäkerhetsarbetet på central, regional och lokal nivå och ge underlag som gör det lättare att från trafiksäkerhetssynpunkt vidta rätt åtgärder
- minimerar dubbelarbete och kostnader inom offentlig förvaltning

2.1 Bakgrund

Bristerna i trafikskadestatistiken är besvärande. Det är ett viktigt utvecklingsarbete att förbättra statistiken bl.a. genom att utnyttja skaderegistreringen vid sjukhus och att samordna och effektivisera rutinerna. Utförligare beskrivning finns i årsrapporten 1997-1998.



Tidigare årsrapporter

2.2 Förväntat resultat

Syftet är att ta fram en gemensam databas, tillämplig för hela landet, innehållande uppgifter både från polisen och sjukvården som förutom de traditionella uppgifterna även ger bättre information om skadegrader och sjukvårdskostnader.

2.3 Måluppfyllelse och nytta

Trafikskadorna är ett folkhälsoproblem och även om inte olycksriskerna kan elimineras så skall man arbeta för att minska risker och framförallt minska konsekvenserna vid inträffade olyckor.

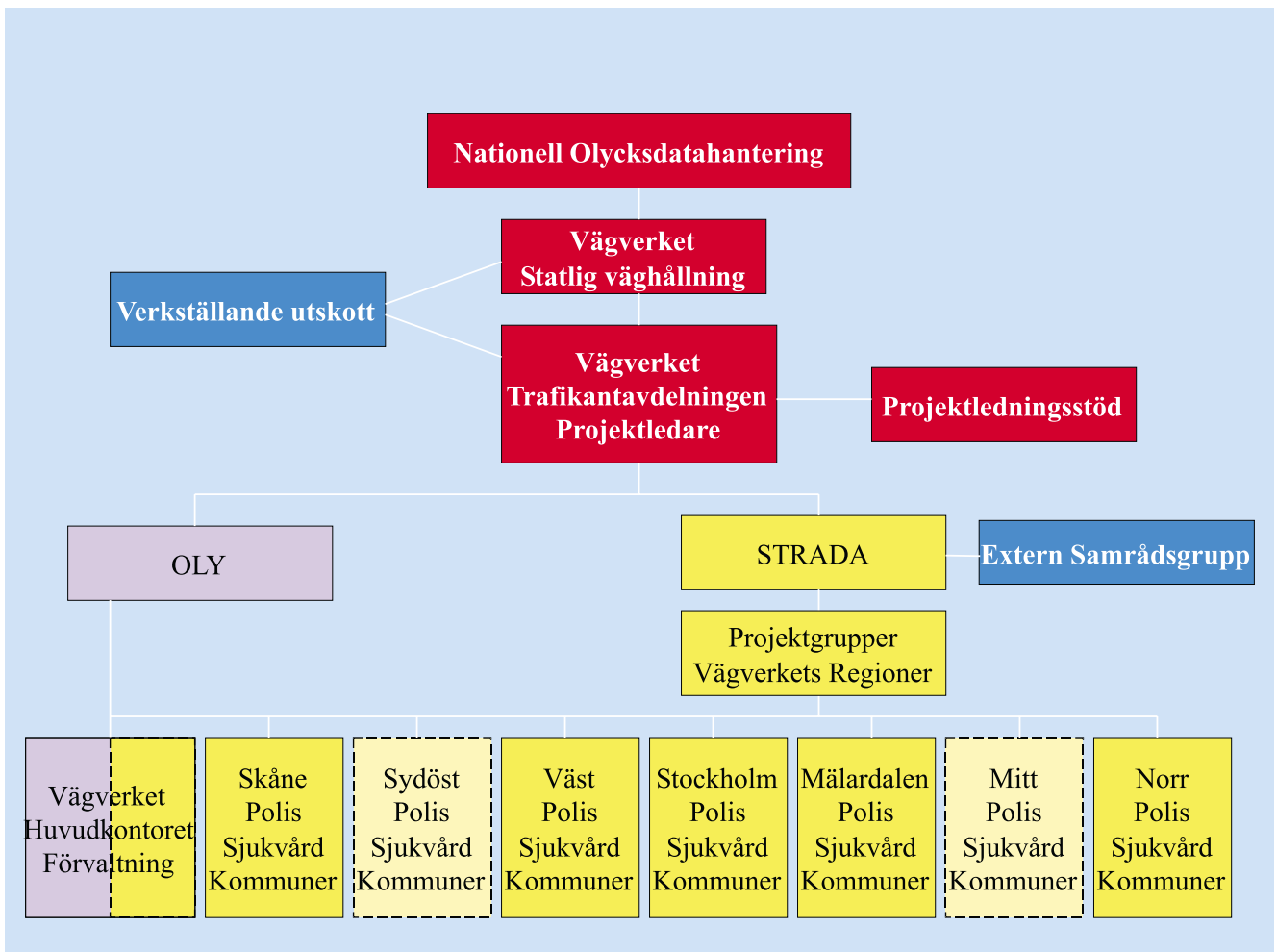
3. ORGANISATION

Arbetet skall ske i samarbete med Rikspolisstyrelsen, Socialstyrelsen, SIKÄ (Statens institut för kommunikationsanalys), Statistiska centralbyrån, Landstingsförbundet och Svenska Kommunförbundet. Samråd skall ske med andra aktörer som berörs, nu eller i framtiden, av det nya informationssystemet.

Projektet - STRADA - genomförs som ett huvudprojekt och åtta delprojekt (ett per Vägverksregion och ett som behandlar förvaltningsfrågor). Huvudprojektet leds från Vägverkets huvudkontor i Borlänge medan delprojekten leds av delprojektledare utsedda av Vägverkets Regioner. Förvaltningsfrågorna handläggs på Vägverkets huvudkontor.

Delprojekten bedrivs i arbetsgrupper som ser lite olika ut beroende på regionala och lokala förutsättningar samt i vilken fas man befinner sig d v s hur länge man drivit projektet. Under perioden har en delprojektledare utsetts per Vägverksregion.

STRADA är ett system som har användargrupper utanför Vägverket. Detta innebär att delprojektledarna också ska vara kontaktyta mot användarna och förvaltningsgruppen på huvudkontoret.



4 LÄGESBESKRIVNING

Nedan följer en beskrivning av vad som hänt i huvudprojektet och inom de olika delprojekten.

4.1 Huvudprojektet

Vägverkets uppdrag att ansvara för införandet av ett nytt informationssystem avseende vägtrafikens skador och olyckor har pågått under hela perioden.

Det har också utvecklats genom att samtliga Vägverksregioner nu har en delprojektledare som skall ansvara för STRADAs geografiska utvidgning.

Projektet är stort. Idag är ett 50-tal personer direkt engagerade i projektet, som delprojektledare, registerrare och användare.

Det kan också konstateras att det finns ett hårt tryck såväl nationellt som internationellt att ta del av och använda STRADA.

Samverkansmöten har ägt rum med SIKA, Socialstyrelsen, Rikspolisstyrelsen och olika landsting.

Olika former av presentationsmaterial har tagits fram bl.a. en broschyr på svenska och engelska.

Vidare har kvalitetsgranskning skett av inmatade uppgifter och levererad programvara.

Utveckling av programvara för polis- och sjukvårdsklienter har påbörjats. Programutvecklingen är nödvändig dels för att genomföra viktiga förbättringar i systemet, dels för att göra det mer lättanvänt och därmed skapa en större acceptans hos användarna. De som hittills använt systemet har kommit med värdefulla förslag till förbättringar vilka är viktiga att omsätta i programutvecklingen.

4.1.1 Sjukvårdsklienten

Den övergripande frågan har varit vad som skall registreras d.v.s. vilka variabler som skall vara med. Vad behöver väghållarna för uppgifter och vad behöver sjukvården för uppgifter? Här kvarstår ett antal frågor:

- Vilka basdata skall finnas i systemet och vilka tilläggsdata skall kunna registreras lokalt eller regionalt?
- Definiera variabellista. Räcker det med de variabler som finns i nuvarande version eller är det för många? Föreslå definitioner och enhetliga be-

grepp. Det finns en begreppsskillnad mellan sjukvården och väghållarna som måste klaras ut.

- Vilka möjligheter finns att koppla STRADA till andra system inom sjukvården?

Målsättningen på sikt är att organisationer i Sverige med etablerad olycksfallsregistrering skall kunna leverera data om trafikolyckor/skador på ett enhetligt sätt till det nationella registret. En komplikation i sammanhanget är problemet med olika datajournaler – patientadministrativa system i olika delar av Sverige.

I samarbete med projektledaren för framtagande av ett Nationellt Traumaregister har ett sådant tagits fram med samma gränssnitt som STRADA. Programmet benämns KVITTRA.

Speciell registrering av olycksfall (ej enbart trafikrelaterade) sker sedan länge på flera håll på sjukvårdsinrättningar i Norden. Metodiken varierar men de flesta följer en standard utarbetad av NOMESKO (Nordiska medicinalstatistiska kommittén). Inom projektet har bestämts att NOMESKO skall ligga till grund för de variabler som skall vara med. I möjligaste mån skall registreringen ske i överensstämmelse med polismyndighetens och Vägverkets standard, samt de normer som utarbetats av NOMESKO. Dessa skiljer sig dock åt på ett par punkter varför det måste utredas hur om dessa system kan göras enhetliga eller hur man i annat fall kan översätta variablerna mellan systemen.

Det finns också ett annat europeiskt system närliggande NOMESKO som benämns EHLASS (European Home and Leisure Accident Surveillance System). För att undvika dubbelregistrering undersöks hur ett EHLASSsystem skulle kunna dra nytta av de uppgifter som registreras i STRADA.

- På de flesta håll registreras skadorna (diagnoserna) enligt ICD, enskilda skadors svårhetsgrad enligt AIS och sammanlagd skadegrad enligt ISS. Kan och skall automatisk skadeklassificering enligt AIS användas? Kan man hitta en koppling mellan å ena sidan AIS och ISS och å andra sidan lindrigt och svårt skadade enligt polisens bedömning?

4.1.2 Polisklienten

Den övergripande frågan har varit hur gränssnittet ser ut mellan STRADA och MoBasa (polisens mobila arbetsstation). En samverkansgrupp har etablerats mellan Rikspolisstyrelsen och Vägverket där kartverket är en viktig grundbult tillsammans med hur ett olycksregistreringsverktyg kan integreras i polisens övriga datorstöd.

4.1.3 Uttagsklienten

I projektdirektiven anges att man skall visa hur olika användargrupper skall få tillgång till den information som de är i behov av och att det nya informationssystemet för vägtrafikens skador och olyckor bör utformas så att det stödjer trafiksäkerhetsarbetet på central, regional och lokal nivå och ger underlag som gör det lättare att från trafiksäkerhetssynpunkt vidta rätt åtgärder.

Detta har tillgodosetts genom framtagandet av en s.k. uttagsklient som kan sägas vara en spegling av databasen och som i praktiken är en läsdatabas med avidentifierad information som kan göras lätt tillgänglig för olika grupper av användare.

Uttagsklienten testas och beräknas kunna levereras till olika användargrupper under hösten 2001.

4.1.4 Omvärldskontakter

Under 2000 presenterades STRADA på Nordiska Vägtekniska Förbundets kongress i Malmö. Presentationen skedde med hjälp av en polis och en sjuksköterska som visade hur man matar in uppgifter i polis- respektive sjukvårdsklienten. Detta presentationsupplägg har även använts senare - på Trafiksäkerhetskonferensen i Tylösand i augusti, på Svenska Kommunförbundets Trafikkonferens i oktober och på Läkarstämman i slutet av november samt på KFBs och VTIs forskardagar i Linköping 2001.



Från Nordiska Vägtekniska Förbundets kongress i Malmö

Foto: Claes Johansson

Polis- och sjukvårdspersonal har också engagerats i samband med utbildning av personer som skall påbörja registrering i takt med att projektet utvidgas.

I mitten av december presenterades projektet i Oslo för bl.a. representanter för norska Vägverket.

På ett analysmöte initierat av SIKÅ, den 4 april 2001, redovisades exempel på vilka uttag som kan göras från STRADA och vilka uppgifter man kan få ut av systemet för fortsatt analys.

4.2 Delprojekten

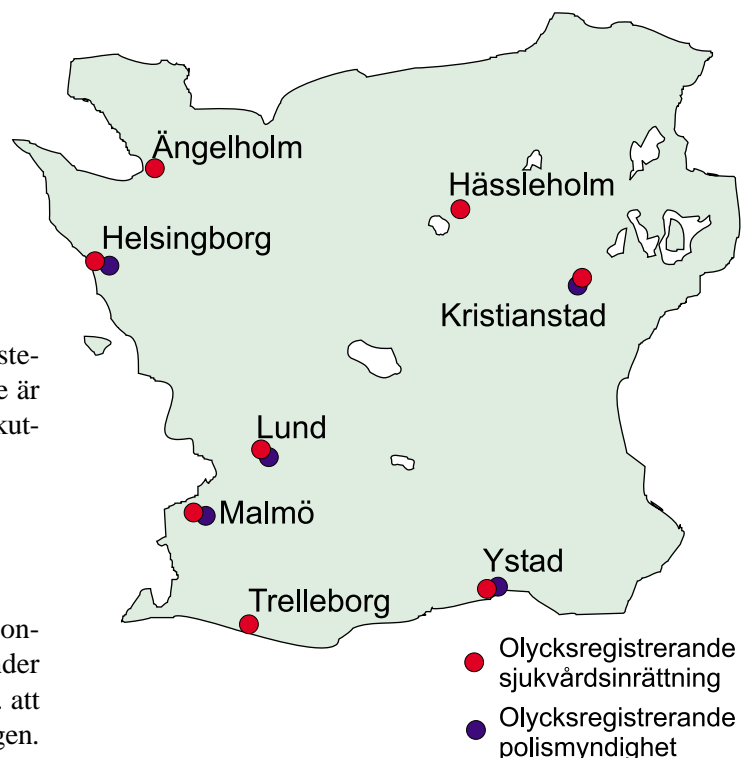
I syfte att samordna aktiviteter och utbyta erfarenheter har delprojektledarna regelbundna möten med STRADAs projektledning. Gruppen har träffats ungefär tre gånger per halvår.

4.2.1 Region Skåne

Här omfattas hela Skåne län. Detta innebär att systemet installerats i de fem polisområden som Skåne är indelat i. Inom sjukvården sker registrering på åtta akutmottagningar.

Polismyndigheten i Skåne län

Registrering i STRADA av trafikolyckor med personskada har genomförts med samma upplägg som under 1999, då registreringen i STRADA startade, d.v.s. att varje polisområde ansvarar för sin del av registreringen.



Detta sker på fem platser, Malmö, Lund, Helsingborg, Ystad och Kristianstad. Eftersom antalet olyckor varierar kraftigt mellan polisområdena är även de personresurser som krävs olika. På varje område finns två personer som sköter registreringen utom i Malmö där ytterligare några är involverade.

Dessa personer ingår i en nätverksgrupp som har träffats regelbundet under året för bl.a. uppföljning och

genomgång av resultat av registreringen. Även problem och förbättringsförslag har diskuterats vid dessa möten.

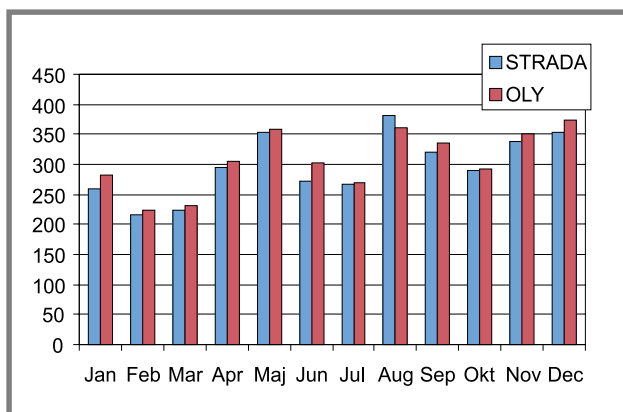
Kvalitetsgranskning av registreringen i STRADA har bl.a. gjorts genom jämförelser med Vägverkets nuvarande olycksdatabas, OLY.



Foto: Gunilla Brorsson-Collin

Nätverksgruppen i Skåne

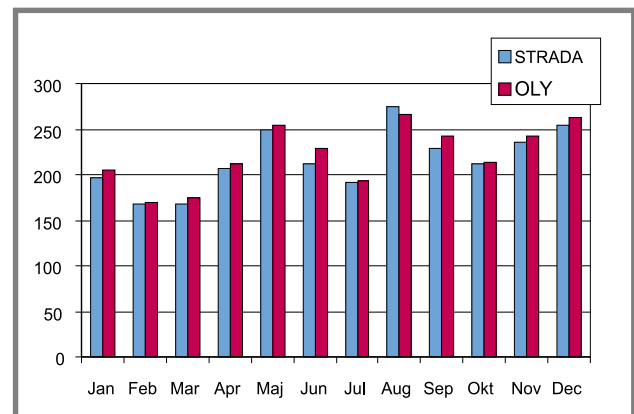
I Skåne registrerades under år 2000 ca 2600 personskadeolyckor i STRADA och ca 2670 i OLY. Det finns vissa skillnader antalsmässigt när man jämför systemen månadsvis. Det har vid jämförelser visat sig att några närapolisområden har missat att skicka polisrapporterna till både Vägverket och de som registrerar i STRADA.



Jämförelse mellan antal registrerade dödade och skadade personer i STRADA respektive OLY år 2000 hos polismyndigheten i Skåne län

Datatekniska problem har under år 2000 förekommit på framförallt två platser. Detta har medfört att det periodvis blivit eftersläpningar i registreringen i STRADA. Dessa har dock inarbetats, när problemen åtgärdats.

Under 2000 har det registrerats ca 3570 dödade och skadade personer i STRADA och ca 3690 i OLY.



Jämförelse mellan antal registrerade personskadeolyckor i STRADA respektive OLY år 2000 hos polismyndigheten i Skåne län

Under 2001 har polisens registrering av personskadeolyckor i STRADA fortsatt. Uppföljning och erfarenhetsutbyte har skett genom regelbundna träffar i nätverksgruppen. Jämförelser mellan de båda informationssystemen STRADA och OLY visar att det fortfarande finns vissa brister i rutinerna för inrapporteringen till STRADA-registratörerna.

Uppgifterna ur STRADA är hämtade under semesterperioden och därför finns en eftersläpning i antalet inregistrerade trafikolyckor under de sista månaderna.

Efter matchning av polisens och sjukhusens data i STRADA återfinns 2376 personer hos båda källorna. En jämförelse har gjorts för att se hur polisens skadebedömning för dessa personer stämmer överens med den gradering sjukhusen gjort. Sjukvårdsklienten anger skadegraden som ett ISS-värde vilket visar den sammanlagda allvarlighetsgraden för personens skador.

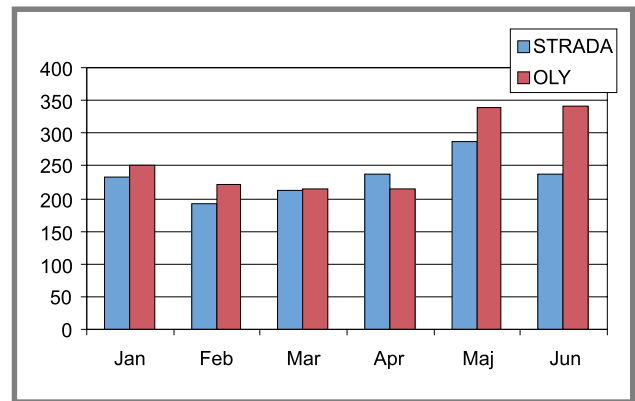
Endast ca 18% av de personer som polisen bedömt som svårt skadade har efter skaderegistrering på sjukhusen fått ett ISS-värde på nio eller mer. (ISS=9 har här bedömts som en allvarlig skada)

Av de personer som polisen bedömt som lindrigt skadade har ca 98% ett ISS-värde lägre än 9.

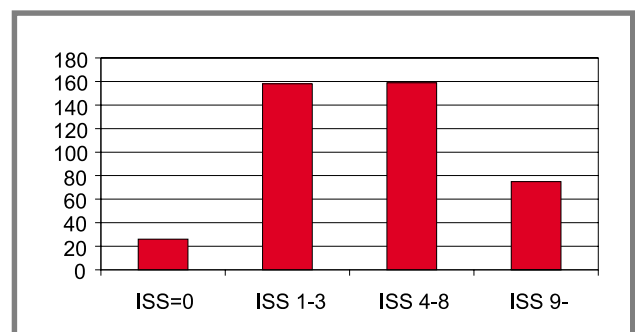
Jämförelsen mellan polisens och sjukhusens skadegradering visar att polisen har svårt att göra denna bedömning. Det krävs kompletterande information från sjukhusen för att skadebilden skall bli rättvisande.

Sjukhusen i Region Skåne

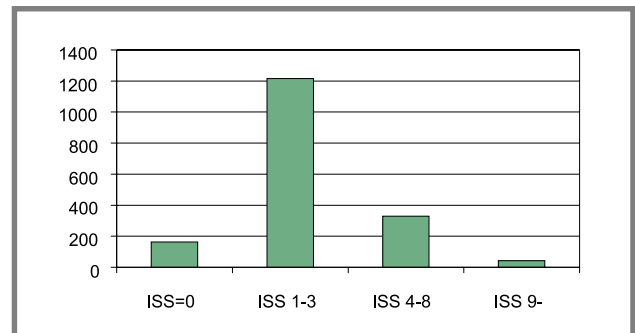
Registrering av trafikskadade har skett vid åtta akutmottagningar och fem jourcentraler under 2000 och därefter. Samtliga personer som söker vård på dessa mottagningar har registrerats i PASIS (Patient Administrativt Stöd I Skåne). För de personer som skadats i trafiken har ytterligare information samlats in via en trafikskadeblankett. Uppgifterna har lagts in i STRADA av de personer på respektive sjukhus som ansvarar för registreringen. Dessa personer ingår i en nätverksgrupp som har träffats ca en gång per månad under året för bl.a. uppföljning och genomgång av registreringens resultat. Även problem och förbättringsförslag har diskuterats vid dessa möten.



Jämförelse mellan antal registrerade dödade och skadade personer i STRADA respektive OLY år 2001 hos polismyndigheten i Skåne län



Sjukhusens skadegradering av de personer som polisen bedömt som svårt skadade

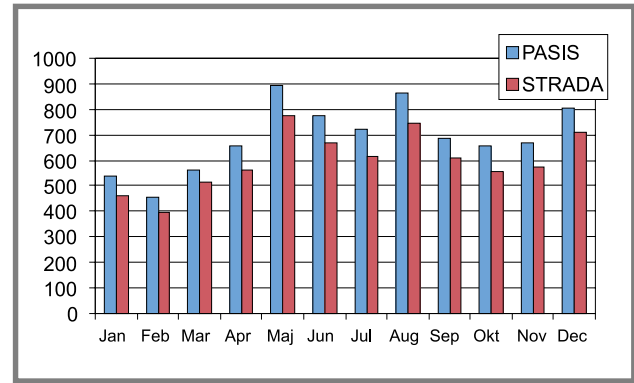


Sjukhusens skadegradering av de personer som polisen bedömt som lindrigt skadade

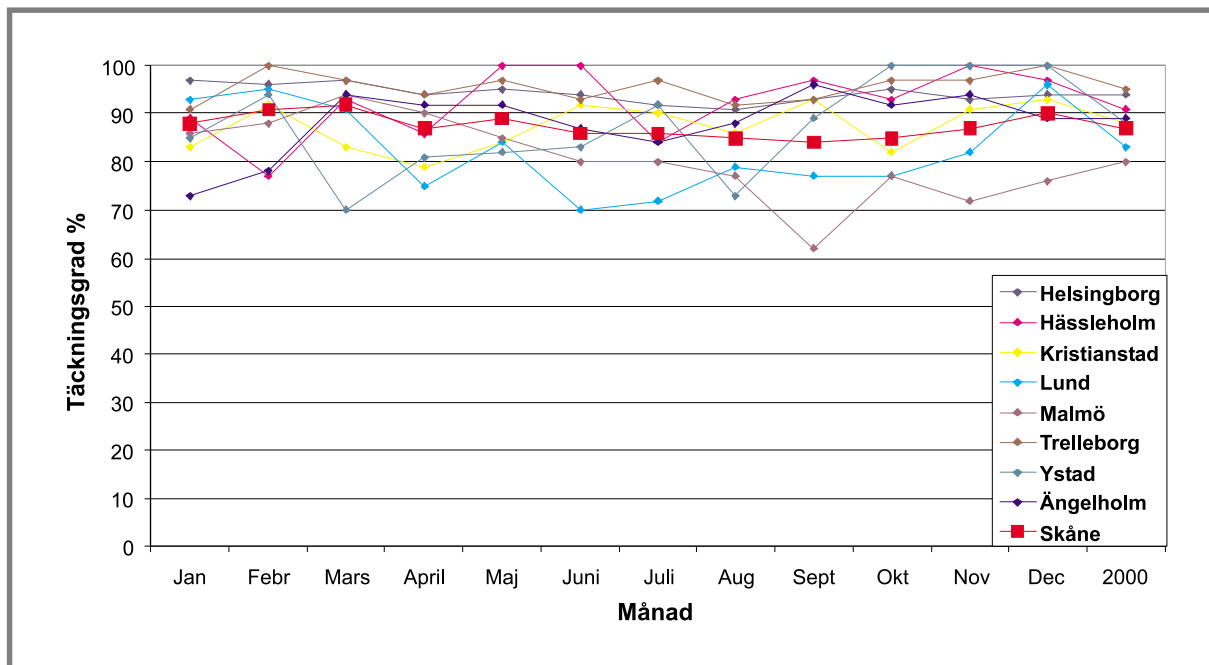
En jämförelse mellan antalet olycksfall i trafiken i PASIS-registret och antalet rapporterade i STRADA visar hur stor andel man lyckas samla information om. Under 2000 har det registrerats cirka 8270 olycksfall i trafiken i PASIS och cirka 7230 rapporter i STRADA. Detta ger en täckningsgrad på 87 %.

Jämförelse mellan registren har även gjorts på sjukhusnivå och den visar att täckningsgraden skiljer sig mellan sjukhusen och även varierar under året.

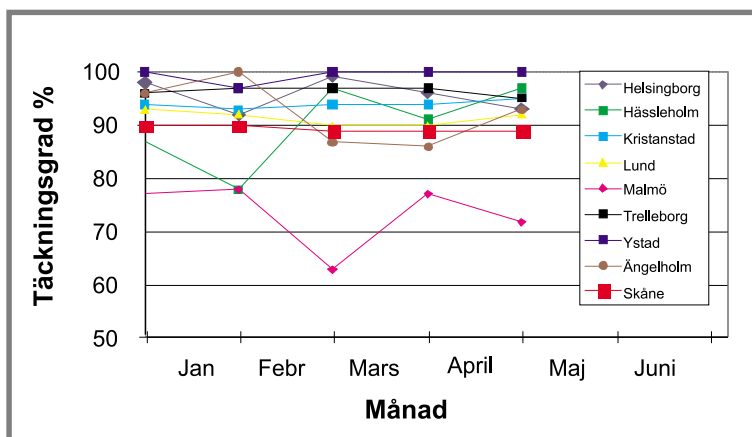
Registreringen har fortsatt under 2001 på motsvarande sätt som under 2000. De medverkande åtta sjukhusen har träffats regelbundet i nätverksgruppen.



Jämförelse mellan antal registrerade trafikskadade personer i PASIS respektive STRADA



Jämförelse mellan registreringen i PASIS respektive STRADA på de åtta sjukhusen i Skåne under år 2000



Jämförelse mellan registreringen i PASIS respektive STRADA på de åtta sjukhusen i Skåne under första halvåret 2001

En jämförelse mellan antalet olycksfall i trafiken i PASIS-registret och antalet insamlade trafikskadeblanketter visar en täckningsgrad under de fem första månaderna på 89 %. Ca 3200 olycksfall i trafiken har registrerats i PASIS och ca 2860 blanketter har samlats in.

Under perioden har representanter från både polis- och sjukhusgruppen medverkat vid olika typer av demonstrationer, informationsmöten och utbildningstillfällen i övriga delar av landet. Detta har upplevts som positivt

av de medverkande. Man har också deltagit vid informationsträffar med kommuner inom regionen.

I december 2000 hölls ett seminarium med inriktning på trafikskador i Skåne. Seminariet riktade sig till kommuner, sjukvård, polis m.fl. och byggde på erfarenheter av STRADA och djupstudier av dödsolyckor.

Efterfrågan på uttag ur STRADA har under senare delen av året varit väldigt stor. Många kommuner väntar på att få tillgång till information från databasen via det uttagsprogram som är under utveckling.

4.2.2 Region Sydöst

Hittills har man inte kommit igång med någon registrering i STRADA vare sig hos polis eller inom sjukvården.

Ett informationsmöte har genomförts i Karlskrona med representanter för polismyndigheterna, sjukvården och kommunerna i Blekinge och Kronobergs län.

Både polisen och sjukvården i dessa län ser positivt på etablering av STRADA och arbetsgrupper kommer att bildas i de båda länen för att bestämma hur samarbetet kan utvecklas. Överenskommelser med polismyndigheterna är under utarbetande och registrering ska kunna påbörjas under hösten 2001.

Landstinget i Blekinge utgörs av ett gemensamt sjukhus, Blekingesjukhuset (som är en sammanslagning av Karlshamns lasarett och Centrallasarettet Karlskrona) har intresse av att starta registrering från årsskiftet 2001/2002. Landstinget i Kronoberg har intresse av att starta registrering på Centrallasarettet i Växjö. Finansiering är en viktig fråga att reda ut.

Ett liknande informationsmöte avhölls i Kalmar i början av maj 2001.

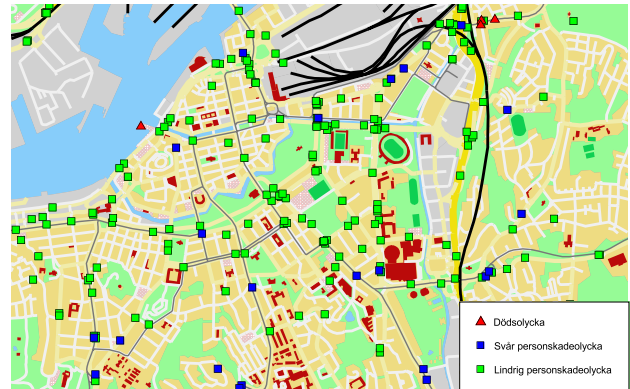
Polisen i Kalmar kommer att starta registrering under året.

Landstinget i Kalmar län är positivt och vill ha ett möte framöver och är intresserade av att gå vidare med STRADA.

Inriktningen i region Sydöst är att under hösten 2001 påbörja registrering hos polismyndigheterna i Blekinge, Kronobergs och Kalmar län. Förhoppningen är att också samarbetet med sjukvården etableras under året i dessa län.



4.2.3 Region Väst



Exempel på grafisk redovisning av polisrapporterade olyckor från Göteborg

Under 2000 fortsatte registreringen på samma sätt som under 1999. Polisen registrerade olyckor som inträffat inom Göteborgs kommun. Samma sak gällde sjukvården som hämtade uppgifter från tre akutmottagningar - Östra sjukhusets vuxen- respektive barnakut och Sahlgrenska.

De tre sista månaderna utvidgades registreringen till att även omfatta akutintaget på sjukhuset i Mölndal.

Sedan juni 2001 sker även registrering på Kungälv lasarett.

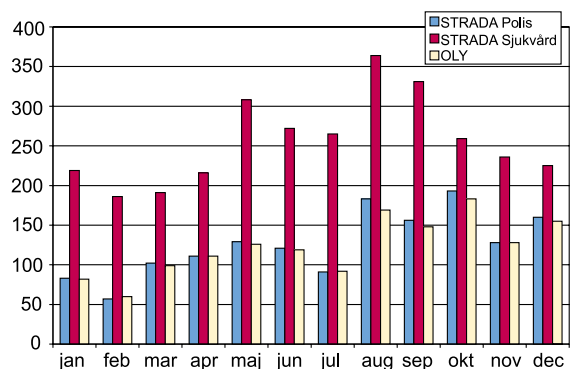
Under innevarande år registrerar personalen på de olika akutintaget alla trafikskadade oavsett var, inom regionen, olyckan skett

Informationsmöten har ägt rum med syfte att komma igång med sjukhusregistrering i såväl Värmlands som Hallands län. En successiv utvidgning beräknas ske i Västra Götaland.

För polisens del skedde en förändring från årsskiftet 2000/2001.

Den 15 januari började polisen att registrera trafikolyckor i hela Västra Götalands län. Detta sker på deras telefonupptagningsanmälningscentral, TAM, i Bengtsfors. Här är det idag tre civilanställda och en polis som ansvarar för STRADA.

I Halland och Värmland kommer polisen att börja registrera trafikolyckor från mitten av augusti. I dessa två län kommer det att vara två civilanställda och en polis i varje län som ansvarar för STRADA.



Jämförelse mellan antal registrerade personskadeolyckor i STRADA (polis och sjukvård) respektive OLY år 2000.

4.2.4 Region Stockholm.

Polismyndigheten i Stockholms län

STRADA har övergått från att vara en försöksverksamhet till att från och med årsskiftet 2000/01 bedrivs inom ramen för Polismyndighetens och Vägverkets löpande verksamhet. Man beräknar att klara registreringen av samtliga personskadeolyckor i länet med mindre personresurser än motsvarande en heltidstjänst.

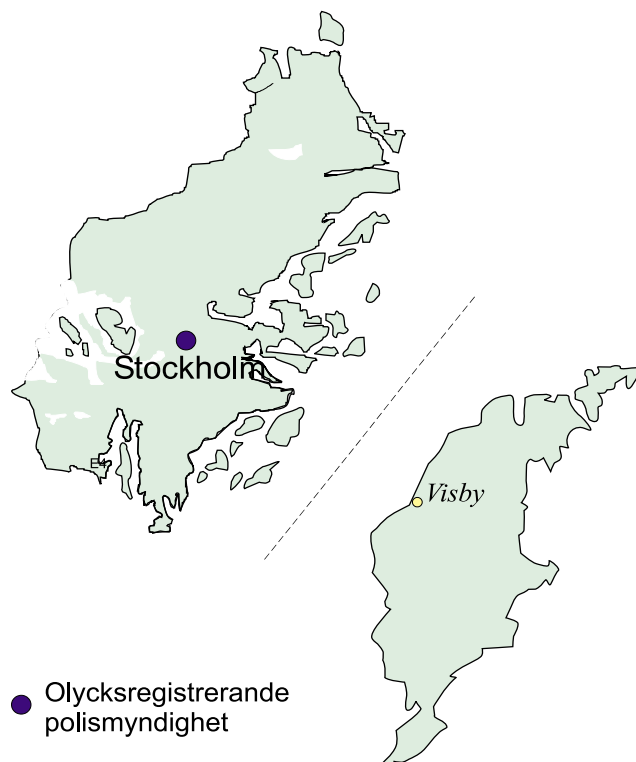
Vägverkets olycksstatistik i Stockholms län har varit behäftad med ett visst mörkertal jämfört med polisens statistik. Samtliga polisrapporter har av olika skäl inte registrerats i Vägverkets olycksdatabas. En jämförelse av antalet registrerade olyckor under år 2000 visar att detta mörkertal minskar genom att polismyndigheten registrerar rakt in i STRADAs databas istället för att skicka blanketterna till Vägverket.

I Stockholms län registrerades under år 2000 ca 3270 personskadeolyckor i STRADA och ca 2990 i OLY.

Under december 2000 uppstod överföringsproblem mellan polisen och Vägverket. Dessa åtgärdades även om det tog lång tid.

Av årets drygt 3 270 olyckor har svårighetsgraden för drygt 2 800 olyckor jämförts i STRADA och i OLY. En olyckas svårhetsgrad bestäms av den svåraste skadeföljden för någon av de inblandade personerna i olyckan. Jämförelsen har visat att polisen i vissa fall ändrar uppgifter om olyckornas skadeföljder.

Över 200 olyckor har i efterhand klassats om från lindriga till svåra olyckor. I betydligt färre fall har man klassat om olyckan till lindrig efter att först ha klassat den som svår.



Sådana korrigeringar rapporteras inte idag till Vägverket varför den officiella statistiken (OLY) för år 2000 redovisar betydligt färre antal svåra olyckor i Stockholms län än vad som redovisas i STRADA.

STRADA	OLY				
	Dödlig personskada	Svår personskada	Lindrig personskada	Utan personskada	Totalt
Dödlig personskada	48				48
Svår personskada		490	237	2	729
Lindrig personskada		21	2007	4	2032
Utan personskada			8		8
Uppgift saknas		1	5		6
Totalt	48	512	2257	6	2823

Jämförelse av antal olyckor per svårighetsgrad i STRADA respektive OLY

Stockholms läns landsting

Vägverket och Samhällsmedicin har sedan 1999 diskuterat möjligheterna till att få till stånd en försöksverksamhet med registrering av vägtrafikskadade via landstingets skaderegistreringssystem.

Överläggningarna resulterade i ett i oktober år 2000 undertecknad överenskommelse. Av olika skäl uppfylldes inte förutsättningarna i avtalet och försöksverksamheten startade aldrig.

Vägverket fortsätter dialogen med landstinget för att få till stånd en försöksverksamhet på något/några akutmottagningar i Stockholms län.

Kommunerna i Stockholms län

Efterfrågan på information från STRADA har sedan senare delen av 2000 ökat markant. Ett flertal kommuner har visat intresse för att få tillgång till information från databasen.

Vidstående exempel visar personskadeolyckor mellan cyklister och motorfordon i Stockholms innerstad under år 2000.

Då varje olycka är koordinatsatt i STRADA finns möjligheten att arbeta med olika GIS-verktyg och kartunderlag.

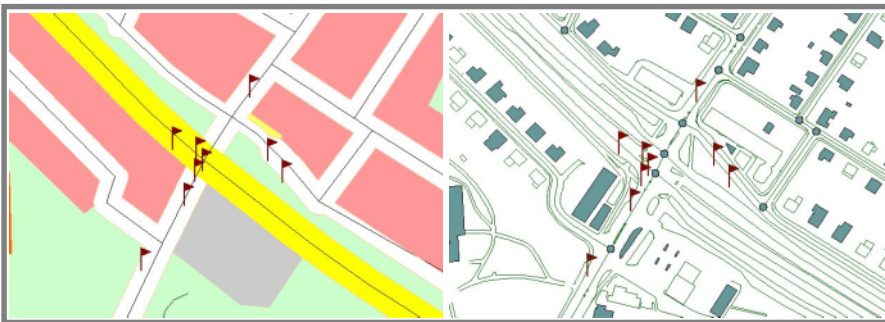
Målsättning

Under år 2001 kommer uppföljningen och kvalitetsgranskningen av registrerade uppgifter att fortsätta samtidigt som de registrerade uppgifterna i STRADA kommer att börja användas som underlag för annat arbete inom trafiksäkerhetsområdet.

Målet för 2001 är att Vägverket ska leverera olycksdata av högre kvalitet och med ett fortsatt mindre mörkertal än vad dagens system tillåter. Kommunernas tillgång till, och möjlighet till analys av informationen ska underlättas.

Olycksväg-/gata	Antal olyckor
Birger Jarlsgatan	9
Hornsgatan	8
Sveavägen	7
Skeppsbron	5
Sturegatan	5

Personskadeolyckor mellan cyklister och motorfordon i centrala Stockholm



Olyckor i korsningen Bergslagsvägen - Blackebergsvägen, Bromma

4.2.5 Region Mälardalen.

En överenskommelse avseende samarbete kring registrering av vägtrafikskador tecknades i april mellan Vägverket och Landstinget Västmanland. Efter en del förseningar påbörjades registreringen under maj månad.

Registrering sker på Centrallasarettet i Västerås, Bergslagssjukhuset i Fagersta, Sala lasarett och Köping lasarett. Hos de tre sistnämnda sker registreringen på s.k. "satelliter".



En utvärdering av projektet har utförts. Utvärderingen, som var färdig i februari 2001, genomfördes med hjälp av intervjuer, enkäter och studier av protokoll och annat arbetsmaterial. Den omfattar arbetet som skett på de olika sjukhusen samt belyser på vilket sätt Vägverket och Landstinget i Västmanland samverkat.

Några slutsatser hämtade från utvärderingen:

- Arbetsgruppen har delvis fått ett annat utseende än vad som var planerat. Kommunerna har inte medverkat i den utsträckning som var planerat. Polisen har inte deltagit eftersom det råder oklarhet om förutsättningarna för polisens medverkan. Ambitionen att komma igång samtidigt med registrering hos både sjukvård och polis innebar förseningar.
- Tidsåtgången för tekniska installationer blev anmärkningsvärt stor. Förseningarna medförde dock det positiva att projektet blev bättre förankrat. Någon styrgrupp har aldrig etablerats. Den formella beslutsordningen blev oklar. Det har också

varit en oklar ansvarsfördelning mellan Samhällsmedicin och Centrallasarettets representant, vilket bl a medfört informationsproblem. Personalen har inte upplevt det svårt att registrera.

- Någon fullständig kvalitetsgranskning av de registrerade uppgifterna har inte genomförts d.v.s. i de fall olyckan är känd av polisen och Vägverket, har uppgifterna inte jämförts mellan sjukvård och polis.
- Den uppskattade tidsåtgången, 20 timmar i veckan i Västerås, fördelas på registrering (40 %), patientkontakt (30 %), journalletning (25 %) och information till medarbetare (5 %). Tiden för journalletning förefaller omotiverat lång.
- Registreringen bedöms inte vara alltför tidskrävande på grund av bristande arbetsrutiner eller bristande programvara. Platsbestämning är svårt dels beroende på att patienten är oklar på var olyckan skedde, dels beroende på brister i kartan.
- Det finns inget kontrollsystem som visar att man får uppgift om alla trafikskadade.
- Återkoppling av vad som registrerats och vad resultatet kan leda till i form av åtgärder i gatu- och vägnäten efterfrågas.
- Registreringen i STRADA kommer att fortsätta kommande år även utan Vägverkets bidrag till en halv sjukskötersketjänst och Samhällsmedicin kommer att med jämna mellanrum producera en sammanställning av samtliga registrerade olycksfall, till att börja med var sjätte månad eventuellt varje kvartal beroende på responsen från kommuner och andra intressenter.
- Det planeras under detta år också för en utökning av antalet rapporteringsställen till större vårdcentraler i länet och i ett senare skede även till samtliga vårdcentraler.
- För Vägverkets del är det angeläget att komma igång med registreringen hos polisen så att man därmed också kan göra jämförelser mellan sjukvårds- och polisrapporter.

Beträffande polisen så har förhandlingar med polismyndigheterna i Västmanlands län pågått under perioden, men registreringen i STRADA har inte kommit igång. De diskussioner som förts har i huvudsak kretsat kring ekonomisk ersättning.

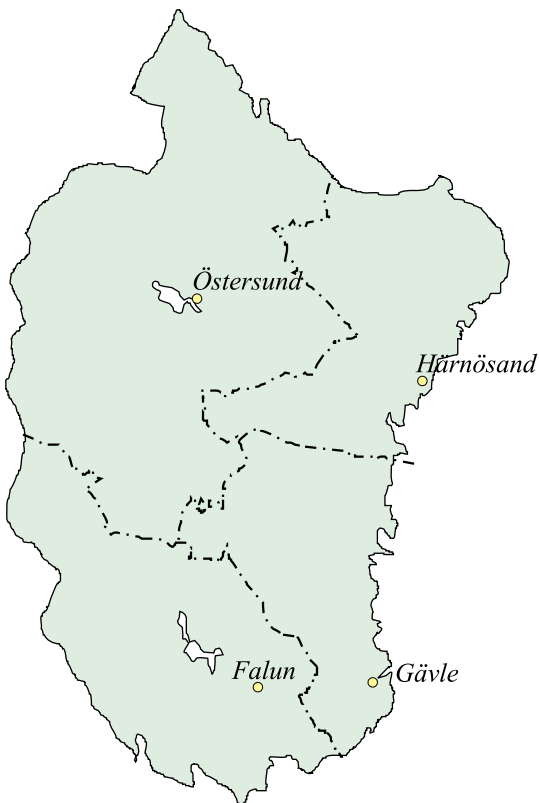
I övriga län inom regionen har förberedelser för ett införande av STRADA inletts i form av informationsmöten. I oktober hölls ett informationsmöte i Örebro med representanter från Örebro läns landsting, Örebro Kommun, polismyndigheten i Örebro län, polismyndigheten i Södermanlands län och NTF.

Ytterligare ett informationsmöte med företrädare för Akademiska sjukhuset i Uppsala, polismyndigheten i Uppsala län, flera kommuner ifrån länet, NTF samt förtroendevalda i Uppsala kommun och landstinget hölls i början av innevarande år. Det fanns ett stort intresse bland deltagarna att gå vidare med STRADA.

För återstoden av 2001 planeras att sjukvården och polisen i Uppsala län samt polisen i Västmanlands län ska börja registrera i STRADA.

4.2.6 Region Mitt

Region Mitt består av fyra län; Dalarnas-, Gävleborgs-, Västernorrlands- och Jämtlands län. Region Mitt utgör sedan den 1 september 2000 en del i det nationella projektet STRADA.



Polismyndigheten

Överenskommelser med polismyndigheterna i samtliga län är framtagna och kommer att undertecknas under hösten. Registrering i STRADA planeras till den 1 november 2001.

I Dalarna har en arbetsgrupp bildats bestående av representanter från polismyndigheten, landstinget och kommunerna. Arbetsgruppen har träffats vid två tillfällen.

Landstingen

I Dalarnas län genomfördes ett första informationsmöte för landsting, polis och kommun i oktober 2000. I juni 2001 genomfördes ytterligare ett informationsmöte för politiker i landstingsstyrelsen samt verksamhetschefer vid akutmottagningarna. Det är oklart när en registrering i STRADA kan starta.

I Västernorrlands län genomfördes ett informationsmöte med landstingsledningen samt verksamhetschefer vid akutmottagningarna på Sundsvalls sjukhus, Sollefteå sjukhus och Örnsköldsviks sjukhus i början av april 2001. Sollefteå sjukhus har tidigare sysslat med trafikskaderegistrering och är det sjukhus som tydligast har uttalat intresse av att starta registrering i STRADA.

Demonstration av STRADA programvara har skett vid den årligen återkommande Trafikkonferensen i Örnsköldsvik i april 2001.

Övrigt

Information om STRADA har lämnats på regionala trafikkonferenser i de fyra länen, där representanter för kommuner och polismyndigheter deltog. Information har också lämnats vid ett möte med trafiksäkerhetsrådet i Gävle.

4.2.7 Region Norr

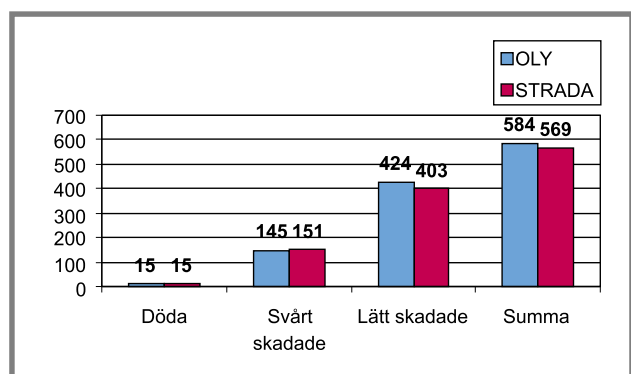
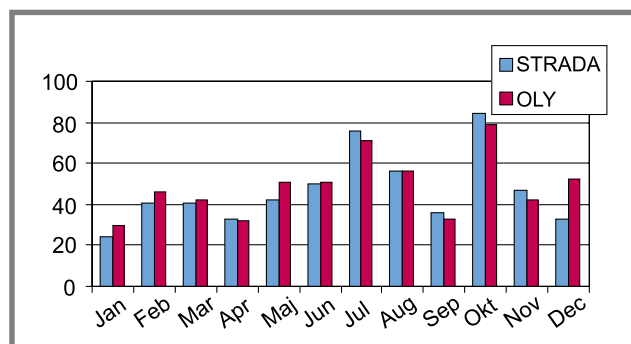
Region Norr har sedan 1998 arbetat för att införa STRADA inom polis och sjukvården och målsättningen är att implementeringen är klar till årsskiftet 2002/2003.

Under 2000 och innevarande år har kvalitetsgranskning av materialet utförts kontinuerligt och möten hållits i det nätverk som är uppbyggt för att fånga upp och diskutera önskemål främst från de som registrerar olyckor. För att öka förståelsen för systemet och kvaliteten har även en Accessutbildning utförts med registrerande polis och sjukvårdspersonal.

Under året har resultaten från och kunskapen om databasen kunnat omsättas i praktiska tillämpningar. Olyckorna har kunnat sättas ut på kartor, vilket visar sig vara ett användbart och kraftfullt verktyg i arbetet med att identifiera trafikfarliga och skadedrabbade platser i trafikmiljön.

Polismyndigheten i Västerbottens och Norrbottens län

Registreringen av personskadeolyckor inom polismyndigheten har utförts i Vindeln för alla olyckor i Västerbottens län. Vid jämförelse mellan Vägverkets eget system OLY och polisrapporterade olyckor i STRADA kan man se följande resultat:



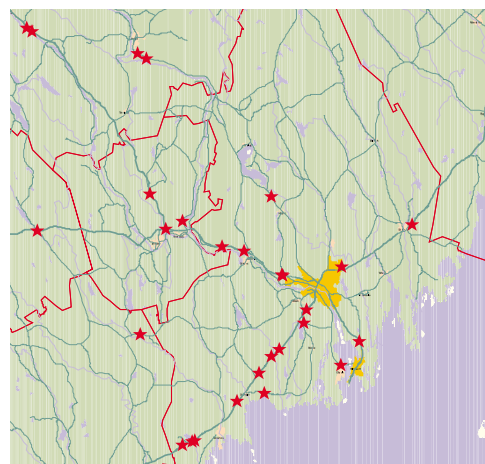
Jämförelse mellan registrering i STRADA och OLY i region norr AC-län under år 2000



Resultatet visar på att det i STRADA är registrerat 569 skadade personer jämfört med 584 i OLY. Detta motsvarar 15 personer vilket är ca 2 % färre registrerade i STRADA.

I Västerbotten har inrapporteringsställena under våren 2001 utökats till två, då man i Umeå startat rapportering av olyckor från Umeå polisområde. I Vindeln matas olyckorna in från polisområdena Södra Lappland och Skellefteå.

I början på innevarande år har polisen i Norrbottens län kommit igång med registrering i STRADA. All registrering sker i Arvidsjaur fram till att polisfordonen kan sättas in i polisfordonen.



Polisrapporterade älgolyckor med personskador

Sjukvården i Västerbottens och Norrbottens län

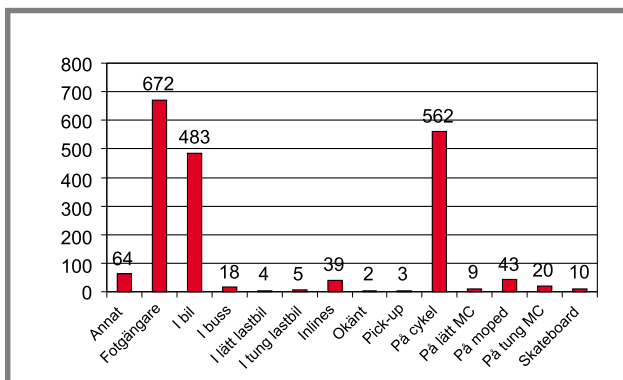
Sjukvården i Västerbottens län har registrerat personskadeolyckor på Norrlands Universitetssjukhus i Umeå (NUS) och på vårdcentralen i Storuman, som fungerat som satellit utan egen uppkoppling. NUS upptagningsområde är Umeå och dess kranskommuner. Registreringen är således inte länstäckande ännu.

Under första halvåret 2001 har en jämförelse gjorts mellan STRADA och Norrlands Universitetssjukhus egen registrering i EHLASS. Syftet har varit att göra en jämförelse och kontroll av parametrar och statistik som sjukvården är intresserade av. Resultatet visar på att man kan få ut de parametrar och den statistik man tycker är viktig och att kvaliteten i STRADA är hög.

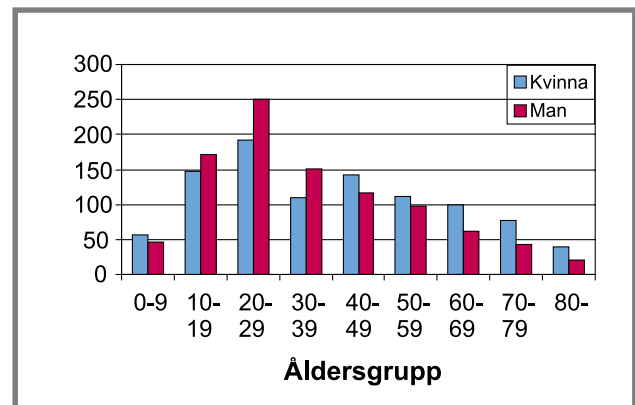
I Norrbotten har hållits ett informationsmöte med Norrbottens läns landsting - Sunderby sjukhus i samarbete med Luleå kommuns projekt "Säker och trygg kommun" som startat under våren 2001. Landstingets beslut om hur arbetet skall fortsätta under hösten tas senast under augusti 2001.

Kontinuerlig kontakt med Umeå kommun har hållits under hela projektiden. I Norrbotten har kontakter tagits med några kommuner om ett informationsmöte under hösten 2001.

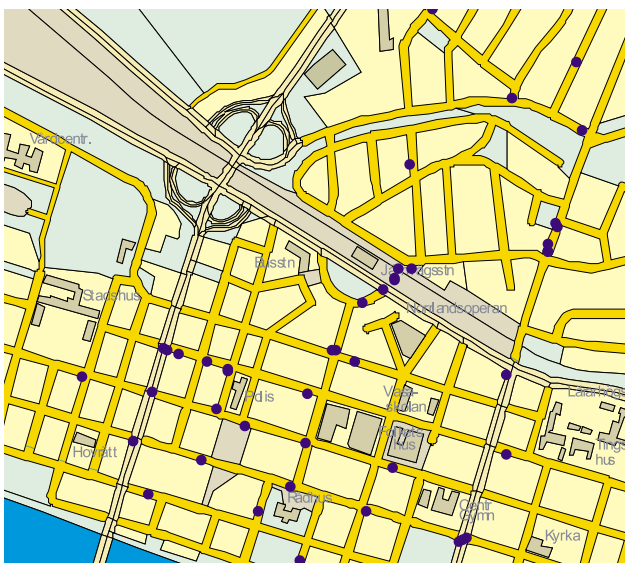
Nedan visas exempel på uttag ur STRADA.



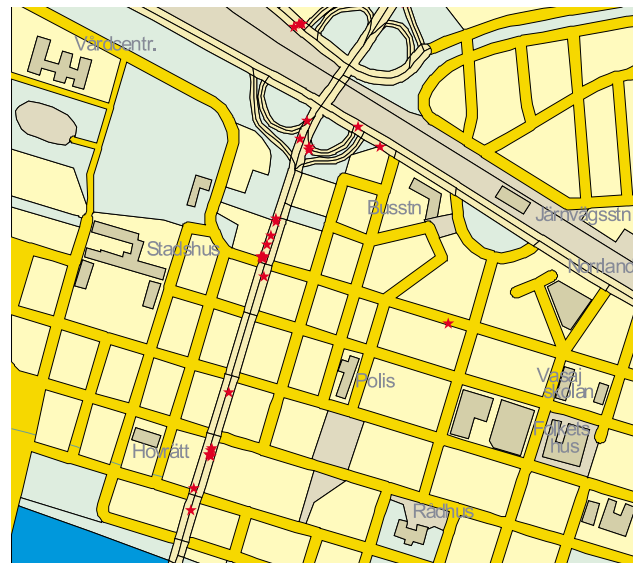
Personskadeolyckor per trafikantkategori



Personskadeolyckor per åldersgrupp



Sjukvårdsrapporterade cykelolyckor



Sjukvårdsrapporterade bilförare påkörda bakifrån

4.2.8 Förvaltning

Under 2000 har projektet förändrats i så motto att ansvaret för programvaran och databasen flyttats från leverantören i Växjö till Vägverkets huvudkontor i Borlänge. Övertagande av drift och support av STRADA har flyttats till Vägverkets huvudkontor.

Förvaltningsövertagande innebär att databasen och hanteringen av denna skall skötas av Vägverket och inte av programvaruleverantören så som skett i inledningen av projektet. Förvaltningsplanen omfattar tre faser - startfas, övergångsfas och förvaltningsfas. De två första faserna pågår så länge STRADA befinner sig i projektform medan den egentliga förvaltningsfasen inträffar under år 2003 då projektet är avslutat.

Startfasen omfattar två huvudaktiviteter.

- Den databas som fanns hos Aerotech Telub i Växjö har flyttats till Vägverkets huvudkontor i Borlänge.
- Supportfunktionen skall säkerställas genom att hemsida, frågelåda och supportansvarig tas fram. Den supportansvarige skall ha mycket god kännedom om systemet både ur teknisk synvinkel och från samverkansaspekt.

I övergångsfasen skall nuvarande olyckssystem OLY/VITS avvecklas och STRADA införas. Den viktigaste aktiviteten i denna fas är att hantera historiska data mellan OLY och STRADA

I förvaltningsfasen övergår STRADA från att vara ett projekt till ett processinriktat arbete. Hur detta i detalj skall se ut är för tidigt att beskriva. Det är först när informationssystemet har kommit igång runt om i landet och regeringsuppdraget avrapporterats som beslut kan fattas om vad som skall ingå i förvaltningsåtagandet.

5. MÅLUPPFYLLELSE

5.1 Arbetsform

Vi har tagit fasta på att Vägverket i enlighet med regeringsuppdraget skall ansvara för att ett nytt informationssystem för vägtrafikens skador och olyckor införs så snart som möjligt. Det är viktigt att arbetet sker i nära samverkan med berörda aktörer.

Vi har följt intentionerna om samverkan i uppdraget och därför utvecklat arbetssättet med delprojektgrupper.

5.2 Uppdraget

I uppdraget ingår att klarlägga:

- hur polisens och sjukvårdens informationsunderlag kan utvecklas och samordnas
- hur samordning skall ske med andra statistik- och informationssystem såväl nationellt som internationellt
- hur hänsyn skall tas till sekretess- och integritetsaspekter

- hur olika användargrupper skall få tillgång till den information som de är i behov av
- hur fallolyckor bland gående skall inkluderas i systemet

Det nya informationssystemet för vägtrafikens skador och olyckor bör utformas så att det:

- stödjer trafiksäkerhetsarbetet på central, regional och lokal nivå
- ger underlag som gör det lättare att från trafiksäkerhetssynpunkt vidta rätt åtgärder
- minimerar dubbelarbete och kostnader inom offentlig förvaltning

I uppdraget ingår bl.a. att belysa eventuella finansiella konsekvenser för berörda myndigheter och huvudmän.

Vägverket skall inom befintliga ramar, ha det finansiella ansvaret för utredning, införande och drift och underhåll av systemet.

5.2.1 Utveckling och samordning av polisens och sjukvårdens informationsunderlag

Under de två och ett halvt år som gått sedan registreringen startade har det framkommit en hel del synpunkter på hur underlaget skulle kunna förbättras. Dessa synpunkter har kommit fram i och med att antalet användare ökat.

Polisens informationsunderlag bygger i nuläget på det underlag till trafikmålsanteckning som används idag. Vissa uppgifter skall vara med enligt nuvarande rutiner varför informationsunderlaget inte kan ändras omedelbart. Det är dock viktigt att göra systemet ännu bättre bl a genom utveckling av skissverktyget.

Erfarenheterna från sjukvården såväl som från polisen kommer att tas tillvara i samband med de möten som kommer att äga rum under innevarande år. Syftet med mötena är att gå igenom de problem som uppstått i samband med registreringen och ta vara på de förbättringsönskemål som användarna föreslagit. Målsättningen är att förenkla användandet av klienten och minimera risken för systematiska fel.

5.2.2 Samordning med andra statistik- och informationssystem nationellt och internationellt

Det är huvudsakligen två nationella system som behandlats - förutom polisens MoBasa så är det NVDB den Nationella VägDataBasen. STRADAsystemet är möjligt att koppla till NVDB via koordinater som informationsbärare.

5.2.3 Sekretess- och integritetsaspekter

Ett sekretessdokument används i projektet tillsammans med en sekretessförsäkran som de medverkande ska skriva under. Sekretessfrågorna har också diskuterats ingående i samband med den granskning Överstyrelsen för Civil Beredskap (ÖCB) genomförde.

5.2.4 Tillgång till information för olika användargrupper

Under perioden har en s.k. Uttagsklient tagits fram. Med hjälp av denna kan kartbilder med olycksposition, skaderapporter från polis respektive sjukhus samt korsstabeller mellan olika trafikelement visas. Det är också möjligt att ta ut hela eller delar av databasen för att göra egen analys med hjälp av databashanteraren access.

5.2.5 Fallolyckor bland gående

Uppgifter om fallolyckor finns med i sjukvårdsapplikationen.

5.2.6 Stöd till trafiksäkerhetsarbetet på central, regional och lokal nivå

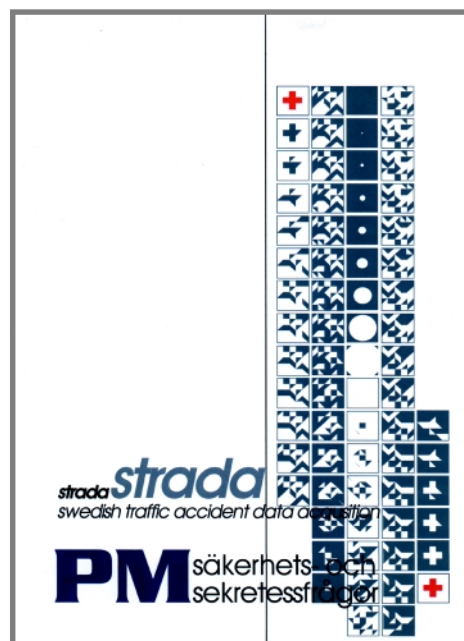
Det är först nu, efter en tids registrering som det inmatade materialet kan analyseras och ge underlag till trafiksäkerhetsarbetet. I samband med att Uttagsklienten blir klar och tillgänglig kommer de inmatade uppgifterna att kunna analyseras.

5.2.7 Underlag att lättare vidta rätt åtgärder från trafiksäkerhetssynpunkt

Se punkt 5.2.6

5.2.8 Minimering av dubbelarbete och kostnader inom offentlig förvaltning

I uppdraget ingår bl a att belysa eventuella finansiella konsekvenser för berörda myndigheter och huvudmän. Denna analys pågår. Det är nu efter drygt två års registrering som det går att mäta tidsåtgång och därmed kostnad för polis och sjukvård. Detta skall sedan jämföras mot vad ett minskat dubbelarbete innebär och hur arbetsuppgifterna förändrats hos statliga och kommunala väghållare.



Att klarlägga hur sekretess- och integritetsaspekterna skall hanteras är en viktig del i projektet

6. FORTSATT ARBETE

STRADA har använts och systemet fungerar bra. Det behöver dock förbättras på några punkter och dessutom måste en noggrann granskning ske av de inmatade uppgifterna.

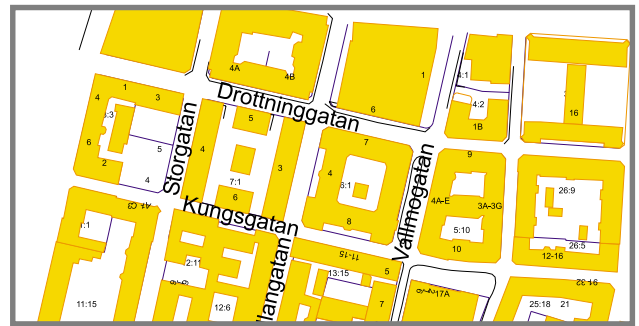
En viktig uppgift den närmaste tiden blir att göra en jämförelse mellan de delprojekt som pågått sedan 1999 för att summera och dra slutsatser om arbetssätt och eventuella skillnader i kvalitet. Uppvägs merarbetet att ta kontakt med patienter av att platsbestämningen blir bättre?

Den största och mest akuta frågan är dock hur användbara kartor ska kunna läggas in i systemet på ett enkelt sätt. Polisen och sjukvården har olika kartbehov. För polisapplikationen krävs en karta med ett referensnät medan sjukvården behöver ha mera lättlästa kartor. I takt med att kommunerna kan leverera användbara kartor skall dessa kunna utnyttjas. På sikt kan NVDB sannolikt lösa detta, men till dess krävs andra lösningar.

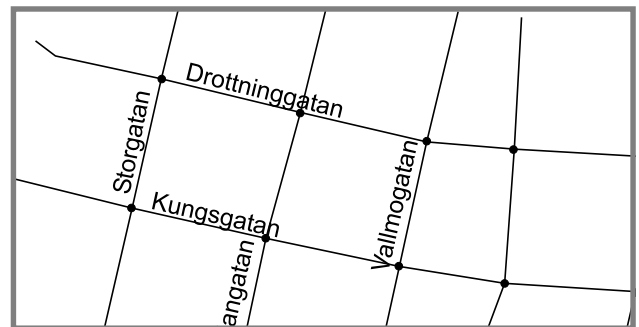
6.1 Åtgärdslista

Det finns en åtgärdslista på ett 60-tal aktiviteter som behandlas det närmaste året. Från denna lista är följande aktiviteter hämtade:

- Kvalitetsgranskning av inmatade uppgifter i systemet och jämförelse med OLY
- Vilka basdata skall finnas i systemet och vilka tilläggsdata skall kunna registreras lokalt eller regionalt
- Se över klassificeringen av olyckor och bestäm skadeklassificeringssystem
- Definiera variabellista och utred om Vägverkets parametrar kan relateras till NOMESKO
- Klara ut sekretessfrågorna med berörda tillståndsgivare
- Genomför en konsekvensbeskrivning av det förändrade arbetssättet och belys eventuella finansiella konsekvenser för berörda myndigheter och huvudmän
- Se över och justera eventuellt manualerna och komplettera med en handbok
- Se över direktiven för hur polisen skall rapportera olyckor



Exempel på stadskarta



Referensnät tillhörande samma karta

- Ta fram nationella riktlinjer om hur skaderegistreringen skall ske inom sjukvården
- Utvidga projektet geografisk
- Undersök möjligheten att inhämta rapporter från räddningstjänst
- Definiera hur den löpande kvalitetskontrollen skall gå till
- Förbättra kartverktygen och dess koppling till NVDB
- Undersök vilka presentationsverktyg som behöver tas fram och vilka hjälpmedel som krävs för analyser av olika slag
- Utred hur historiska data skall behandlas
- Undersök möjligheten att inhämta rapporter från försäkringsbolag
- Ange hur tillgängligheten till databasen skall ordnas
- Testa rapportering i STRADA i fält med hjälp av bärbara datorer
- Åtgärder föranledda av ÖCBs granskning



781 87 Borlänge. Telefon 0243-750 00. Telefax 0243-758 25. Texttelefon 0243-750 90
e-post: vagverket@vv.se / Internet: www.vv.se