

Reliability of traffic accident classification

Tillförlitlighet hos trafikolycksklassificering

**Liliane Ojeil
Susanne Rosenqvist
Helen Treslow**

Förord

Vi har utfört vårt arbete i samarbete med VBB VIAK och Vatten Miljö Transport på Chalmers tekniska högskola under perioden juni till december 1999. Arbetet är på 20 poäng och är en obligatorisk del i utbildningen till civil-ingenjör.

Ett speciellt tack till vår handledare Claes Johansson på VBB VIAK för all hjälp och för det intresse han visat för vårt arbete samt vår handledare och examinerator Gunnar Lannér på Vatten Miljö Transport på Chalmers tekniska högskola. Vi vill tacka Vägverket som har stått för det finansiella, i samband med våra resor och andra utgifter. Även ett stort tack till övriga medarbetare på trafikavdelningen på VBB VIAK.

Göteborg, januari 2000

Liliane Ojeil

Susanne Rosenqvist

Helen Treslow

TILLFÖRLITLIGHET HOS TRAFIKOLYCKSKLASSIFICERING

Abstract

The purpose of this thesis has been to find out problems, which may occur when classifications of traffic accidents are done, and to see how reliable accidents statistics are today. One of the problems that were noticed was that there was room for different interpretations when classifying accidents, which meant that a traffic accident could construe different ways by different persons at the registration. Many accidents could construe either from cause or consequence.

During the work following definitions on cause and consequence has been worked out:

- *Cause*: Course of events (why accidents happen)
- *Consequence*: The result of the events (injury)

This will lead to different codes, which lead to an unreliable classification. To find out how this influenced the registration, a testformula was constructed with figures and descriptive text to 50 traffic accidents, which later would be classified by the parties concerned. These were National Road Administration, police, town district and county council. During the implementation of the test it turned out that the county council had an another way to deal with the classification than the others. Therefore, it was had to compare the result from the county council with the other results. The answers from National Road Administration, police and town district showed the following tendency:

- Overtaking accidents in general were classified after cause while oncoming vehicle and rear end accidents were classified after consequence.
- The majority of the questioned people at the National Road Administration had answered according to cause while people from the police and town district had answered more after consequence.

Today there are differences in the classification of all traffic accidents between National Road Administration, police, town district and county council. Therefore it is important to get a similar system with clear rules for the registration. The result showed that it was difficult to classify both after cause and consequence. The ultimate solution would be if cause and consequence could be combined in the same code.

Sammanfattning

Syftet med detta examensarbetet har varit att ta reda på eventuella problem som kan uppstå i samband med klassificeringen av trafikolyckor och på så sätt se hur tillförlitlig dagens olycksstatistik är. Ett av problemen som uppmärksammades var att det fanns utrymme för delade tolkningar vid olycksklassificeringen vilket betydde att en och samma trafikolycka kunde tolkas olika av olika personer antingen utifrån orsak eller konsekvens.

Under arbetets gång har följande definitioner på orsak och konsekvens utarbetats:

- *Orsak:* Händelseförloppet (varför olyckan inträffar)
- *Konsekvens:* Resultatet av händelseförloppet (skada)

Detta gör att en och samma olycka får fler tolkningsalternativ som leder till en icke tillförlitlig klassning. För att få reda på hur detta påverkade registreringen konstruerades ett testformulär med figurer och en beskrivande text till 50 stycken trafikolyckor som sedan fick klassas av berörda parter. Dessa var representanter för Vägverket, polisen, kommunen och landstinget. Under utförandet av testformuläret visade det sig att landstinget hade ett annat synsätt vid klassificeringen än övriga parter. Det var därför svårt att jämföra resultatet från landstinget med de andra parterna. Utifrån de svar som erhöles från Vägverk, polis och kommun kunde följande tendenser utläsas:

- Det visade sig att omkörningsolyckor i allmänhet klassades efter orsak medan mötes- och upphinnandeolyckor klassades efter konsekvens.
- Majoriteten inom Vägverket hade svarat enligt orsak medan polis och kommun svarat mer efter konsekvens.

Idag finns stora skillnader i tolkningen vid kodningen av trafikolyckor mellan olika yrkesgrupper som kommer i kontakt med registreringen. Detta innebär att det är viktigt att få fram ett gemensamt system med tydliga regler för registreringen så att inga tveksamheter uppstår. Det konstaterades att det var svårt att registrera efter både orsak och konsekvens, men om orsaken och konsekvensen kunde kombineras i en och samma kod så vore detta naturligtvis det bästa tänkbara alternativet.

Innehållsförteckning

1	INLEDNING	9
1.1	BAKGRUND	9
1.2	SYFTE.....	11
1.3	OMFATTNING	11
2	OLYCKSREGISTRERINGEN IDAG.....	13
2.1	POLIS.....	13
2.1.1	<i>Trafikmålsanteckning</i>	13
2.1.2	<i>START</i>	13
2.1.3	<i>Bedömning av skadegrad</i>	13
2.2	LANDSTING	14
2.2.1	<i>Skadeblankett</i>	14
2.2.2	<i>NOMESKO</i>	14
2.3	VÄGVERKET.....	14
2.3.1	<i>Vägverkets olycksdatabaser</i>	14
2.3.2	<i>Koder vid registrering</i>	15
2.3.3	<i>Djupstudier</i>	15
2.4	KOMMUN	15
2.5	SIKA OCH SCB	15
3	PROJEKTET STRADA	19
3.1	POLISENS STRADA.....	19
3.2	SJUKVÅRDENS STRADA.....	20
4	INTERVJUER I VÄGVERKETS SJU REGIONER	21
4.1	INTERVJUER VID VÄGVERKET	23
4.2	INTERVJUER VID POLISEN	25
4.3	INTERVJUER VID KOMMUNEN	26
4.4	INTERVJUER VID LANDSTINGEN.....	28
4.5	INTERVJUER VID LANDSTINGEN – DATASYSTEM OCH SKADEBLANKETTER	29
5	REGISTRERING AV TRAFIKOLYCKOR I DE NORDISKA LÄNDERNA	30
5.1	DANSKA VEJDIREKTORATET	30
5.2	DANSKA SJUKVÅRDEN	30
5.3	NORSKA VEGVESENET	31
5.4	NORSKA SJUKVÅRDEN.....	32
5.5	FINLAND OCH ISLAND	32
5.6	KLASSNING I DE NORDISKA LÄNDERNA	32

6	TESTFORMULÄR	34
6.1	TESTFORMULÄRETS SYFTE	34
6.2	TESTFORMULÄRETS UTFÖRANDE	34
6.3	DELTAGARE I TESTET	35
6.4	PROBLEM UNDER TESTETS GÅNG	35
7	RESULTAT	36
7.1	ANALYS	36
7.2	RESULTAT FALL FÖR FALL	38
7.3	SAMMANFATTNING AV RESULTAT FRÅN TESTFORMULÄR	138
8	DISKUSSIONER OCH SLUTSATSER	140
8.1	VÅRA DEFINITIONER PÅ ORSAK RESPEKTIVE KONSEKVENNS	140
8.2	REGISTRERING EFTER ORSAK ELLER KONSEKVENNS	140
8.3	FÖR- OCH NACKDELAR MED ORSAK RESPEKTIVE KONSEKVENNS	141
8.4	SLUTSATSER OM ORSAK OCH KONSEKVENNS	142
8.5	EGENDOMSSKADORNAS BETYDELSE I TRAFIKSÄKERHETSARBETET	142
8.6	VILTOLYCKORNAS BETYDELSE I TRAFIKSÄKERHETSARBETET	143
9	REFERENSER	144
9.1	TRYCKTA REFERENSER	144
9.2	INTERNETREFERENSER	144
9.3	REFERENSPERSONER	145

1 Inledning

Detta examensarbete belyser tillförlitligheten i dagens olycksstatistik. Alla trafikolyckor som idag blir polisrapporterade hamnar i Vägverkets olycksdatabas. Ett problem i dagens olycksstatistik är att många olyckor inte kommer till polisens kännedom utan registreras endast på akutmottagningen vid sjukhusen. Detta gäller framförallt singelolyckor med fotgängare och cyklister.

Statistiken som används idag i trafiksäkerhetsarbetet bygger i stort på polisens olycksrapportering. Studier har visat att polisrapporterna inte ger tillräcklig information för att skapa en tillförlitlig olycksdatabas. Dessutom finns utrymme för delade tolkningar vid olycksklassificeringen vilket betyder att en och samma trafikolycka kan tolkas olika av olika personer vid registreringen. Detta kan medföra olika koder, dvs. en icke tillförlitlig klassning.

1.1 Bakgrund

Under 1990-talet har antalet döda och allvarligt skadade i trafiken kraftigt minskat, men den positiva trenden har under åren 1996–1998 i stort sett avstannat. Våren 1997 beslutade riksdagen (prop.1996/97:53) att godkänna en inriktning som bland annat innebar trafiksäkerhetsåtgärder i infrastrukturen under åren 1998–2007. Trafiksäkerhetsförbättringar skulle då utvecklas från utgångspunkten att inga människor skulle dödas eller skadas allvarligt i trafiken (Nollvisionen). Nollvisionen förutsätter inte att alla lindriga personskador måste elimineras. Sådana trafikolyckor utgör en mindre väsentlig del av trafiksäkerhetsproblemet, trots att de i vissa fall kan utgöra stora kostnader för stat, landsting, kommuner och individer.

I propositionen 1996/97:53 framhölls även att trafiksäkerhetsarbetet skulle baseras på det nationella trafiksäkerhetsprogrammet för 1995-2000, se vidare kapitel 3. Ett viktigt bidrag till detta nationella trafiksäkerhetsprogram är registreringen av trafikolyckor och dess användning för att få en bra olycksstatistik, som kan ge indikationer på var de flesta olyckorna sker i trafiken.^{1 2}

För att uppnå ett målet i enlighet med Nollvisionen upprättas riskanalyser för att identifiera uppenbara risksituationer i trafiken som kan leda till att någon dödas eller skadas svårt i trafiken. Detta kan göras genom att utreda varför olyckor inträffar dvs orsaken till olyckan. Det får dock inte vara så att det enbart är riskerna som styr förändringar till trafiksäkerhetsförbättringar. Hänsyn måste även tas till konsekvensen av en trafikolycka, t ex vilken typ av skador som uppkommer.³

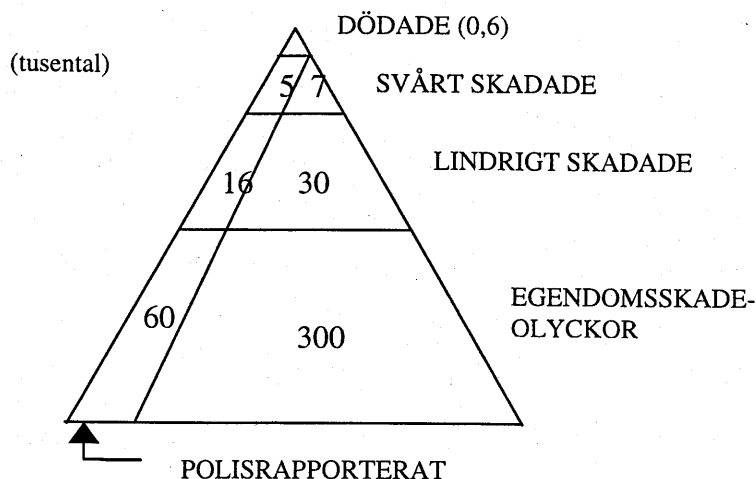
Ett av problemen vid olycksklassificeringen idag är att trafikolyckor som inte är polisrapporterade och som endast kommer till sjukhusens kännedom inte tas med i dagens statistik. För att åskådliggöra detta kan olycksgraden ses som en triangel, se figur 1.1, där toppen av triangeln motsvarar antal döda, och därefter svårt skadade,

¹ <http://www.naring.regeringen.se/bp2000/index.htm>

² <http://www.riksdagen.se/debatt/9798/utskott/tu/tu4/tu400005.asp>

³ http://www.vv.se/traf_sak/nollvis/index.htm

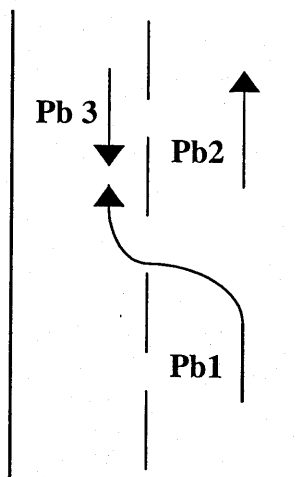
lindrigt skadade och egendomsskador. Den vänstra delen av triangeln motsvarar de olyckor som är polisrapporterade. Detta ligger till grund för trafiksäkerhetsarbetet. Resten av triangeln representerar de olyckor som inte är polisrapporterade utan endast kommer till sjukhusens kännedom. Detta visar att det är långt i från alla trafikolyckor som kommer med i olycksstatistiken.⁴



Figur 1.1: Olycksgraden kan ses som en triangel.⁵

Ett annat problem vid olycksklassificeringen är tolkningen av olyckstyp med hänsyn till orsak och konsekvens, vilket kan förklaras med följande exempel, se figur 1.2.

Personbil 1 planerar en omkörning av personbil 2 men missbedömer vid omkörningen avståndet till mötande personbil 3 och kolliderar med denna. *Orsaken* till olyckan är att personbil 1 kör om personbil 2, dvs det är fråga om en *omkörningsolycka*. Men *konsekvensen* av omkörningen blir att personbil 1 frontalkrockar med personbil 3, dvs i detta fall en *mötesolycka*. Alltså kan olyckan tolkas på två sätt antingen som en omkörningsolycka eller en mötesolycka. Detta medför att olyckan klassas på olika sätt av olika personer.



⁴ Reichstein, G.: Vägtrafikens skade- och olycksstatistik. Publ. 1996:43

⁵ Reichstein, G.: Vägtrafikens skade- och olycksstatistik. Publ. 1996:43

Figur 1.2: Figuren beskriver tolkningen av orsak och konsekvens, i detta fall omkörningsolycka eller mötesolycka.

1.2 Syfte

Examensarbetet har två syften:

- Det ena är att undersöka tillförlitligheten hos klassificeringen vid registrering av trafikolyckor i dag.
- Det andra är att utreda om trafikolyckorna skall klassificeras efter orsak och/eller konsekvens.

Målet är att få svar på dessa frågor som i sin tur förhoppningsvis kan vara ett led till en förbättrad kunskap om olyckor och skador i trafiken. Resultatet kommer även att användas inom det pågående projektet Swedish TRaffic Accident Data Acquisition (STRADA) i vilket en nationell olycksdatabas upprättas, se vidare kapitel 3. Där matchas olyckor kända av polis och sjukvård med varandra. En annan viktig aspekt i detta sammanhang är hur viktig informationen om egendomsskador och viltolyckor är för trafiksäkerhetsarbetet.

1.3 Omfattning

För att få en uppfattning om hur olycksregistreringen går till ute i landet intervjuades de parter som kommer i kontakt med klassificeringen dvs Vägverket, polisen, kommunen och landstinget. För att avgöra om trafikolyckorna skall klassificeras efter orsak och/eller konsekvens konstruerades ett testformulär. I formuläret redovisades olika fall av trafikolyckor, vilka sedan klassificerades av ovan nämnda parter. Detta i syfte till att jämföra hur de olika yrkeskategorierna klassade olyckstyper av samma art. Avsikten var att få ett mått på olyckstatistikens tillförlitlighet. Det var även av intresse att studera hur de övriga nordiska länderna klassificerar sina trafikolyckor. För att få reda på detta kontaktades den svenska motsvarigheten till Vägverket och sjukvården i Danmark, Finland, Island och Norge.

2 Olycksregistreringen idag

För att beskriva hur registreringen av trafikolyckor går till idag beskrivs nedan de olika parterna som kommer i kontakt med registreringen.

2.1 Polis

Varje år rapporterar polisen ca 80 000 trafikolyckor. Polisens främsta uppgift är att ta reda på om ett brott har begåtts och lägger därför tyngdpunkten på att utreda omständigheterna alldeles före trafikolyckan, dvs orsaken till olyckan. Den olycksstatistik som används idag baseras i huvudsak på vad polisen samlar in. Polisen har enligt SFS 1965:561 skyldighet att lämna uppgift om olyckor med personskada, medan inrapporteringen av olyckor med enbart egendomsskada bygger på frivillig överenskommelse. Detta betyder att det endast är ett fåtal av alla de egendomsskadeolyckor som polisen klassar som egendomsskador som kommer med i dagens olycksstatistik.^{6 7}

2.1.1 Trafikmålsanteckning

Vid en trafikolycka förs alla uppgifter om olyckan in på en blankett en så kallad trafikmålsanteckning (se bilaga B). På baksidan av trafikmålsanteckningen finns de uppgifter som utgör underlag för trafikolycksstatistiken. För bearbetning av inkomna trafikmålsanteckningar har landets länspolismyndigheter olika rutiner. Hanteringen av olycksregistreringen är idag onödigt lång. Polisen på plats fyller i en trafikmålsanteckning som sedan diarieförs och kopieras av annan person. Efter detta skickas trafikmålsanteckningen till Vägverk respektive kommun.^{6 7}

2.1.2 START

En tredjedel av länspolismyndigheterna registrerar sina trafikolyckor i Statistik Rutin Timredovisning (START), vilket är polisens interna planerings- och uppföljningssystem. Tidigast den tionde i månaden efter registreringen kan statistik hämtas ur START. Resultaten från statistiken används i polisens problemorienterade arbete. I START finns inget kartmaterial att tillgå utan telefonkataloger eller taxikartor används för att bestämma olycksplatsens position.^{6 7}

2.1.3 Bedömning av skadegrad

Polisen gör alltid en bedömning på olycksplatsen hur allvarliga skador de inblandade har fått av olyckan.

*"Svårt skadad är person som vid olyckan erhållit brott, krosskada, sönderslitning, allvarlig skärskada, hjärnskakning eller inre skada samt inläggning på sjukhus inom ett dygn."*⁸

⁶ Reichstein, G.: Vägtrafikens skade- och olycksstatistik. Publ. 1996:43

⁷ Intervjuer med polis

⁸ Vägverket: Vägtrafikolyckor. Publ. 1998:60

Det är naturligtvis mycket svårt för polisen att på olycksplatsen bedöma om en person har fått inre skador. Dessutom kan det vara så att personer som skadas i en trafikolycka inte känner någonting strax efter olyckan utan får ont flera dagar efter och då söker vård. Nacksador är ett exempel på denna skadetyp.⁹

2.2 Landsting

2.2.1 Skadeblankett

Registreringen sker i samband med att den skadade söker vård första gången efter olyckan. När den skadade kommer till akutmottagningen på sjukhuset får denne eller anhörig/personal fylla i uppgifter om olyckan på en skadeblankett. Blanketten tar upp alla olyckstyper, i vissa fall finns även en speciell blankett för trafikolyckor. Exempel på dessa skadeblanketter kan ses i bilaga C. En sammanställning av alla skadeblanketter från sjukhus runt om i Sverige redovisas i kapitel 4.5.

2.2.2 NOMESKO

Registreringen av olyckor inom landstinget bygger på en standard utarbetad av Nordiska medicinalstatistiska kommittén (NOMESKO) och används sedan mitten av 1980-talet i Sverige. Varje patient som söker vård får en diagnos och ett diagnosnummer som kallas International Classification of Diagnoses (ICD). Sedan januari 1999 används en mer detaljerad version ICD10. I detta register finns uppgifter om huvuddiagnos, eventuella bidiagnoser, operationer och vårdtider mm. När det gäller skador registreras också skadans yttre orsak med ett så kallat skadenummer W-kod i ICD10. Med hjälp av dessa skadekoder kan de patienter som vårdats till följd av olyckor i trafiken identifieras.^{10 11}

2.3 Vägverket

Varje år inkommer cirka 80 000 trafikmålsanteckningar från polisen till Vägverket. Av dessa är mellan 15 000 - 16 000 personskadeolyckor, där sammanlagt 20 000 - 22 000 personer skadats. Fram till 1974 var det rapportören själv som bestämde olyckstypen. Under ytterligare 20 år registrerades endast olyckor på det statliga vägnätet. Sedan 1994 har Vägverket registrerat samtliga polisrapporterade trafikolyckor även på det kommunala vägnätet. De som registrerar på Vägverket är oftast olycksrapportörer.^{10 12}

2.3.1 Vägverkets olycksdatabaser

Registreringen av trafikolyckorna från trafikmålsanteckningarna sker i ett olycksdatasystem inom Vägverket som kallas OLY (Vägverkets olycksdatabas). I OLY finns data om vägtrafikolyckor på det statliga vägnätet sedan 15 år tillbaka, och från det kommunala vägverket sedan 1994. Systemet består av olika moduler, en inrapporterings modul och två stycken uttagsdelar Statistic Analysis System (SAS) och

⁹ Widlert S.: Trafikskadade kända genom polis och slutenvård 1992-1993. SIKA, 1997:1

¹⁰ Reichstein, G.: Vägtrafikens skade- och olycksstatistik. Publ. 1996:43

¹¹ Intervju med sjukvården i Stockholm

¹² Intervju med Vägverket i Borlänge

Vägverkets Informationssystem (VITS). Med hjälp av dessa uttagsprogram levereras data och statistik till olika externa intressenter.

Vid registreringen bestäms olycksplatsen med hjälp av Vägverkets referenskartor (en specialversion av den topografiska kartan) samt olika tätortskartor. Exakta bestämningar kan endast göras på det statliga vägnätet. På det kommunala vägnätet kan ej exakt position anges pga otillräcklig information i OLY. För att bestämma de exakta läget på olycksplatsen vid registrering används *fram- och bakriktning*. Framriktning går från söder till norr och från väster till öster, bakriktningen går från norr till söder och från öster till väster. Registreringen underlättas om trafikrapportörerna har god lokalkännedom.^{13 14}

2.3.2 Koder vid registrering

Vid registrering av trafikolyckor används speciella koder för att beskriva händelseförlopp och övriga omständigheter kring en olycka. Till varje olycka väljs flera fyrsiffriga koder för att beskriva hela händelseförloppet samt tresiffriga koder för att beskriva övriga omständigheter kring t ex vägbanan, fordon och förare respektive passagerare. Dessa koder läggs in i OLY som sedan ger en maskinell klassificering där olyckan får en olyckstyp med tillhörande undergrupp (se bilaga A).¹⁵

2.3.3 Djupstudier

På alla olyckor med dödlig utgång genomförs en haveriutredning eller så kallad djupstudie där experter på vägar, fordon, medicin och beteendevetenskap deltar för att klarlägga omständigheterna kring olyckan. Även olyckor med svårt skadade och speciella olyckor analyseras.¹⁶ För ytterligare information om motorfordon och körkortsinnehavare kan Vägverket vända sig till bil- och körkortsregistret.¹⁷

2.4 Kommun

Kommunernas hantering av de polisrapporterade olyckorna varierar kraftigt. De olika system som används i kommunerna redovisas i kapitel 4.3. Normalt registreras bara de olyckor som händer på det kommunala och enskilda vägnätet. Allt fler kommuner övergår dock till att registrera alla polisrapporterade olyckor, även de på det statliga vägnätet, för att få en bättre översikt av olycksläget inom kommunen.¹⁸

2.5 SIKA och SCB

SIKA (Statens Institut för Kommunikationsanalys) är den stabsenhet under näringsdepartementet som är officiellt ansvarig för statistiken inom alla kommunikationer och transporter. Deras främsta uppgift är att presentera och publicera statistik för

¹³ Intervju med Vägverket i Göteborg

¹⁴ Svar från personal på Vägverkets bibliotek i Borlänge

¹⁵ Jonsson I., Land A.: Kodförteckning för olycksregistrering. Vägverket

¹⁶ Intervju med Vägverket i Kristianstad

¹⁷ Intervju med polis i Norrköping

¹⁸ Reichstein, G.: Vägtrafikens skade- och olycksstatistik. Publ. 1996:43

TILLFÖRLITLIGHET HOS TRAFIKOLYCKSKLASSIFICERING

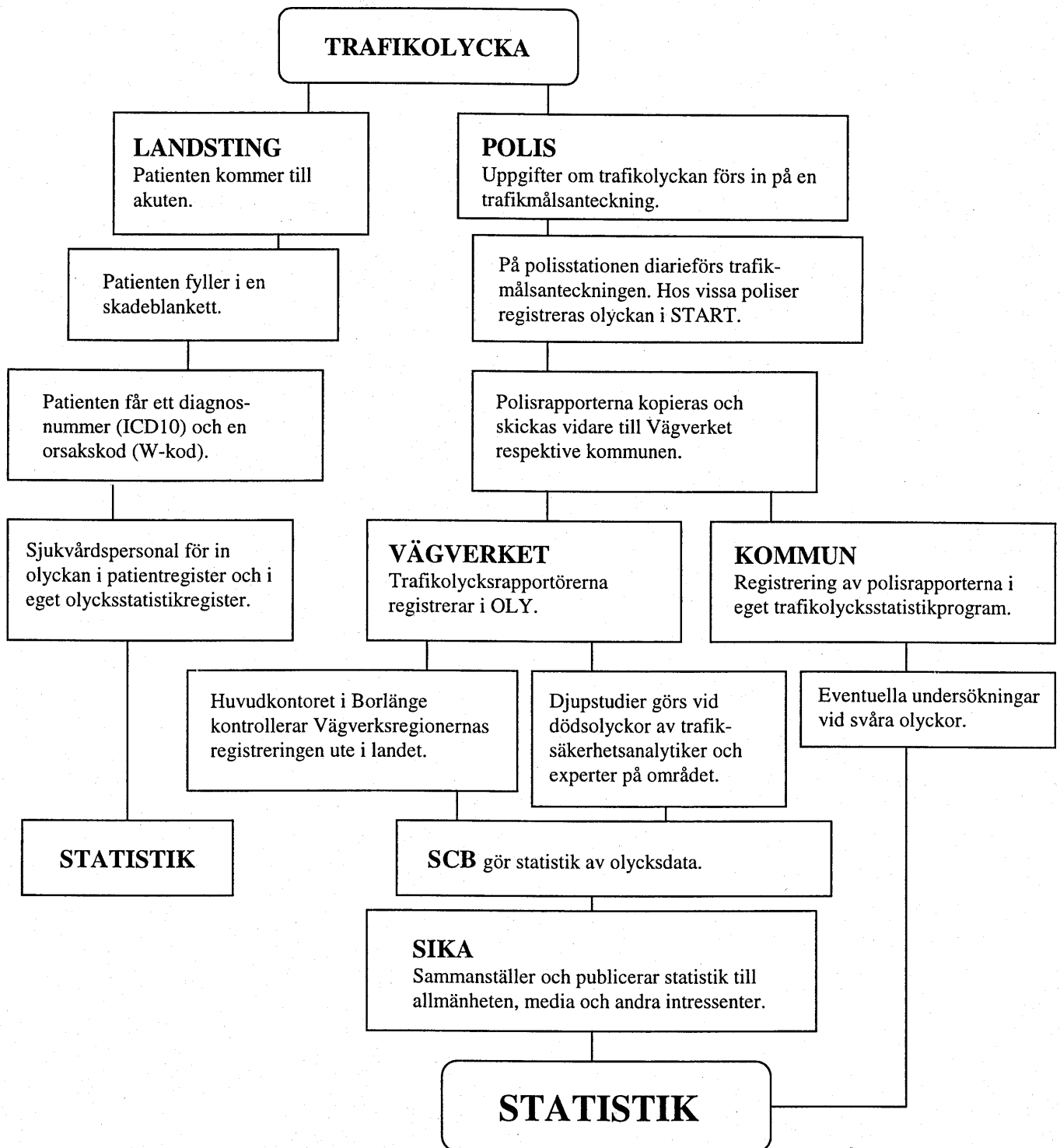
allmänheten, media och andra intressenter. SIKA har en budget på ca 15 miljoner kronor för inköp av statistik inom hela kommunikations- och transportområdet. Statistiken köps från SCB (Statistiska Centralbyrån).

Vägverket och SIKA samverkar för att publicera statistiken av trafikolyckor. Vägverkets olycksdata skickas till SCB som gör statistik. SIKA sammanställer sedan statistiken som sedan presenteras för allmänhet, media och andra intressenter. SCB gör även analyser av statistiken. SIKA gör också analyser, fast då med ett långsiktigt perspektiv.^{19 20}

¹⁹ Sveriges officiella statistik, Statens Institut för KommunikationsAnalys, Statistiska centralbyrån : Trafikskador 97. Stockholm

²⁰ Intervju med SIKA i Stockholm

Gången från trafikolycka till färdig statistik kan sammanfattas i följande schema:



Figur 2.1: Schematisk bild över processen trafikolycka till färdig statistik.

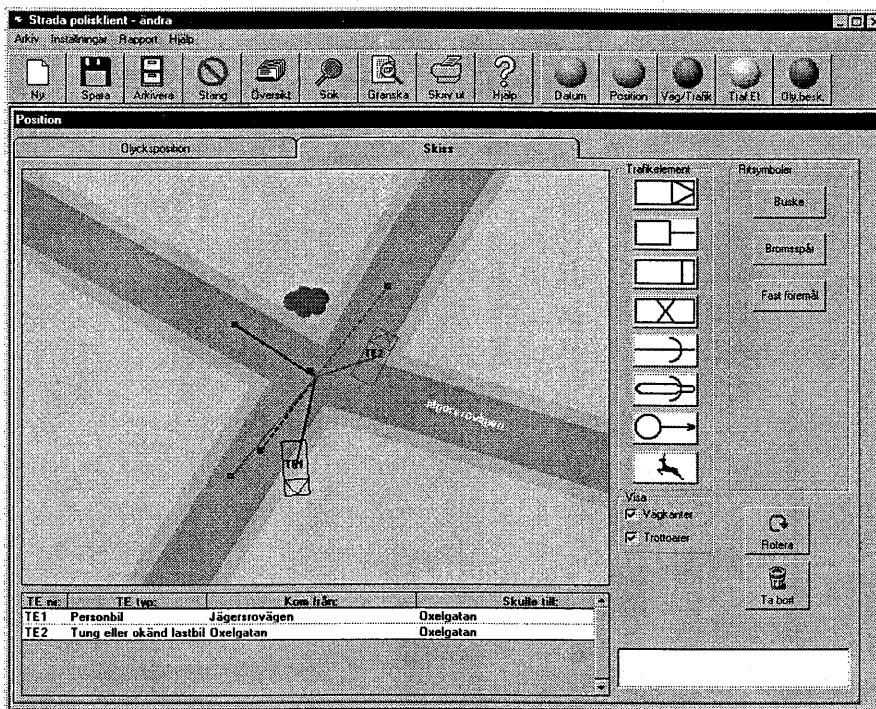
3 Projektet STRADA

Regeringen har gett Vägverket i uppdrag att införa ett nytt nationellt informations-system om skador och olyckor inom vägtransportssystemet. Arbetet sker i samverkan med Polisen, Landstingsförbundet, Socialstyrelsen, Kommunförbundet, SIKA och SCB.

Meningen med STRADA är att uppgifter från polis och sjukvård skall matchas i en gemensam databas. Härigenom erhålls dels ett bättre underlag om de "verkliga" skadorna, dels en mer komplett bild av trafikolyckorna så att rätt åtgärder kan vidtas för att öka trafiksäkerheten. Polisen och sjukvården får var sitt eget system.

3.1 Polisens STRADA

Polisen kan i det nya systemet lokalisera skadeplatsen med hjälp av en digital karta. Positionen kan bestämmas genom att söka på gatunamn eller som en koordinat-angivelse via Global Position System (GPS). En delförstoring av kartan skapar möjlighet att illustrera händelseförloppet. På skissen markeras de inblandades placering före och efter olyckan samt färdväg, se figur 3.1. Genom detta erhålls också automatiskt olyckstypen.



Figur 3.1: Karta över händelseförloppet av olyckan i polisens datasystem.

3.2 Sjukvårdens STRADA

I en av menyerna kan sjukvårdspersonalen i sitt system notera uppgifter om den skadade tillsammans med uppgifter om omständigheterna kring olyckan, se figur 3.2. Även i denna applikation finns kartan som hjälpmedel till att ange var olyckan skedde. Genom att markera skadorna på en figur över människokroppen erhålls klassningen enligt ICD10.

[illegible]

Figur 3.2: Sjukvårdens meny med uppgifter om trafikolyckan.

Slutligen skall STRADA 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.

4 Intervjuer i Vägverkets sju regioner

För att få reda på hur registreringen går till ute i landet idag besöktes Vägverkets sju regioner. I varje region besöktes även en kommun, polisen och ett sjukhus för att se hur dessa arbetar med registreringen av trafikolyckor. Besöken pågick under perioden juni till november 1999. De platser som besöktes var:

Vägverk	Polis	Kommun	Landsting
Huvudkontoret i Borlänge			
Region Skåne Kristianstad	Helsingborg	Kristianstad	Helsingborgs lasarett
Region Sydöst Jönköping	Norrköping	Jönköping	Linköpings universitetssjukhus
Region Väst Göteborg	Göteborg	Göteborg och Borås	Östra sjukhuset i Göteborg
Region Mälardalen Eskilstuna	Eskilstuna	Västerås	Västerås
Region Stockholm Solna	Solna	Stockholm	Södersjukhuset i Stockholm
Region Mitt Härnösand	Härnösand	Härnösand	Sollefteå
Region Norr Luleå	Umeå	Luleå	Norrlands universitetssjukhus i Umeå

Tabell 4.1: Tabell över besökta platser inom Vägverkets sju regioner

På alla platser har intervjuer gjorts med de som kommer i kontakt med registreringen. De frågor som ställdes var bland annat:

- Skillnad mellan orsak och konsekvens.
- Registreringsrutiner
- Kännedom och eventuella kommentarer om projektet STRADA.
- Egendomsskadornas och viltolyckornas roll i olycksstatistiken.

Ett annat syfte med resorna har varit att studera vilka datasystem som används ute i landet idag för att lagra olycksdata och ta fram statistik. Intervjuerna har sammanställts för varje yrkeskategori i tabeller nedan. Hur de tillfrågade ställde sig till egendomsskador och viltolyckor i statistiken tas upp i diskussionen, se kapitel 8.

4.1 Intervjuer vid Vägverket

Vägverk	Regionens storlek (Areal, invånare, statlig väg).	Kännedom om STRADA.	Kommentarer om STRADA.
Region Skåne	Regionen omfattar mycket stora län. Där bor det ca 2 miljoner invånare. Området upptar 3% av Sveriges yta. Det finns 800 mil statlig väg i regionen.	Kännedom.	Positiva till projektet. Bra med positionsbestämning med hjälp av GPS. STRADA drivs som pilotprojekt i Skåne. Mellan januari och september registrerade polisen 2 745 dödade och skadade medan sjukvården registrerade 5 196. Det visar att tidigare registrering har gett ett stort mörkertal som inte kom till polisens kännedom. De medicinska bedömningarna ger dessutom ökade kunskaper om trafikolyckornas skademekanismer.
Region Sydöst	Regionen omfattar lite län: Blekinge, Jönköping, Kalmar, Kronoberg, Östergötlands län. Där bor det ca 1,3 miljoner invånare och området upptar 11% av Sveriges yta. Det finns 1 800 mil statlig väg i regionen.	Kännedom.	Angående STRADA-projektet saknar de regelbunden information, så därför har de inga kommentarer.
Region Väst	Regionen omfattar stora län: Hallands, Värmlands, Västra Götalands län. Där bor ca 1/4 av befolkningen och området upptar 11% av Sveriges yta. Det finns 2 000 mil statlig väg i regionen.	Kännedom.	De är positiva till STRADA-projektet. Det bästa är det går att platsbestämma trafikolyckorna, förutsatt att det finns ett bra kartmaterial. Det är även bra att matchning kan ske mellan polis och sjukvård. Det ger en ökad kvalitet.
Region Mälardalen	Regionen omfattar lite län: Södermanlands, Västmanlands och Örebro län. Där bor ca 1,1 miljoner invånare och området upptar 1% av Sveriges yta. Det finns 1 104 mil statlig väg i regionen.	Kännedom.	Det blir nog bra.

Vägverk	Regionens storlek (Areal, invånare, statlig väg).	anm. om STRADA.	Kommentarer om STRADA.
Region Stockholm	Regionen omfattar Gotlands och Stockholms län. Det är 1,2 miljoner och området upptar av Sveriges yta. Det finns ca 434 mil väg i regionen.	god anm.	Med hjälp av sjukhuset kan en noggrannare bestämning av skadegraden göras.
Region Mitt	Regionen omfattar Dalarnas, Gävle, Jämtlands och Västernorrlands län. Det är ca en miljon och området upptar 1/3 av Sveriges yta. Det finns ca 1 970 mil väg i regionen.	god anm.	STRADA kommer nog att bli suveränt om det funkar.
Region Norr	Regionen omfattar Norrbottens och Västerbottens län. Det är ca 560 000 invånare och området upptar ca 1/3 av Sveriges yta. Det finns ca 1 970 mil statlig väg i regionen.	god anm.	De är positiva till STRADA, men det hade varit bra med en koppling till vägdatatabanken. De vill även ha med parametrar såsom tappade släp och tappad last.

4.2 Intervjuer vid polisen

Polisdistrikt i tillhörande Vägverksregion.	Dataprogram om registrering/ av trafikolyckor	Kommentarer om STRADA.
Region Skåne Polisen i Helsingborg	START och STRADA. god	De är mycket positiva. Men det är viktigt att de inblandade som skall arbeta med STRADA är intresserade av trafiksäkerhetsarbete och är dataintresserade. Angående programmet har det varit en hel del "barnsjukdomar" till en början, men nu är det bara finslipningen kvar.
Region Sydöst Polisen i Norrköping	För ingen egen statistik över trafikolyckor.	Kommentar saknas.
Region Väst Polisen i Göteborg	STRADA. god	Har trott på projektet, men det kommer nog att bli bättre när det kommer datorer direkt i bilarna. Det blir bra när det går att exakt positionsbestämma direkt ute på plats med hjälp av GPS. Eftersom det idag registreras först i tredje led, kan det vara lite si och så med noggrannheten. Det kan tänkas att fler uppgifter kan fyllas i för att få en bättre noggrannhet.
Region Mälardalen Polisen i Eskilstuna	För ingen egen statistik över trafikolyckor.	Kommentar saknas.
Region Stockholm Polisen i Solna	START och STRADA. god	Positivt, tror på STRADA när det blir färdigt. Skulle vilja se lite resultat ifrån STRADA från polisen. Från Landstiget kan inget resultat fås än eftersom de inte har kommit igång med någon registrering. Alltså kan ingen matchning ske.
Region Mitt Polisen i Härnösand	För ingen egen statistik över trafikolyckor.	Det blir bra för att exakt olycksplats kan bestämmas med hjälp av GPS.
Region Norr Polisen i Umeå	STRADA.	Positiv, det kommer att bli bra i framtiden, bara programmet fungerar som det ska.

4.3 Intervjuer vid kommuner

Kommuner i tillhörande Vägverksregion.	Kommunens storlek.	Skillnaden mellan orsak (O) och konsekvens (K).	Kännedom om STRADA.	Kommentarer om STRADA.
Region Skåne Kristianstads kommun	70 000 invånare.	O: En form av omständigheter. K: Resultatet.	Nej.	Kommentar saknas.
Region Sydöst Jönköpings kommun	110 000 invånare.	O: Kan vara en olycksdrabbad korsning. K: Åtgärden som i detta fall kan vara en rondell.	Ja.	Det är bra att få information från sjukhuset om skadegraden, för att få rätt skadediagnos i statistiken.
Region Väst Göteborgs kommun	459 600 invånare.	O: Personen som kör, människan är svår att påverka. K: Får göra något åt platsen där olyckan har skett, göra något åt bilarna för att förbättra dessa.	Ja.	Ingen kommentar.
Region Väst Borås kommun	98 000 invånare.	O: Innan. K: Efter. Det är en skillnad i tid.	Ja.	Det kommer att bli bra.
Region Mälardalen Västerås kommun	125 000 invånare.	O: T ex byta körfält, situationen missbedöms. K: Tragiska konsekvenser. Det går inte att ha det ena, utan orsak och konsekvens hör ihop.	Ja.	Det är bra.

Kommuner i tillhörande Vägverksregion.	Kommunens storlek.	Skillnaden mellan orsak (O) och konsekvens (K).	Kännedom om STRADA.	Kommentarer om STRADA.
Region Stockholm Stockholms stad	727 000 invånare.	O: Precrash. K: Crash.	Ja.	STRADA är bra eftersom ett och samma system skall användas i hela Sverige. Det blir både billigare och effektivare. Men de borde ha lyssnats på polisen och sjukvården mer innan, istället för att de berörda parterna skall ändra sig i efterhand.
Region Mitt Härnösand kommun	26 500 invånare.	O: Orsaken till en olycka kan vara t ex halka, sjukdom eller mörker. K: Resultatet av orsaken.	Nej.	Kommentar saknas.
Region Norr Luleå kommun	72 000 invånare.	O: Potentiell olyckskonflikt. K: Faktisk olycka.	Ja.	STRADA är positivt. Olyckor skall bara registreras på ett ställe. Bra med exakt platsbestämning. När STRADA kommer slutar kommunen att registrera trafikolyckor.

4.4 Intervjuer vid landsting

Landsting i tillhörande Vägverksregion.	Statistiken	Kännedom om STRADA.	Kommentarer om STRADA.
Region Skåne Helsingborgs lasarett	Statistiken se hur många (Patient Ad	Ja, mycket god kännedom.	Det är kul att arbeta med STRADA, men det är viktigt att vara engagerad för att det skall bli ett bra jobb.
Region Sydöst Linköpings Universitetssjukhus	För att påpeka orsakade ol åtgärdas.	Nej.	Kommentar saknas.
Region Väst Östra sjukhuset i Göteborg	Registret har olika följda	Ja, mycket god kännedom.	Det blir nog bra, när det fungerar, är fortfarande i en testperiod.
Region Mälardalen Västmanlands landsting i Västerås	Statistiken	Ja.	Det är mycket bra. Mycket enkelt, kommer att bli mindre att göra.
Region Stockholm Södersjukhuset i Stockholm	Det görs inga	Ja, liten kännedom.	Pga liten kännedom, ingen kommentar.
Region Mitt Landstinget Västernorrland i Sollefteå	För att analysera olyckorna för preventiva	Nej.	Kommentar saknas.
Region Norr Norrlands Universitetssjukhus i Umeå	Det har gjorts trafikolyckor	Ja, mycket god kännedom.	Det kommer att bli bra. Men det har satsats mer på polisens program än sjukvårdens. Det är bra om kodningen sker på samma sätt från Kiruna i norr till Ystad i söder. Det vore bra att i framtiden kunna registrera andra olyckor i ett och samma program.

4.5 Intervjuer vid landstinge

Landsting i tillhörande Vägverksregion Datasystem/Trafik skadejournal.	Datasystem	Erarens synpunkter	Vad finns med/inte med på skadeblanketten.
Region Skåne Helsingborgs lassarett	STRADA och (Patient Admini Stöd I Skåne)	Arbetad av personalen rett. Utifrån patientens vara svårt att bedöma lycksplats, ort på vårtolkad eftersom n skall fyllas i istället	Ingen figur över var skadan uppstått. Vägslag finns med.
Region Sydöst Linköpings Universitetssjukhus	ADAPT office program utvec MS Access		Ingen figur över var skadan uppstått. Saknar ytterligare information om trafikskador.
Region Väst Östra sjukhuset	Testkör STRA ett eget system Basic.	s bort och ersättas av	Ljusförhållande, vägslag, färdriktning för motparten finns ej med.
Region Mälardalen Västmanlands landsting i Västerås	SPSS (Statist Package for S Science).	a i, vilket blir rörigt	Ingen figur över var skadan uppstått. Vägslag finns med.
Region Stockholm Södersjukhuset i Stockholm	Eget Dos-prog ng från de inblandade, erhand av aksidan av blanketten		Ingen figur över var skadan uppstått.
Region Mitt Landstinget Västernorrland i Sollefteå	SPSS (Statist Package for S Science).	m landstinget själva m var olyckan skett är stolkas.	Ingen figur över var skadan uppstått. Sikt och vägslag finns inte med på blanketten. Intressant med en fråga där patienten får uttrycka sina synpunkter på trafiksäkerhetsåtgärder.
Region Norr Norrlands Universitetssjukhus i Umeå	STRADA sed yssas kanske första 1999. De regis edan ej även i ett gam en klartext över system (Epinf		Ingen figur över var skadan uppstått. Sikt och vägslag finns inte med på blanketten. Intressant med en fråga där patienten får uttrycka sina synpunkter på trafiksäkerhetsåtgärder.

5.3 Norska Vegvesenet

Vid trafikolyckor med personskador skriver polisen en rapport. En kopia av rapporten skickas sedan till Statistiska Sentralbyrån (SSB) och vägkontoret i det län där olyckan skett, båda registrerar olycksdata i var sin databas. Det är SSB som är ansvarig för den officiella olycksstatistiken och varje höst ger de ut en rapport med diverse olycksstatistik från föregående år. Vegvesenet ger inte ut någon egen statistik, men de utnyttjar datamaterialet i sitt eget arbete med trafiksäkerheten, bland annat till att lokalisera olycksplatser och olycksdrabbade vägsträckor. De gör även analyser på speciella olyckstyper, t ex trafikolyckor med barn, yngre förare, motorvägar, tunnlar, tunga fordon mm.

I Norge klassificeras trafikolyckorna manuellt efter olyckskoder indelade i 10 huvudgrupper (totalt finns det 83 enkelkoder). Dessa huvudgrupper är:

1. Olycka mellan fordon med samma körriktning
2. Olycka med möte
3. Olycka med avsvängning från samma körriktning
4. Olycka med avsvängning från motsatt körriktning
5. Olycka med korsande körriktning utan att något av fordonen avser att svänga
6. Olycka med korsande körriktning där ett eller bägge fordonen avser att svänga
7. Olycka där fotgängare korsat körbanan
8. Olycka där fotgängare har gått längs med eller uppehållit sig på körbanan
9. Olycka där ensamt fordon kört av vägen
0. Andra olyckor (bland annat viltolyckor, saker som har vält och olyckor vid parkering)

Några av vägkontoren använder digitala kartor och Geografiska Informations System (GIS) för att koordinatbestämma olyckan, medan de flesta använder vanliga papperskartor som underlag.

Statistiken används för att se tendenser av antalet olyckor över tiden för olika olyckstyper. Det är emellertid vanligare att analyser görs på utvalt material efter behov. Resultatet används för att göra fysiska åtgärder vid nyprojektering samt föra informationskampanjer i trafiksäkerhetssyfte.

I Norge har det nyligen startats speciella olycksanalysgrupper i varje län som har till uppgift att studera och analysera vissa olyckor på plats. I några län skall alla dödsolyckor analyseras, medan det i andra skall genomföras speciella analyser på olyckor med tunga motorfordon eller motorcyklar, olyckor på europavägnätet samt olyckor med fotgängare och cyklister. Vegvesenet registrerar viltolyckor med personskador medan viltolyckor med egendomsskador registreras hos viltnämnden inom varje kommun. I Norge sker många viltolyckor, men de flesta leder bara till egendomsskador.

Skadegraden delas i Norge in i död inom 30 dagar, mycket allvarlig skada (livshotande eller större men för livet), allvarlig skada (något brutet eller stora blödningar), lätt skada (kortvarig behandling t ex lättare huvudskador, småsår och stukningar).²³

²³ Svar från Vegvesenet i Norge

5.4 Norska sjukvården

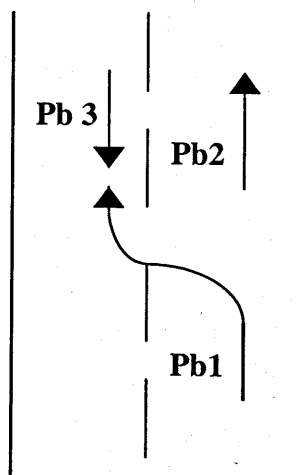
Folkhälsan i Norge har ett personskaderegister som baserar sig på skador behandlade vid sjukhus i fyra städer i Norge och är således inte rikstäckande. Men utbildning om registreringen pågår för att lära upp resten av sjukhusen i landet. Vid registrering i personskaderegistret används NOMESKO-klassificering. Sjukhusen i Norge håller emellertid på att omorganisera detta register så att ett system jämförbart med ICD10 kan läggas upp i början av år 2000. Registreringen av trafikolyckorna är en liten del av registret. I oktober 1998 gjordes en rapport baserad på detta system ”Personskader i kommuner och fylker”.²⁴

5.5 Finland och Island

Något utförligare svar från Finland och Island har ej fåtts. Därför har en sammanställning av hur dessa länder klassificerar trafikolyckor ej varit möjlig.

5.6 Klassning i de nordiska länderna

För att se hur de övriga länderna i Norden angriper detta problem har en beskrivning av olyckan i figur 5.1 skickats till personer vid motsvarigheten till svenska Vägverket i Danmark, Finland, Island och Norge. Vi fick följande svar, se tabell 5.1:



Figur 5.1: Orsak - omkörningsolycka, konsekvens - mötesolycka.

Land	Orsak*	Konsekvens*
Danmark		X
Finland	X	
Island		X
Norge	X	

Tabell 5.1: Tabellen visar svar hur de nordiska länderna klassar olyckan i figur 8.3. (*Orsak motsvarar omkörningsolycka och konsekvens mötesolycka.)

²⁴ Svar från Statens institutt for folkehelse, Seksjon for forebyggende og helsefremmende arbeid i Norge

6 Testformulär

6.1 Testformulärets syfte

Syftet med testformuläret var att se hur olika yrkeskategorier som Vägverk, polis, kommun och sjukvård klassificerar trafikolyckor. Frågan är om olyckorna har klassats efter orsak eller konsekvens. För att ta reda på detta konstruerades ett formulär med 50 olika trafikolyckor som skickades ut till Vägverk, polis, kommun och sjukvård.

6.2 Testformulärets utförande

Trafikolyckorna till testformuläret togs fram med hjälp av polisens trafikmåls-anteckningar och egna idéer. För att få variation och undvika eventuella felkällor sattes fallen i en slumpmässig ordning. För att få ovanstående yrkeskategorier att fylla i testformuläret begränsades antal trafikolyckor i formuläret till 50 fall. Formuläret utfördes efter Vägverkets maskinella kodförteckning med huvudgrupperna singel-, mötes-, omkörnings-, avsväng-, korsande-, cykel/moped-, fotgängare-, övriga och klövvilts-olyckor. Fallen konstruerades så att en figur samt en beskrivande text förklarade händelseförloppet till olyckan detta för att i möjligaste mån efterlikna polisens trafikmålsanteckningar. Ett problem med dagens trafikmålsanteckningar är att de ibland brister i informationen. Figurer och beskrivande text utformades därför på sådant sätt att de efterliknade verkligheten.

Nedan följer en inledande förklaring på huvudgrupperna i Vägverkets maskinella kodförteckningen som användes i framställningen av testformuläret. Dessa koder användes även av de deltagande i testet för att klassificera fallen. Underkoder till dessa huvudgrupper finns redovisat vid varje fall samt i bilaga A.

Avsväng (A)	Konflikt mellan motorfordon från samma eller motriktade vägben då minst ett av fordonen avser att svänga.
Cykel/moped (C)	Konflikt mellan motorfordon och cykel eller moped.
Fotgängare (F)	Konflikt mellan motorfordon och fotgängare.
Klövvilt (W)	Konflikt mellan motorfordon och klövvilt exklusive vildsvin.
Korsande (K)	Konflikt mellan motorfordon från korsande vägben.
Möte (M)	Konflikt mellan motorfordon med motriktade kurser.
Omkörning (O)	Konflikt, avkörning eller påkörning av fast föremål i samband med omkörning mellan två motorfordon.
Singel (S)	Olycka med endast ett motorfordon inblandat.
Upphinnande (U)	Konflikt mellan motorfordon med kurs rakt fram i samband med att det ena hinner upp det andra.
Varia (V)	Konflikt som ej kan hänföras till någon av övriga olyckstyper.

Tabell 6.1: Huvudgrupper i Vägverkets kodförteckning.

För varje fall togs ett "facit" fram, dels med hänsyn till orsak och dels med hänsyn till konsekvensen av olyckan. Facit visar inte hela sanningen utan detta framtoogs enbart i syfte att få ett hanterbart mått på hur många som svarade enligt orsak respektive konsekvens i testformuläret, vilket framtoogs i samråd med vår handledare. Med avvikande (övrigt) svar menas att svaret inte är rätt enligt vårt facit.

6.3 Deltagare i testet

Av de ca 60 formulär som skickades ut till berörda parter runt om i Sverige var det sammanlagt 41 stycken som svarade, fördelade på elva stycken från Vägverket, sex stycken från landstinget samt tolv stycken vardera från polisen och kommunen.

6.4 Problem under testets gång

Under testets gång upptäcktes att sjukvården hade ett annat tankesätt vid klassificeringen än övriga parter. De ville registrera olyckstypen utifrån var patienten/patienterna befann sig vid olyckstillfället. Eftersom det ej redovisades några skadade i fallen uppstod problem när sjukvården skulle svara på testformuläret. För att underlätta för sjukvården omarbetades testet så att även patienterna redovisades. Resultatet blev att fyra sjukhus svarade på originaltestet och tre svarade på den omarbetade versionen, varav en har svarat på båda testformulären. Detta medförde att det var svårt att dra några slutsatser pga för lite underlag, därför har inga analyser gjorts inom sjukvården.

På vissa testsvar har de deltagande samarbetat med arbetskollegor och frågan är om detta även sker vid den dagliga registreringen. Detta har dock inte tagits hänsyn till vid sammanställningen av testsvaren.

Polisens svar har en stor koncentration till Skåneregionen vilket kan påverka resultatet något. Det har dock inte tagits någon hänsyn till detta vid analysen.

7 Resultat

7.1 Analys

Analys av varje fall har gjordes på två nivåer, *nivå 1* och *nivå 2*. Dessa nivåer valdes med utgångspunkt från huvudgrupp och undergrupp. Det var lättare att urskilja orsak- och konsekvenstendenser då analysen delades upp i olika nivåer. Dessutom kunde svaren på undergrupp studeras var för sig på nivå 2.

Analys på nivå 1

Analysen på *nivå 1* motsvarade svar från huvudgrupp dvs avsväng (A), cykel/moped (C), fotgängare (F), klövvilt (W), korsande (K), mötande (M), omkörning (O), singel (S), upphinnande (U) och varia (V). Utifrån denna nivå har analys gjorts på hur många som har svarat enligt orsak och konsekvens. Detta åskådliggörs i diagram för varje fall.

Exempel: Om rätt svar enligt facit var F2 så räknades alla olyckor med fotgängare (F) som rätt oberoende av undergrupp, vilket motsvarade *nivå 2*.

Analys på nivå 2

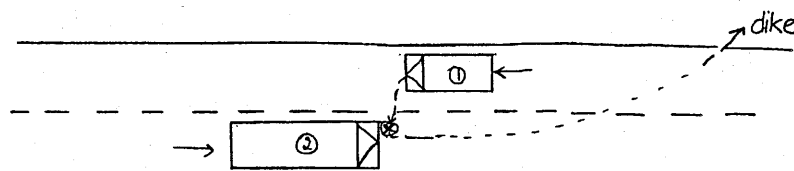
Analysen på *nivå 2* motsvarade svar från huvudgrupp samt dess undergrupp, t ex F2. På denna nivå analyserades hur många som svarade enligt orsak respektive konsekvens samt undergrupp.

Exempel: Om rätt svar enligt facit var F2 så räknades resterande svar som avvikande svar även om rätt huvudgrupp angavs.

7.2 Resultat fall för fall

Här nedan analyseras varje fall ur testformuläret på nivå 1 och nivå 2.

Fall 1



Personbil 1 kommer av okänd anledning över på fel sida och frontalkrockar med mötande lastbil 2. Personbil 1 fastnar i lastbilens front och släpas med ett par hundra meter tills både personbil 1 och lastbil 2 kanar ner i diket.

Facit: Orsak: S1
Konsekvens: M1

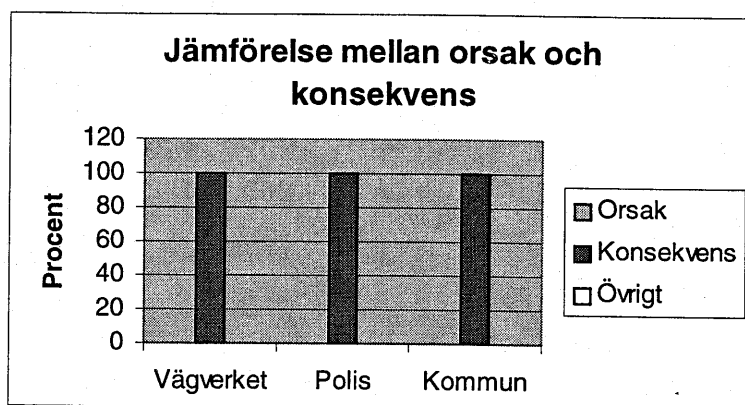


Diagram 1a: Fördelning mellan orsak och konsekvens för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 1:

I diagrammet kan utläsas att 100% har svarat att olyckan skall klassificeras enligt konsekvens på nivå 1.

Förklaring av koder som återfinns i diagram och facit:

M0 - Mötesolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna M1 - M3.

M1 - Kollision mellan mötande motorfordon.

M2 - Något av motorfordonen kör av vägen eller kör på fast föremål eller annat element.

S1 - Avser att köra rakt fram, men kör av vägen eller på fast föremål på vägbanan.

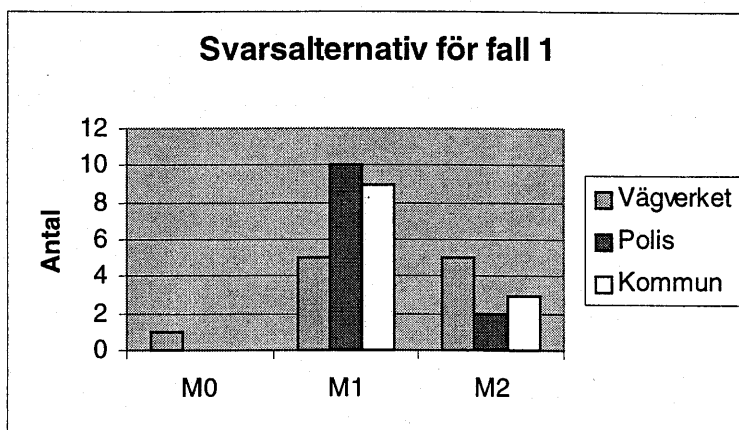


Diagram 1b: Fördelning av svar med undergrupp (nivå 2) för varje yrkeskategori.

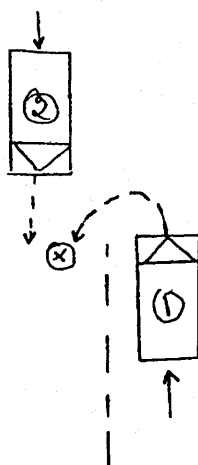
Analys på nivå 2:

Enligt nivå 2 visar diagrammet ovan att 69% har svarat konsekvens och 31% avvikande svar. Fördelningen av hur många som svarat efter konsekvens på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

Konsekvens (M1):	Vägverket	45%
	Polis	83%
	Kommun	75%

Kommentarer i testformuläret från två deltagare:

- Hur får man med att båda kör i diket?
- Manöver till vänster eller höger?

Fall 2

Personbil 1 gör en U-sväng. Personbil 2 kör på personbil 1.

Facit: Orsak: V6
Konsekvens: U1

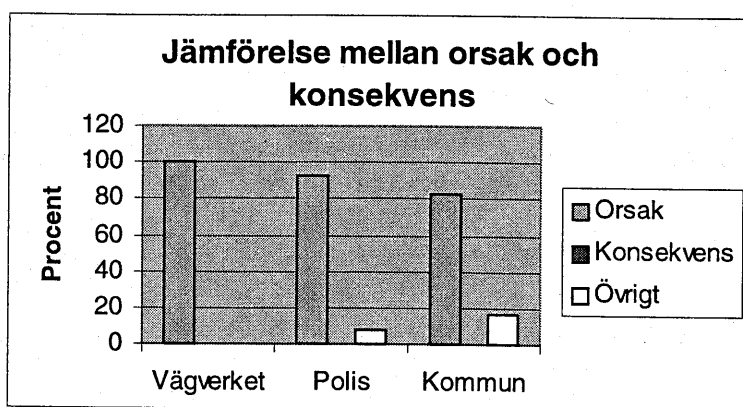


Diagram 2a: Fördelning mellan orsak och konsekvens för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 1:

I diagrammet kan utläsas att 91% har svarat att olyckan skall klassificeras enligt orsak och 9% har avvikande svar på nivå 1. Ingen har konsekvensrelaterat olyckan. Alla inom Vägverket var eniga om att olyckan skulle orsaksrelateras. Även majoriteten av poliserna och kommunerna ansåg att olyckan skulle orsaksrelateras.

Förklaring av koder som återfinns i diagram och facit:

A3 - Som avser att svänga av åt vänster i konflikt med motorfordon från motsatt håll vilket avser att köra rakt fram.

M0 - Mötesolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna M1 - M3.

U1 - Som avser att köra rakt fram i konflikt med bakifrån upphinnande motorfordon vilket också avser att köra rakt fram (ej omkörning).

V6 - Motorfordon, som backar eller gör U-sväng, i konflikt med annat motorfordon.

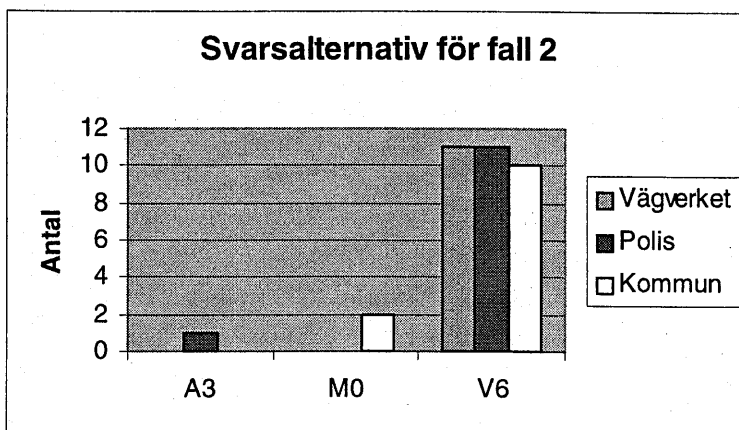


Diagram 2b: Fördelning av svar med undergrupp (nivå 2) för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 2:

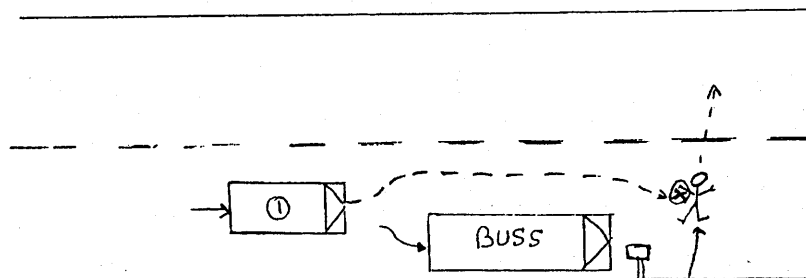
Enligt nivå 2 visar diagrammet ovan att 91% har svarat orsak och 9% avvikande svar. Fördelningen av hur många som svarat efter orsak på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

Orsak (V6):	Vägverket	100%
	Polis	92%
	Kommun	83%

Kommentar i testformuläret från en deltagare:

- Tycker att detta borde klassas som en mötesolycka.

Fall 3



En buss har stannat vid en hållplats. Bakifrån kommer personbil 1 och kör om bussen, som står stilla vid hållplatsen. Personbil 1 uppfattar inte passageraren som just stigit av bussen och springer ut i gatan framför denna. Personbil 1 kör på passageraren.

Facit: Orsak: O1
Konsekvens: F1

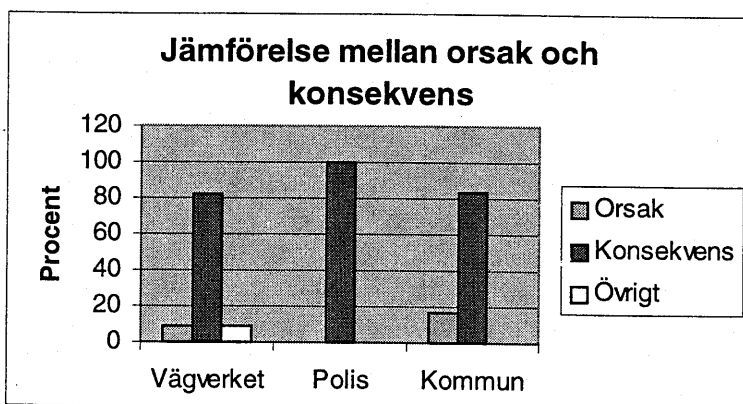


Diagram 3a: Fördelning mellan orsak och konsekvens för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 1:

I diagrammet kan utläsas att 9% har svarat att olyckan skall klassificeras enligt orsak, 88% enligt konsekvens samt 3% har avvikande svar på nivå 1. Diagrammet visar dessutom att alla inom polisen var eniga om att olyckan skulle konsekvensrelateras. Även majoriteten av poliserna och kommunerna ansåg att olyckan skulle konsekvensrelateras.

Förklaring av koder som återfinns i diagram och facit:

F0 - Fotgängarolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna F1 - F9.

F1 - Fotgängare under passage av väg i konflikt med motorfordon från vänster.

F2 - Fotgängare under passage av väg i konflikt med motorfordon från höger.

O1 - Omkörande motorfordon kolliderar med mötande fordon eller fotgängare.

U1 - som avser att köra rakt fram i konflikt med bakifrån upphinnande motorfordon vilket också avser att köra rakt fram (ej omkörning).

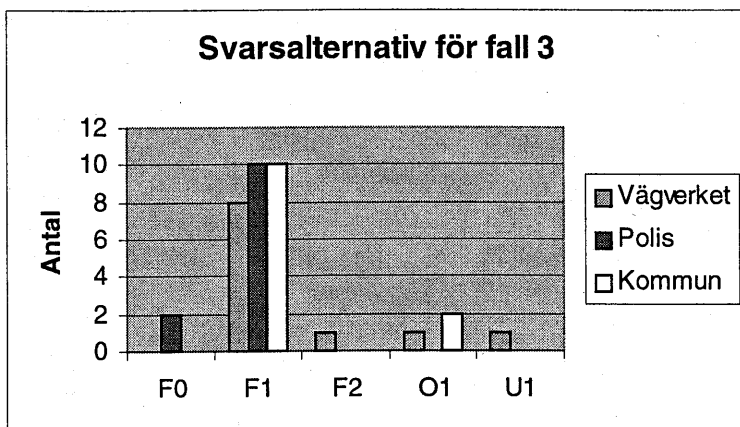


Diagram 3b: Fördelning av svar med undergrupp (nivå 2) för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 2:

Enligt nivå 2 visar diagrammet ovan att 9% har svarat orsak, 80% konsekvens samt 11% avvikande svar. Fördelningen av hur många som svarat efter orsak på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

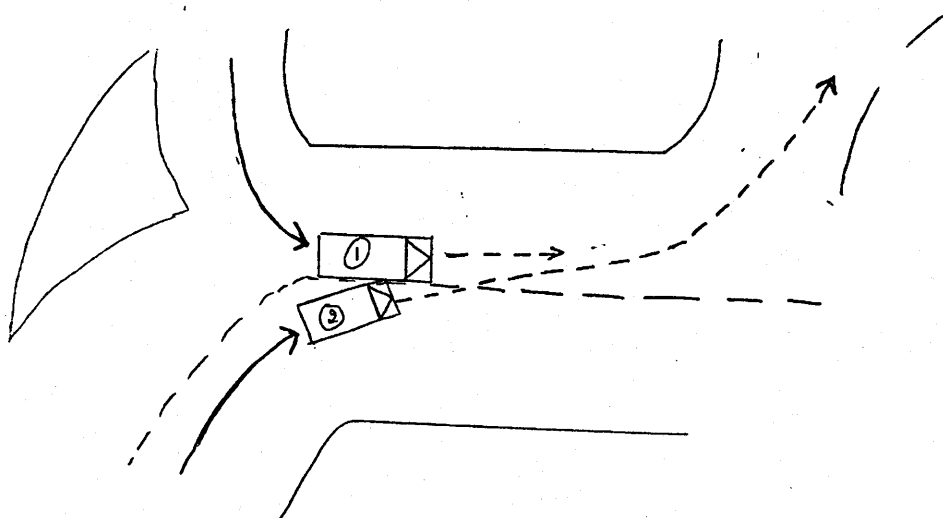
Orsak (O1):	Vägverket	9%
	Kommun	17%

Fördelningen av hur många som svarat efter konsekvens inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

Konsekvens (F1):	Vägverket	73%
	Polis	83%
	Kommun	83%

Kommentarer i testformuläret från två deltagare:

- Lägga till en omkörningskod.
- Bil plus buss primära, fotgängare sekundär.

Fall 5

Personbil 1 kör på en mindre väg och svänger ut på en huvudled. Personbil 2 kör på en huvudled och planerar att svänga in på mindre väg. När personbil 1 kör ut på huvudleden kör personbil 2 in i höger sida på personbil 1.

Facit: Orsak: A0
Konsekvens: A0

Analys på nivå 1:

Enligt nivå 1 har 6% svarat orsak och konsekvens samt 94% har lämnat avvikande svar.

Förklaring av koder som återfinns i diagram och facit:

A0 - Avsvängsolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna A1 - A8.

A4 - Som avser att svänga av åt vänster i konflikt med motorfordon från motsatt håll vilket avser att svänga.

K0 - Korsandeolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna K1 - K7.

K1 - Som avser att svänga av åt vänster i konflikt med från sekundärväg kommande fordon.

K2 - Som avser att svänga av åt höger i konflikt med från sekundärväg kommande motorfordon.

K3 - Som avser att köra rakt fram i konflikt med från vänster på sekundärväg kommande motorfordon vilket avser att köra rakt fram.

K4 - Som avser att köra rakt fram i konflikt med från höger på sekundärväg kommande motorfordon vilket avser att köra rakt fram.

K5 - Som avser att svänga av åt vänster i konflikt med från höger på primärväg kommande motorfordon vilket avser att köra rakt fram.

K7 - Som avser att svänga av åt höger i konflikt med från vänster på primärväg kommande motorfordon vilket avser att köra rakt fram.

O2 - Omkörande och omkörda motorfordon kolliderar eller något av motorfordonen kör av vägen eller kör på fast föremål eller parkerat fordon.

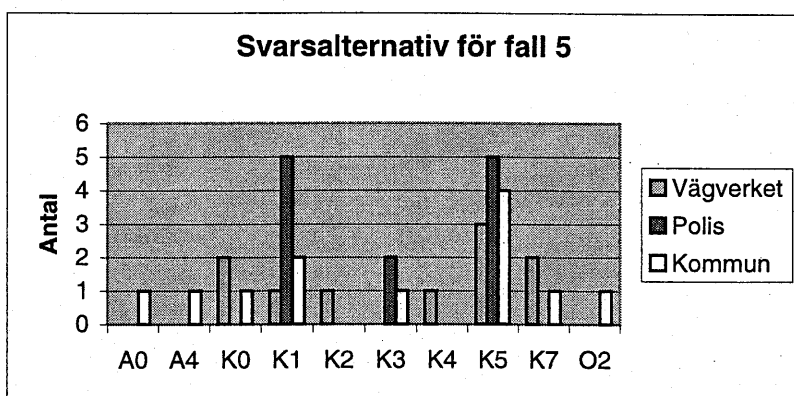


Diagram 5: Fördelning av svar med undergrupp (nivå 2) för varje yrkeskategori.

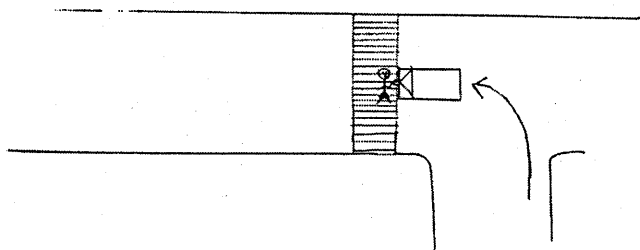
Analys på nivå 2:

Enligt nivå 2 visar diagrammet ovan att 3% har svarat orsak och konsekvens samt 97% avvikande svar. Fördelningen av hur många som svarat efter orsak och konsekvens på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

Orsak och konsekvens (A0): Kommun 8%

Kommentarer i testformuläret från tre deltagare:

- Tycker att flera stämmer.
- Oklart vart personbil 1 planerade att köra, rakt fram eller till vänster?
- Då Personbil 2 avser att svänga i en senare korsning påverkas ej olyckstypen.

Fall 6

Fotgångare har grön gubbe och personbil har grönt ljus. Personbil kör på fotgångare.

Facit: Orsak: F7
Konsekvens: F7

Analys på nivå 1:

Enligt nivå 1 har 100% svarat orsak och konsekvens.

Förklaring av koder som återfinns i diagram och facit:

F0 - Fotgängarolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna F1 - F9.

F1 - Fotgångare under passage av väg i konflikt med motorfordon från vänster.

F2 - Fotgångare under passage av väg i konflikt med motorfordon från höger.

F6 - Fotgångare, under passage av väg vid korsning, i konflikt med rakt fram körande motorfordon i dess utgång ur korsningen.

F7 - Fotgångare, under passage av väg vid korsning, i konflikt med vänstersvägande motorfordon i dess utgång ur korsningen.

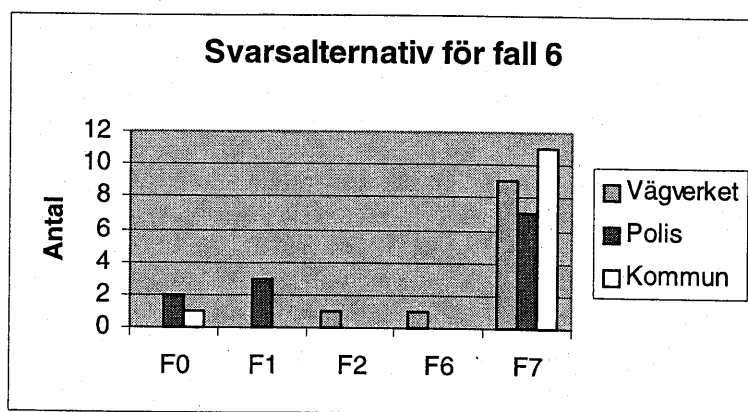


Diagram 6: Fördelning av svar med undergrupp (nivå 2) för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 2:

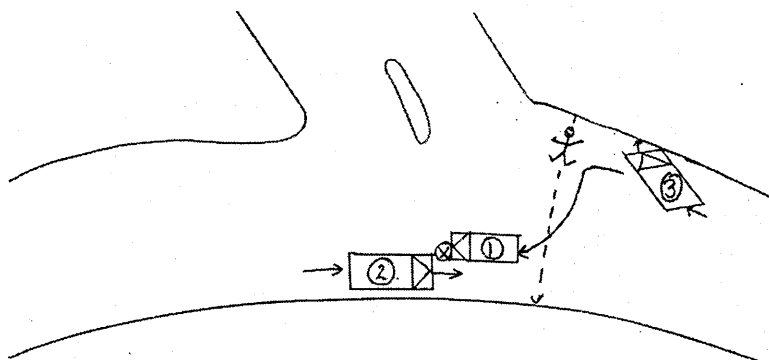
Enligt nivå 2 visar diagrammet ovan att 77% har svarat orsak och konsekvens samt 23% avvikande svar. Fördelningen av hur många som svarat efter orsak och konsekvens på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

Orsak och konsekvens (F7):	Vägverket	82%
	Polis	58%
	Kommun	92%

Kommentarer i testformuläret från tre deltagare:

- Varför ingen kod om övergångsställen.
- Här registreras alla olyckor med gående på övergångsstället.
- Orsaken är fotgängaren. Vägverket klassar säkert den som mötesolycka.

Fall 7



En fotgängare springer över vägen och ser sig inte för. Personbil 1 väjer för att inte köra på fotgängaren och uppfattar ej personbil 2 och kolliderar med denna. Personbil 3 tvärbromsar och åker upp på trottoaren.

Facit: Orsak: F1
Konsekvens: M1

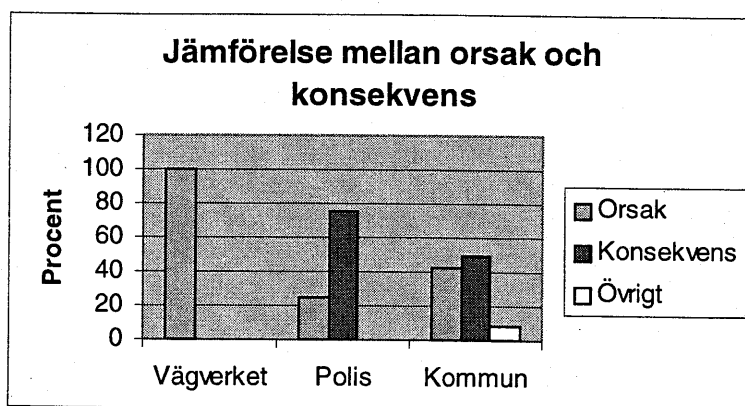


Diagram 7a: Fördelning mellan orsak och konsekvens för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 1:

I diagrammet kan utläsas att 54% har svarat att olyckan skall klassificeras enligt orsak, 43% enligt konsekvens samt 3% har svarat med ett avvikande svar på nivå 1.

Diagrammet visar att alla inom Vägverket har orsaksrelaterat olyckan på denna nivå. Inom polisen är det störst andel som har konsekvensrelaterat olyckan, medan inom kommunen är det mer lika.

Förklaring av koder som återfinns i diagram och facit:

F0 - Fotgängarolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna F1 - F9.

F1 - Fotgängare under passage av väg i konflikt med motorfordon från vänster.

F2 - Fotgängare under passage av väg i konflikt med motorfordon från höger.

F5 - Fotgängare, under passage av väg vid korsning, i konflikt med motorfordon i dess ingång till korsningen.

M0 - Mötesolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna M1 - M3.

M1 - Kollision mellan mötande motorfordon.

M3 - Kollision mellan mötande motorfordon eller något av motorfordonen kör av vägen eller kör på fast föremål eller annat element.

V0 - Rullande motorfordon utan förare.

- Motorfordon kör på eller påverkas av föremål som normalt ej förekommer på väg.
- Konflikter mellan motorfordon och övriga icke-motorfordon.
- Övriga variaolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna V1 - V6.

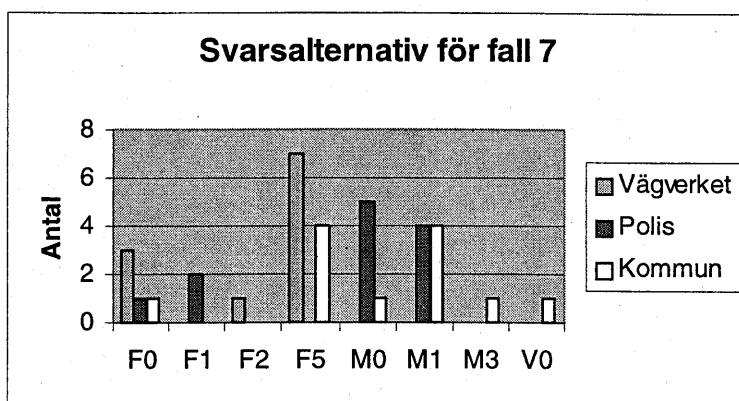


Diagram 7b: Fördelning av svar med undergrupp (nivå 2) för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 2:

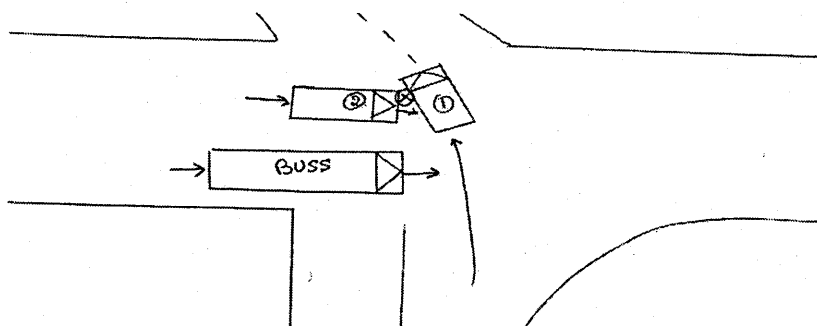
Enligt nivå 2 visar diagrammet ovan att 6% har svarat orsak, 23% konsekvens samt 71% avvikande svar. Fördelningen av hur många som svarat efter orsak på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

Orsak (F1):	Polis	17%
Konsekvens (M1):	Polis	33%
	Kommun	33%

Kommentarer i testformuläret från tre deltagare:

- Är det en sekundärväg?
- 10 m regeln avser en korsning, annars räknas det som en sträcka
- Fotgängaren är den primära orsaken till olyckan.

Fall 8



Personbil 2 kör på huvudled och kör om en buss. Personbil 1 ser inte personbil 2 eftersom den är skymd bakom bussen under omkörningsögonblicket. Personbil 1 kolliderar med personbil 2.

Facit: Orsak: O0
Konsekvens: K4

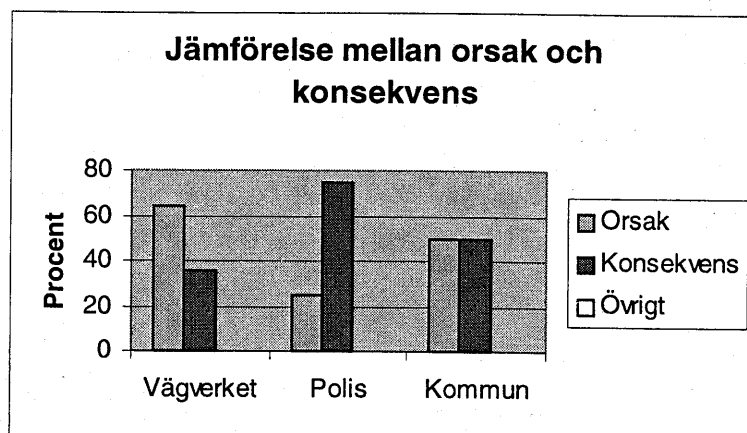


Diagram 8a: Fördelning mellan orsak och konsekvens för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 1:

I diagrammet kan utläsas att 46% har svarat att olyckan skall klassificeras enligt orsak och 54% enligt konsekvens på nivå 1. Diagrammet visar att hälften av kommunerna har svarat orsak och hälften konsekvens. Inom Vägverket har störst andel kodat enligt orsak, medan störst andel av polisen har kodat enligt konsekvens.

Förklaring av koder som återfinns i diagram och facit:

K3 - Som avser att köra rakt fram i konflikt med från vänster på sekundärväg kommande motorfordon vilket avser att köra rakt fram.

K4 - Som avser att köra rakt fram i konflikt med från höger på sekundärväg kommande motorfordon vilket avser att köra rakt fram.

K6 - Som avser att svänga av åt vänster i konflikt med från vänster på primärväg kommande motorfordon vilket avser att köra rakt fram.

O0 - Omkörningsolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna O1 - O2.

O1 - Omkörande motorfordon kolliderar med mötande fordon eller fotgängare.

O2 - Omkörande och omkörda motorfordon kolliderar eller något av motorfordonen kör av vägen eller kör på fast föremål eller parkerat fordon.

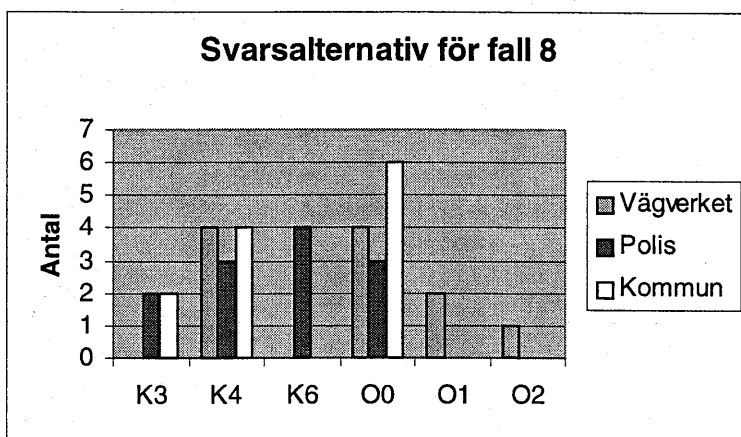


Diagram 8b: Fördelning av svar med undergrupp (nivå 2) för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 2:

Enligt nivå 2 visar diagrammet ovan att 37% har svarat orsak, 31% konsekvens samt 32% avvikande svar. Fördelningen av hur många som svarat efter orsak på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

Orsak (O0):	Vägverket	36%
	Polis	25%
	Kommun	50%

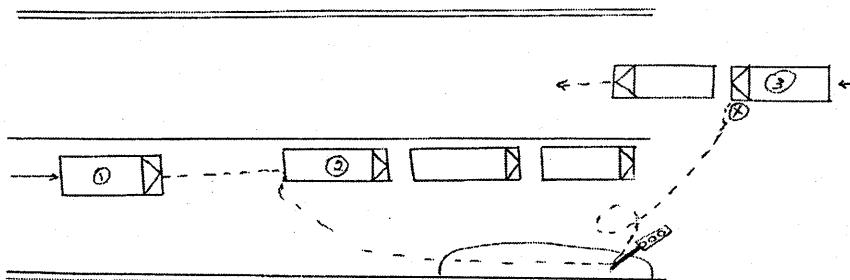
Fördelningen av hur många som svarat efter konsekvens på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

Konsekvens (K4):	Vägverket	36%
	Polis	25%
	Kommun	33%

Kommentar i testformuläret från en deltagare:

- Bussen och bilen räknas som primära.

Fall 9



Personbil 1 kommer i hög fart och ser inte att det bildas kö längre fram. Personbil 1 kör in i baken på personbil 2 och sladdar vidare mot en stolpe, snurrar sedan ett varv och kommer därefter över på fel sida av vägen och kolliderar med personbil 3.

Facit: Orsak: U1
Konsekvens: M2

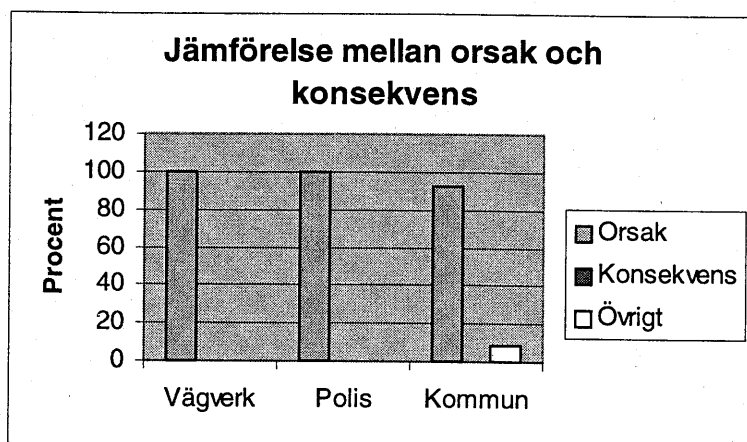


Diagram 9a: Fördelning mellan orsak och konsekvens för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 1:

I diagrammet kan utläsas att 97% har svarat att olyckan skall klassificeras enligt orsak medan 3% har lämnat ett avvikande svar.

Förklaring av koder som återfinns i diagram och facit:

M2 - Något av motorfordonen kör av vägen eller kör på fast föremål eller annat element.

O0 - Omkörningsolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna O1 - O2.

U0 - Upphinnandeolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna U1 - U2.

U1 - Som avser att köra rakt fram i konflikt med bakifrån upphinnande motorfordon vilket också avser att köra rakt fram (ej omkörning).

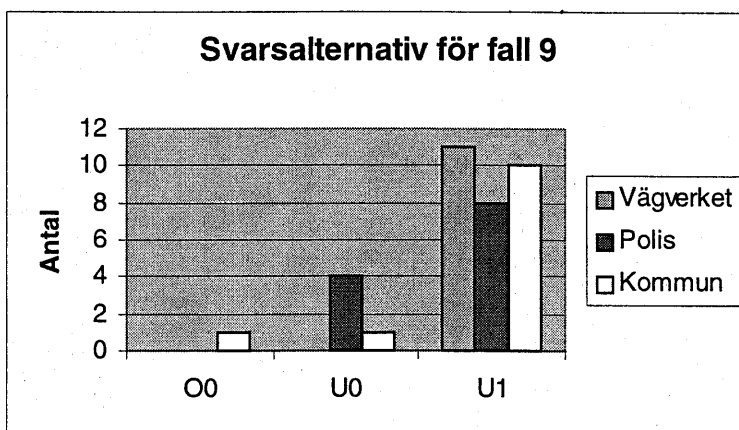


Diagram 9b: Fördelning av svar med undergrupp (nivå 2) för varje yrkeskategori.

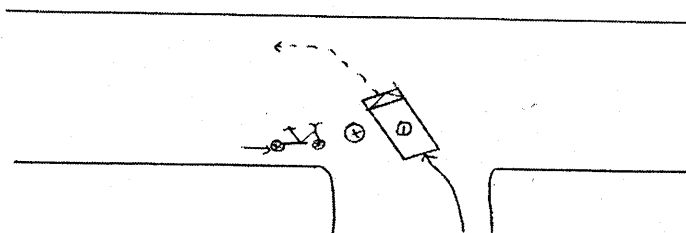
Analys på nivå 2:

Enligt nivå 2 visar diagrammet ovan att 83% har svarat orsak och 17% avvikande svar. Fördelningen av hur många som svarat efter orsak på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

Orsak (U1):	Vägverket	100%
	Polis	67%
	Kommun	83%

Kommentarer i testformuläret från tre deltagare:

- Trafikljuset antyder en korsning. Det framgår ej om vägen är primär eller sekundär.
- Första olyckan räknas.
- Andra olyckan är en följd av den första.

Fall 10

Personbil 1 skall svänga ut på huvudled och ser inte cyklisten och kolliderar med denna.

Facit: Orsak: C6
Konsekvens: C6

Analys på nivå 1:

Enligt nivå 1 har 100% svarat orsak och konsekvens.

Förklaring av koder som återfinns i diagram och facit:

C0 - Cykel-/mopedolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna C1 - C7.

C2 - Cykel/moped i omkörnings- eller upphinnandekonflikt med motorfordon.

C4 - Cykel/moped i konflikt med motorfordon från motriktat vägben. Minst ett av fordonen avser att svänga.

C5 - Cykel/moped i konflikt med motorfordon från korsande vägben. Inget ett av fordonen avser att svänga.

C6 - Cykel/moped i konflikt med motorfordon från korsande vägben. Minst ett av fordonen avser att svänga.

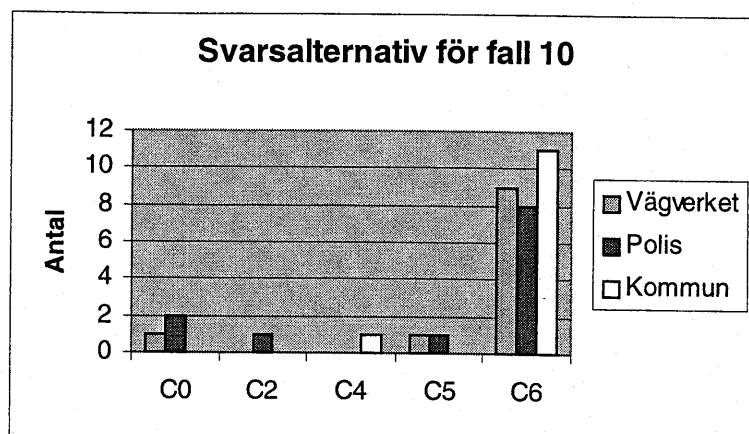
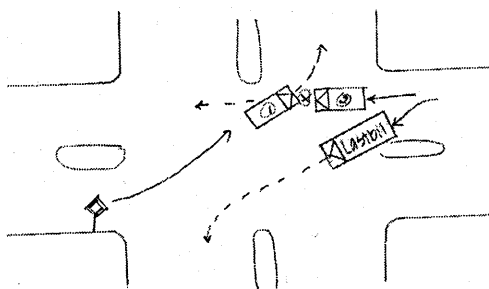


Diagram 10: Fördelning av svar med undergrupp (nivå 2) för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 2:

Enligt nivå 2 visar diagrammet ovan att 80% har svarat orsak och konsekvens samt 20% avvikande svar. Fördelningen av hur många som svarat efter orsak och konsekvens på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

Orsak och konsekvens (C6):	Vägverket	82%
	Polis	67%
	Kommun	92%

Fall 11

Personbil 1 har börjat svänga i korsningen och ej observerat personbil 2 som är skymd av en svängande lastbil.

Facit: Orsak: A3
Konsekvens: A3

Analys på nivå 1:

Enligt nivå 1 har 80% svarat orsak och konsekvens samt 20% avvikande svar.

Förklaring av koder som återfinns i diagram och facit:

A1 - Som avser att svänga åt vänster i konflikt med bakomvarande motorfordon.

A3 - Som avser att svänga av åt vänster i konflikt med motorfordon från motsatt håll vilket avser att köra rakt fram.

K1 - Som avser att svänga av åt vänster i konflikt med från sekundärväg kommande fordon.

K5 - Som avser att svänga av åt vänster i konflikt med från höger på primärväg kommande motorfordon vilket avser att köra rakt fram.

K7 - Som avser att svänga av åt höger i konflikt med från vänster på primärväg kommande motorfordon vilket avser att köra rakt fram.

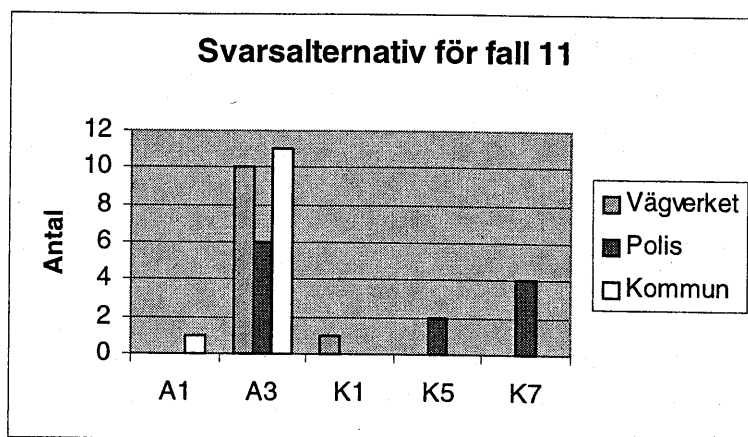


Diagram 11: Fördelning av svar med undergrupp (nivå 2) för varje yrkeskategori.

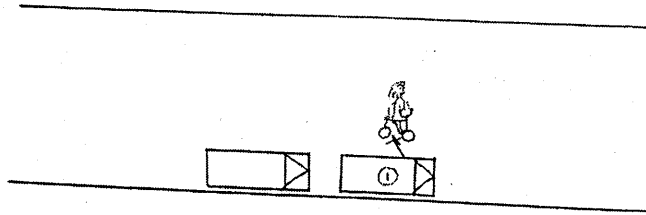
Analys på nivå 2:

Enligt nivå 2 visar diagrammet ovan att 77% har svarat orsak och konsekvens samt 23% avvikande svar. Fördelningen av hur många som svarat efter orsak och konsekvens på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

Orsak och konsekvens (A3):	Vägverket	91%
	Polis	50%
	Kommun	92%

Kommentar i testformuläret från en deltagare:

- Personbil 1 och lastbil är primära.

Fall 12

Personbil 1 slänger upp bildörren utan att se sig för och skadar en cyklist.

Facit: Orsak: V5
Konsekvens: C2

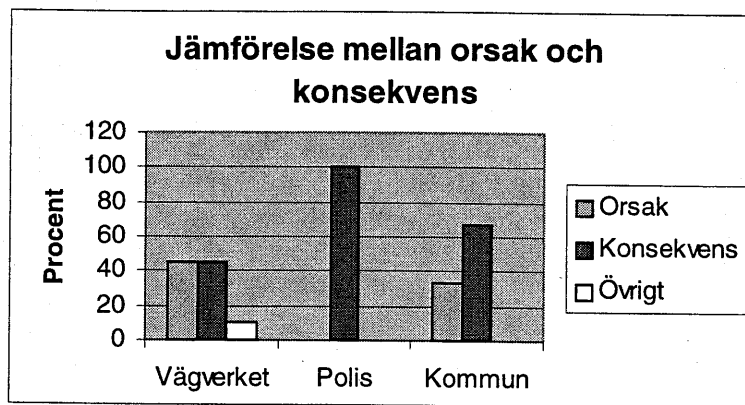


Diagram 12a: Fördelning mellan orsak och konsekvens för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 1:

I diagrammet kan utläsas att 26% har svarat att olyckan skall klassificeras enligt orsak, 71% enligt konsekvens samt 3% har avvikande svar på nivå 1. Alla inom polisen var eniga om att olyckan skulle konsekvensrelateras, även inom kommunen hade störst andel svarat enligt konsekvens. Inom Vägverket var det lika många som svarat enligt orsak och konsekvens.

Förklaring av koder som återfinns i diagram och facit:

C0 - Cykel-/mopedolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna C1 - C7.

C2 - Cykel/moped i omkörnings- eller upphinnandekonflikt med motorfordon.

F0 - Fotgängarolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna F1 - F9.

V4 - Cykel/moped i konflikt

- med annan cykel/moped
- eller fotgängare
- Cykel/moped:
 - kör omkull
 - eller av vägen
 - eller på fast föremål

V5 - Parkerat eller uppställt fordon, dock ej cykel/moped, i konflikt med annat fordon.

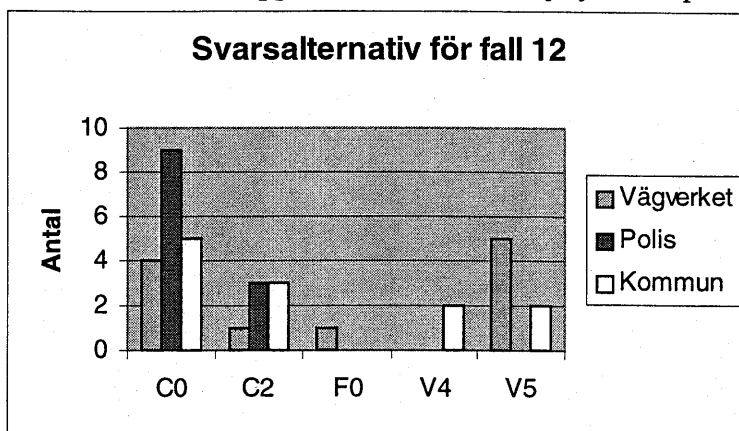


Diagram 12b: Fördelning av svar med undergrupp (nivå 2) för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 2:

Enligt nivå 2 visar diagrammet ovan att 20% har svarat orsak, 20% konsekvens samt 60% avvikande svar. Fördelningen av hur många som svarat efter orsak på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

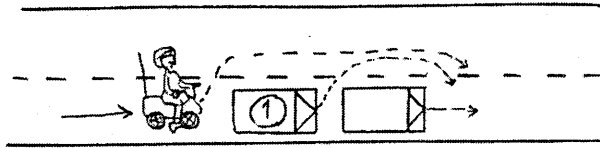
Orsak (V5):	Vägverket	45%
	Kommun	17%

Fördelningen av hur många som svarat efter konsekvens på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

Konsekvens (C2):	Vägverket	9%
	Polis	25%
	Kommun	25%

Kommentar i testformuläret från en deltagare:

- Uppställt fordon.

Fall 13

Personbil 1 planerar en omkörning. Bakifrån kommer en motorcykel i hög fart som också planerar en omkörning. När personbil 1 kör om hamnar motorcykeln i död vinkel och personbil 1 ser därför inte att motorcykeln kör om. Personbil 1 kör in i motorcykeln.

Facit: Orsak: O2
Konsekvens: O2

Analys på nivå 1:

Enligt nivå 1 har 100% svarat orsak och konsekvens.

Förklaring av koder som återfinns i diagram och facit:

O0 - Omkörningsolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna O1 - O2.

O2 - Omkörande och omkörda motorfordon kolliderar eller något av motorfordonen kör av vägen eller kör på fast föremål eller parkerat fordon.

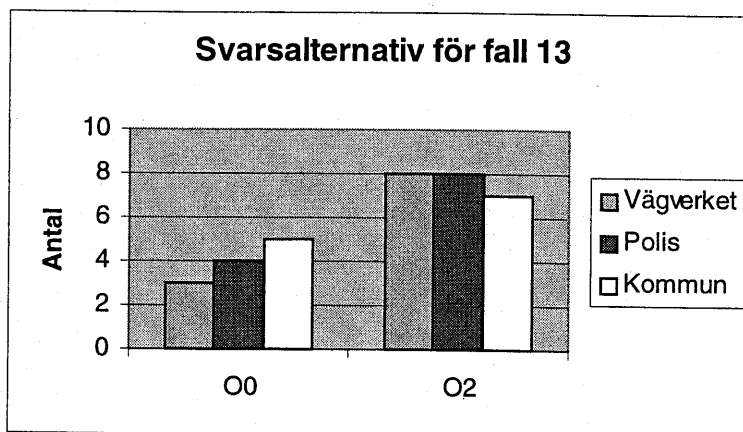


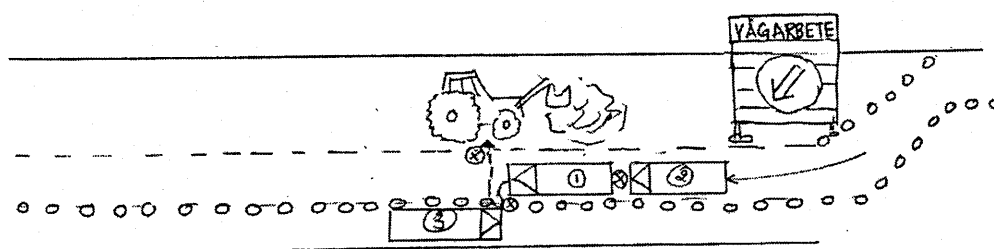
Diagram 13: Fördelning av svar med undergrupp (nivå 2) för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 2:

Enligt nivå 2 visar diagrammet ovan att 66% har svarat orsak och konsekvens samt 34% avvikande svar. Fördelningen av hur många som svarat efter orsak och konsekvens på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

Orsak och konsekvens (O2):	Vägverket	73%
	Polis	67%
	Kommun	58%

Fall 14



Det pågår ett vägarbete på Sommarvägen. Personbil 1 bromsar in när grävmaskinen svänger ut sin skopa. Personbil 1 väjer och frontalkrockar med personbil 3. Samtidigt hinner inte personbil 2 bromsa utan kör in i personbil 1, efter det att personbil 1 frontalkrockat med personbil 3. Detta leder till att personbil 1 fortsätter rakt in i grävmaskinen.

Facit: Orsak: V3
Konsekvens: M1

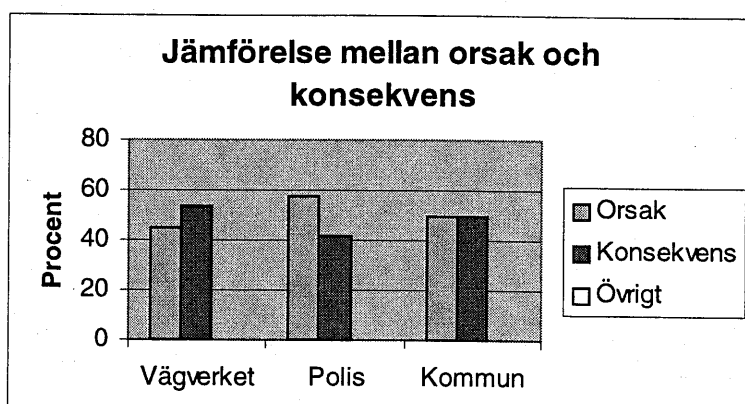


Diagram 14a: Fördelning mellan orsak och konsekvens för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 1:

I diagrammet kan utläsas att 51% har svarat att olyckan skall klassificeras enligt orsak och 49% enligt konsekvens. Diagrammet visar att hälften av kommunerna har svarat enligt orsak respektive konsekvens. Inom Vägverket har störst andel svarat enligt konsekvens medan inom polisen enligt orsak.

Förklaring av koder som återfinns i diagram och facit:

M0 - Mötesolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna M1 - M3.

M1 - Kollision mellan mötande motorfordon.

M2 - Något av motorfordonen kör av vägen eller kör på fast föremål eller annat element.

M3 - Kollision mellan mötande motorfordon eller något av motorfordonen kör av vägen eller kör på fast föremål eller annat element.

V0 - Rullande motorfordon utan förare.

- Motorfordon kör på eller påverkas av föremål som normalt ej förekommer på väg.
- Konflikter mellan motorfordon och övriga icke-motorfordon.
- Övriga variaolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna V1 - V6.

V3 - Traktor/motorredskap i konflikt med fordon eller fotgängare.

V5 - Parkerat eller uppställt fordon, dock ej cykel/moped, i konflikt med annat fordon.

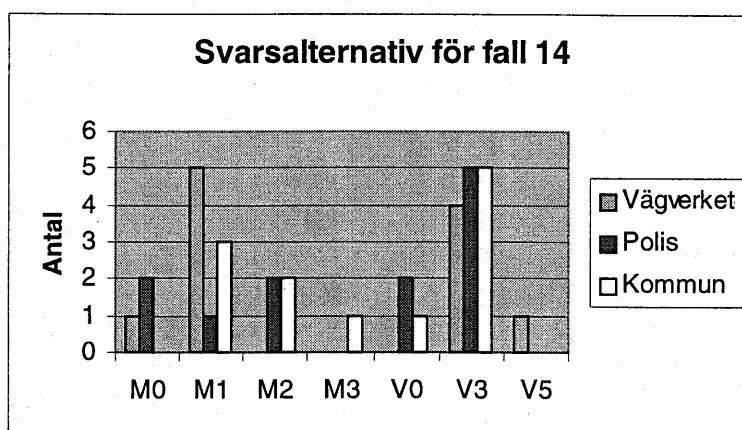


Diagram 12b: Fördelning av svar med undergrupp (nivå 2) för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 2:

Enligt nivå 2 visar diagrammet ovan att 40% har svarat orsak, 26% konsekvens samt 34% avvikande svar. Fördelningen av hur många som svarat efter orsak på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

Orsak (V3):	Vägverket	36%
	Polis	42%
	Kommun	42%

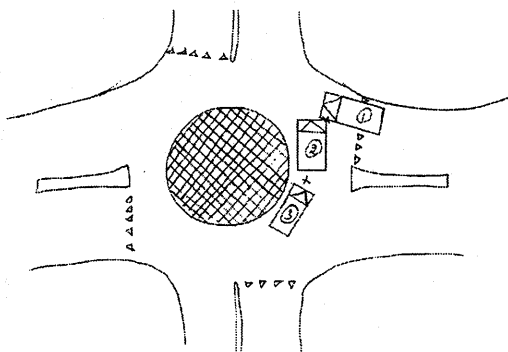
Fördelningen av hur många som svarat efter konsekvens på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

Konsekvens (M1):	Vägverket	45%
	Polis	8%
	Kommun	25%

Kommentarer i testformuläret från tre deltagare:

- Personbil 1 gör en manöver för att väja vägarbetet.
- Vägarbetet är inte primärt men vi använder en kod.
- Det är en följdolycka.

Fall 15



Personbil 1 färdas på huvudled och skall köra in i en rondell. När personbil 1 kör in i rondellen kolliderar personbil 1 med personbil 2. Personbil 3 hinner ej bromsa i tid och kör in i personbil 2.

Facit: Orsak: K0
Konsekvens: U0

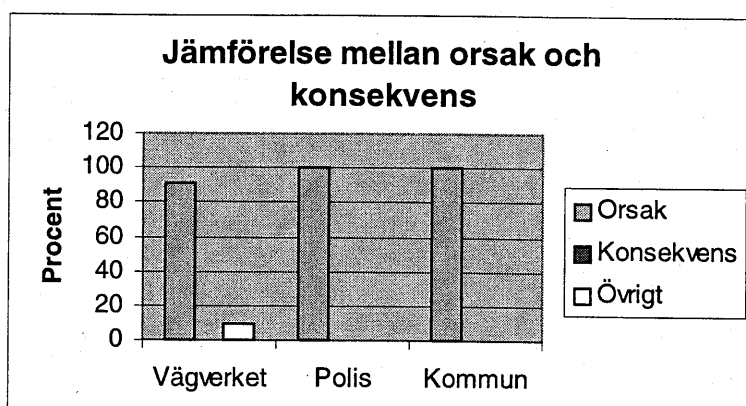


Diagram 15a: Fördelning mellan orsak och konsekvens för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 1:

I diagrammet kan utläsas att 97% har svarat att olyckan skall klassificeras enligt orsak och 3% har avvikande svar på nivå 1. Alla inom polis och kommun var eniga om att olyckan skulle orsaksrelateras och de flesta inom Vägverket har svarat att olyckan skulle orsaksrelateras.

Förklaring av koder som återfinns i diagram och facit:

A0 - Avsvängsolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna A1 - A8.

K0 - Korsandeolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna K1 - K7.

K1 - Som avser att svänga av åt vänster i konflikt med från sekundärväg kommande fordon.

K2 - Som avser att svänga av åt höger i konflikt med från sekundärväg kommande motorfordon.

K3 - Som avser att köra rakt fram i konflikt med från vänster på sekundärväg kommande motorfordon vilket avser att köra rakt fram.

K4 - Som avser att köra rakt fram i konflikt med från höger på sekundärväg kommande motorfordon vilket avser att köra rakt fram.

K7 - Som avser att svänga av åt höger i konflikt med från vänster på primärväg kommande motorfordon vilket avser att köra rakt fram.

U0 - Upphinnandeolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna U1 - U2.

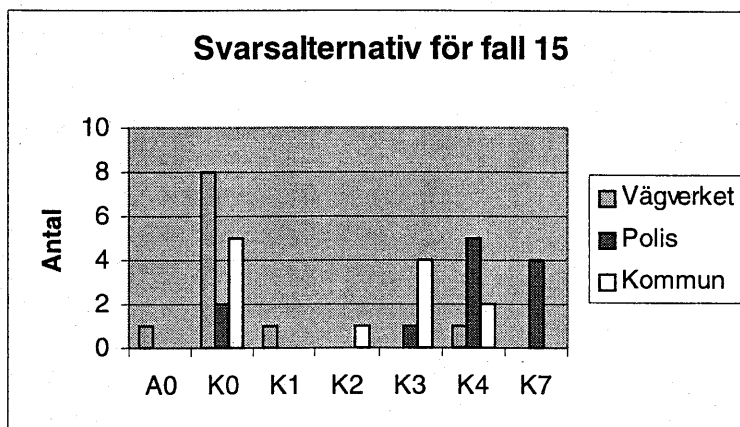


Diagram 15b: Fördelning av svar med undergrupp (nivå 2) för varje yrkeskategori.

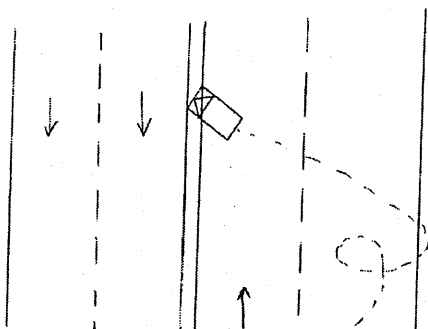
Analys på nivå 2:

Enligt nivå 2 visar diagrammet ovan att 43% har svarat orsak samt 57% avvikande svar. Fördelningen av hur många som svarat efter orsak på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

Orsak (K0):	Vägverket	73%
	Polis	17%
	Kommun	42%

Kommentarer i testformuläret från sex deltagare:

- Beroende på fordonens tänkta färdväg.
- Kodat efter antagandet att de skall rakt fram.
- Detta är en korsningsolycka men osäkert vilken typ.
- Varje tillfart i en cirkulationsplats betraktas som särskild korsning.
- Vid cirkulationsplats och trafikplats blir alltid kodsiffran noll.
- Rondell räknas som korsning. Första olyckan räknas.

Fall 16

Personbil kör på en Europaväg. Personbilen får sladd i det mycket hala väglaget. Bilen sladdar åt höger men föraren lyckades parera, men sedan roterar bilen och åker ner i diket och kastas ut på vägen och in i mitträcket.

Facit: Orsak: S1
Konsekvens: S1

Analys på nivå 1:

Enligt nivå 1 har 100% svarat orsak och konsekvens.

Förklaring av koder som återfinns i diagram och facit:**S0 - Motorfordon:**

- kör på eller påverkas av föremål som kan förväntas förekomma på vägen, ojämn väg eller hal asfalt
- har för hög last
- har släp som tappas eller välter, dock ej om det sker efter dikeskörning eller kollision

S1 - Avser att köra rakt fram, men kör av vägen eller på fast föremål på vägbanan.

S2 - Avser att svänga av åt vänster eller höger men kör av vägen eller på fast föremål på vägbanan.

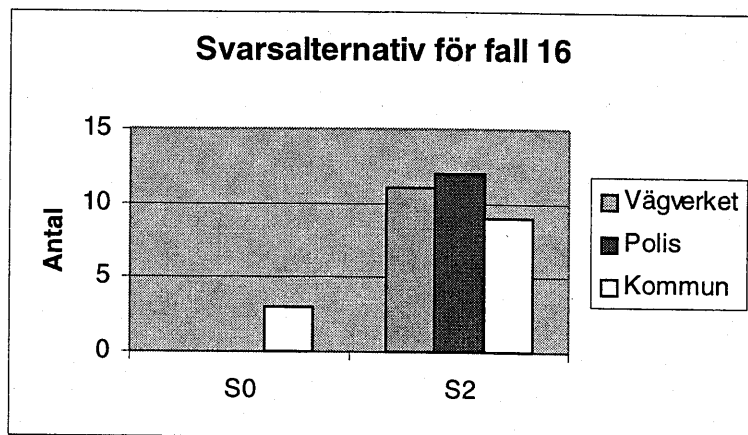


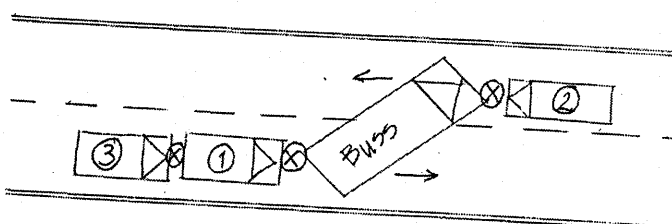
Diagram 16: Fördelning av svar med undergrupp (nivå 2) för varje yrkeskategori.

TILLFÖRLITLIGHET HOS TRAFIKOLYCKSKLASSIFICERING

Analys på nivå 2:

Enligt nivå 2 visar diagrammet att 100% har svarat med avvikande svar.

Fall 17



En buss får sladd och hamnar enligt figur. Personbil 1 och personbil 2 hinner inte bromsa i tid och kolliderar med bussen. Personbil 3 hinner inte heller bromsa utan kör in i baken på personbil 1.

Facit: Orsak: S0
Konsekvens: U1

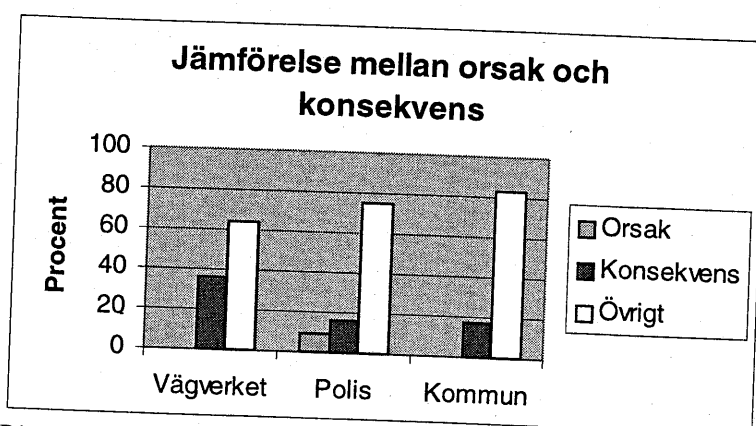


Diagram 17a: Fördelning mellan orsak och konsekvens för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 1:

I diagrammet kan utläsas att 3% har svarat att olyckan skall klassificeras enligt orsak, 26% enligt konsekvens samt 71% har avvikande svar på nivå 1.

Förklaring av koder som återfinns i diagram och facit:

M0 - Mötesolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna M1 - M3.

M1 - Kollision mellan mötande motorfordon.

M3 - Kollision mellan mötande motorfordon eller något av motorfordonen kör av vägen eller kör på fast föremål eller annat element.

S0 - Motorfordon:

- kör på eller påverkas av föremål som kan förväntas förekomma på vägen, ojämn väg eller hal asfalt
- har för hög last
- har släp som tappas eller välter, dock ej om det sker efter dikeskörning eller kollision

S1 - Avser att köra rakt fram, men kör av vägen eller på fast föremål på vägbanan.

U0 - Upphinnandeolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna U1 - U2.

U1 - Som avser att köra rakt fram i konflikt med bakifrån upphinnande motorfordon vilket också avser att köra rakt fram (ej omkörning).

V0 - Rullande motorfordon utan förare.

- Motorfordon kör på eller påverkas av föremål som normalt ej förekommer på väg.
- Konflikter mellan motorfordon och övriga icke-motorfordon.
- Övriga variaolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna V1 - V6.

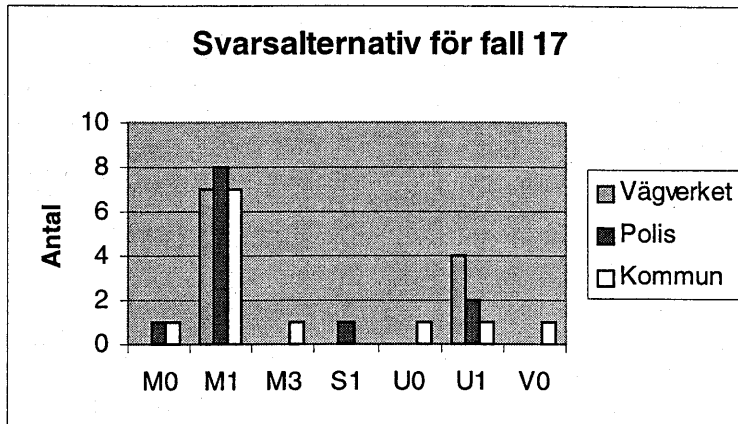


Diagram 17b: Fördelning av svar med undergrupp (nivå 2) för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 2:

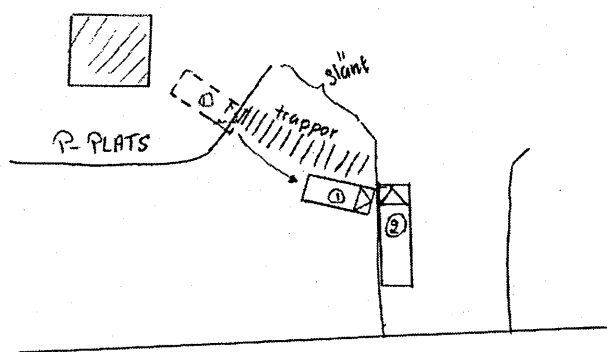
Enligt nivå 2 visar diagrammet ovan att 20% har svarat konsekvens och 80% avvikande svar. Fördelningen av hur många som svarat efter konsekvens på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

Konsekvens (U1):	Vägverket	36%
	Polis	17%
	Kommun	8%

Kommentar i testformuläret från en deltagare:

- Kommunen kodade detta som singelolycka, bussen är den primära olycksorsaken.

Fall 18



Föraren i personbil 1 blir hastigt sjuk och tappar kontrollen över bilen. Personbil 1 rullar nedför en slänt och trappor innan den kolliderar med en parkerad lastbil 2.

Facit: Orsak: S0
Konsekvens: V5

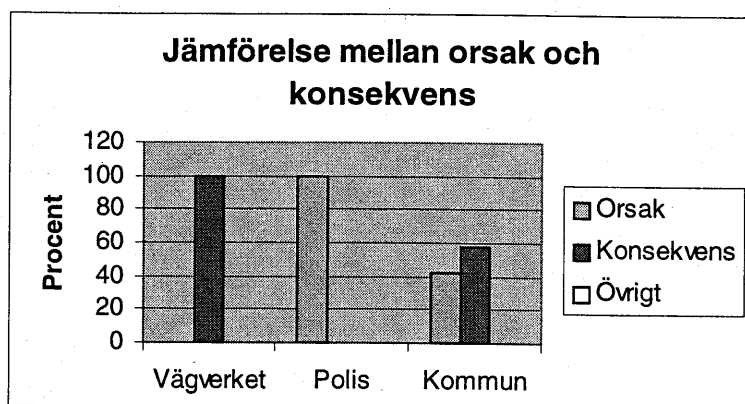


Diagram 18a: Fördelning mellan orsak och konsekvens för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 1:

I diagrammet kan utläsas att 45% har svarat att olyckan skall klassificeras enligt orsak och 55% enligt konsekvens. Alla inom Vägverket var eniga om att olyckan skulle konsekvensrelateras liksom de flesta inom kommunen. Samtliga inom polisen ansåg dock att olyckan skulle orsaksrelateras.

Förklaring av koder som återfinns i diagram och facit:

S0 - Motorfordon:

- kör på eller påverkas av föremål som kan förväntas förekomma på vägen, ojämn väg eller hal asfalt
- har för hög last
- har släp som tappas eller välter, dock ej om det sker efter dikeskörning eller kollision

S1 - Avser att köra rakt fram, men kör av vägen eller på fast föremål på vägbanan.

V0 - Rullande motorfordon utan förare.

- Motorfordon kör på eller påverkas av föremål som normalt ej förekommer på väg.
- Konflikter mellan motorfordon och övriga icke-motorfordon.
- Övriga variaolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna V1 - V6.

V5 - Parkerat eller uppställt fordon, dock ej cykel/moped, i konflikt med annat fordon.

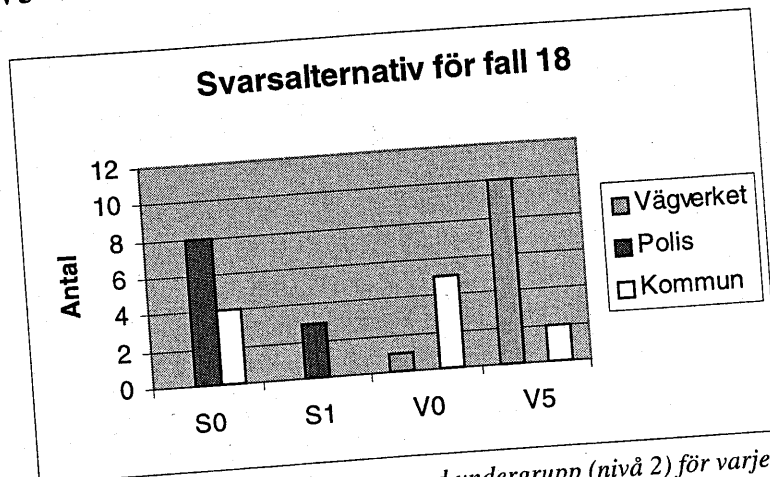


Diagram 18b: Fördelning av svar med undergrupp (nivå 2) för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 2:

Enligt nivå 2 visar diagrammet ovan att 36% har svarat orsak, 36% konsekvens samt 28% avvikande svar. Fördelningen av hur många som svarat efter orsak på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

Orsak (S0):	Polis	73%
	Kommun	36%

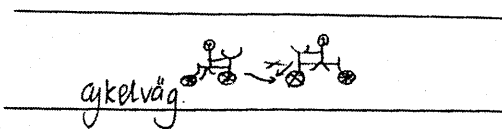
Fördelningen av hur många som svarat efter konsekvens på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

Konsekvens (V5):	Vägverket	91%
	Kommun	18%

Kommentarer i testformuläret från två deltagare:

- Är detta en vägtrafikolycka?
- Kodas efter det uppställda fordonet.

Fall 19



Båda cyklisterna väjer för varandra, fast åt samma håll och kolliderar.

Facit: Orsak: V4
Konsekvens: V4

Analys på nivå 1:

Enligt nivå 1 har 71% svarat orsak och konsekvens samt 29% avvikande svar.

Förklaring av koder som återfinns i diagram och facit:

C0 - Cykel-/mopedolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna C1 - C7.

M1 - Kollision mellan mötande motorfordon.

V4 - Cykel/moped i konflikt
- med annan cykel/moped
- eller fotgängare
- Cykel/moped:
- kör omkull
- eller av vägen
- eller på fast föremål

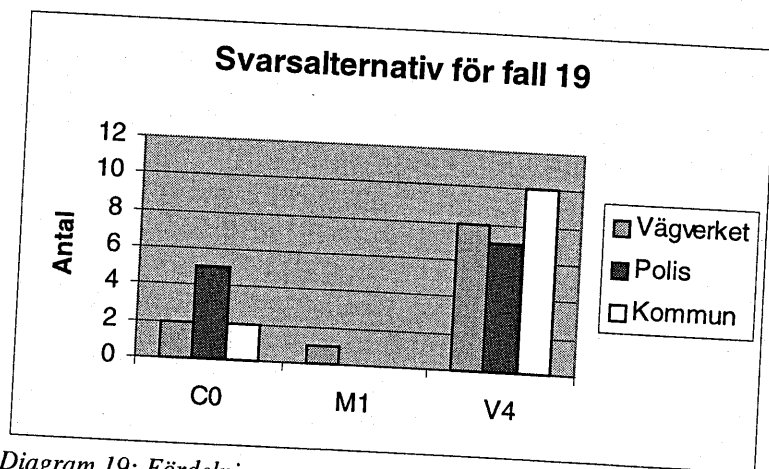


Diagram 19: Fördelning av svar med undergrupp (nivå 2) för varje yrkeskategori.

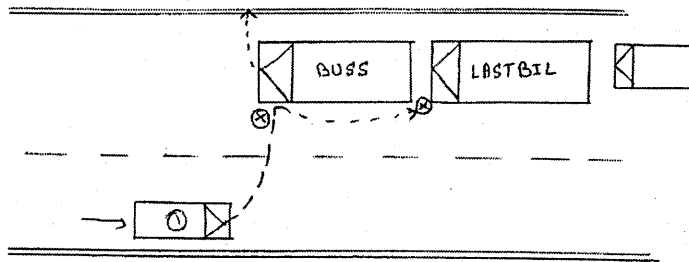
Analys på nivå 2:

Enligt nivå 2 visar diagrammet ovan att 71% har svarat orsak och konsekvens samt 29% avvikande svar. Fördelningen av hur många som svarat efter orsak och konsekvens på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

Orsak och konsekvens (V4):	Vägverket	73%
	Polis	58%
	Kommun	83%

Kommentar i testformuläret från en deltagare:

- Två cyklar i en olycka hamnar under variagruppern.

Fall 20

Personbil 1 kommer av okänd anledning över på fel sida av vägen och kolliderar med en buss. Bussen väjer för sent och kan inte undvika olyckan. Bussen åker ned i diket. Personbil 1 kolliderar även med lastbil som kommer efter bussen.

Facit: Orsak: S1
Konsekvens: M1

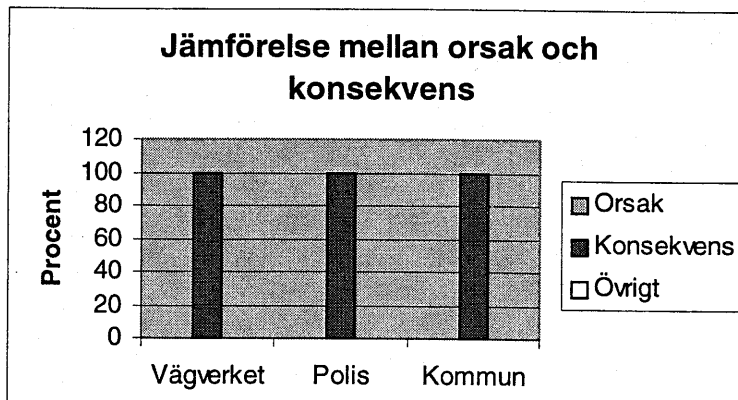


Diagram 20a: Fördelning mellan orsak och konsekvens för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 1:

I diagrammet kan utläsas att 100% har svarat att olyckan skall klassificeras enligt konsekvens på nivå 1.

Förklaring av koder som återfinns i diagram och facit:

M0 - Mötesolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna M1 - M3.

M1 - Kollision mellan mötande motorfordon.

M2 - Något av motorfordonen kör av vägen eller kör på fast föremål eller annat element.

M3 - Kollision mellan mötande motorfordon eller något av motorfordonen kör av vägen eller kör på fast föremål eller annat element.

S1 - Avser att köra rakt fram, men kör av vägen eller på fast föremål på vägbanan.

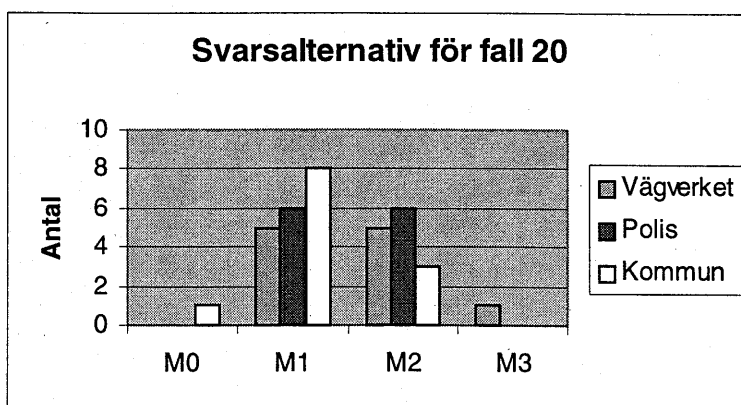
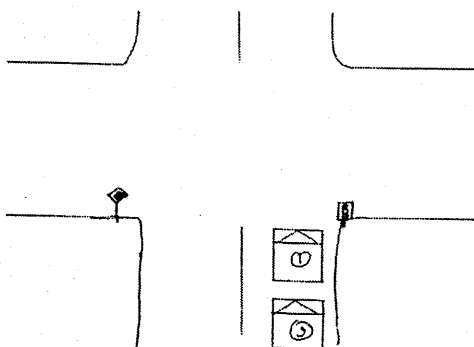


Diagram 20b: Fördelning av svar med undergrupp (nivå 2) för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 2:

Enligt nivå 2 visar diagrammet ovan att 54% har svarat konsekvens och 46% avvikande svar. Fördelningen av hur många som svarat efter konsekvens på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

Konsekvens (M1):	Vägverket	45%
	Polis	50%
	Kommun	67%

Fall 21

Signalen visade grön – gult och personbil 1 tror sig hinna innan det blir rött. Signalen slår om till rött och personbil 1 blir tvungen att bromsa in. Personbil 2 hinner inte bromsa och kör in i personbil 1.

Facit: Orsak: U2
Konsekvens: U2

Analys på nivå 1:

Enligt nivå 1 har 94% svarat orsak och konsekvens samt 6% avvikande svar.

Förklaring av koder som återfinns i diagram och facit:

K0 - Korsandeolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna K1 - K7.

U0 - Upphinnandeolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna U1 - U2.

U1 - Som avser att köra rakt fram i konflikt med bakifrån upphinnande motorfordon vilket också avser att köra rakt fram (ej omkörning).

U2 - Som avser att köra rakt fram i konflikt med bakifrån upphinnande motorfordon vilket också avser att köra rakt fram (ej omkörning).

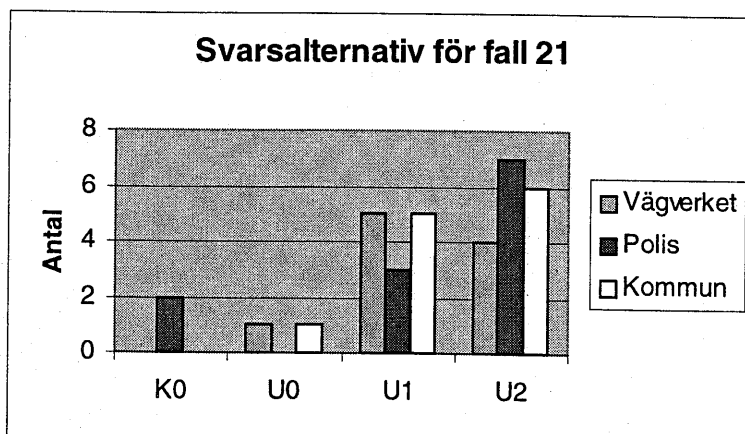


Diagram 21: Fördelning av svar med undergrupp (nivå 2) för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 2:

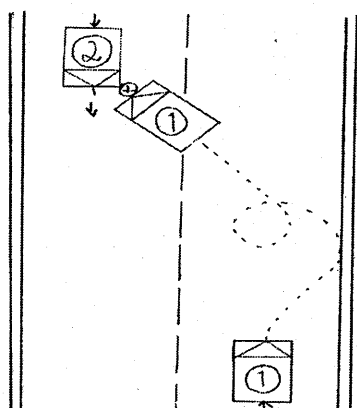
Enligt nivå 2 visar diagrammet ovan att 50% har svarat orsak och konsekvens samt 50% avvikande svar. Fördelningen av hur många som svarat efter orsak och konsekvens på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

Orsak och konsekvens (U2):	Vägverket	40%
	Polis	58%
	Kommun	50%

Kommentar i testformuläret från en deltagare:

- Olyckstyp beroende på bilarnas färdväg i korsningen, samt vilken väg som är primär.

Fall 22



Det är mycket halt väglag. Personbil 1 sladdar in i vägräcket och studsar ut på vägbanan igen, snurrar därefter runt och kör in i personbil 2.

Facit: Orsak: S1
Konsekvens: M1

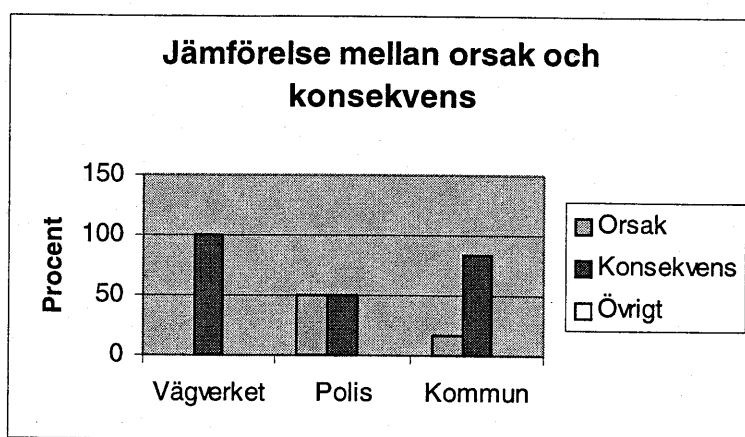


Diagram 22a: Fördelning mellan orsak och konsekvens för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 1:

I diagrammet kan utläsas att 23% har svarat att olyckan skall klassificeras enligt orsak och 77% enligt konsekvens på nivå 1. Alla inom Vägverket var eniga om att olyckan skulle konsekvensrelateras liksom hälften av poliserna konsekvens. Inom kommunerna svarade de flesta konsekvens.

Förklaring av koder som återfinns i diagram och facit:

M0 - Mötesolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna M1 - M3.

M1 - Kollision mellan mötande motorfordon.

M2 - Något av motorfordonen kör av vägen eller kör på fast föremål eller annat element.

S1 - Avser att köra rakt fram, men kör av vägen eller på fast föremål på vägbanan.

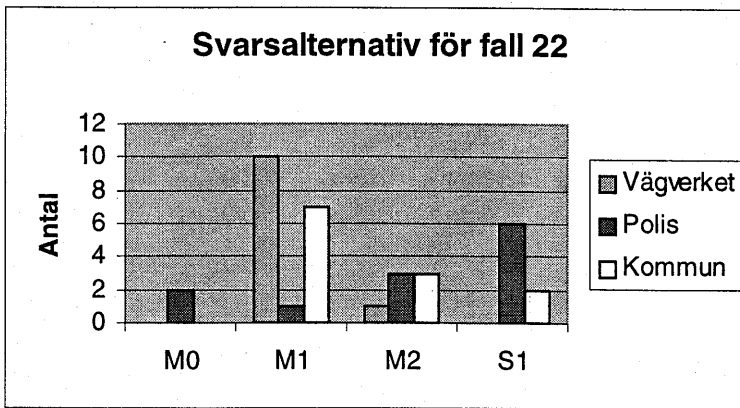


Diagram 22b: Fördelning av svar med undergrupp (nivå 2) för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 2:

Enligt nivå 2 visar diagrammet ovan att 23% har svarat orsak, 51% konsekvens samt 26% avvikande svar. Fördelningen av hur många som svarat efter orsak på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

Orsak (S1):	Polis	50%
	Kommun	17%

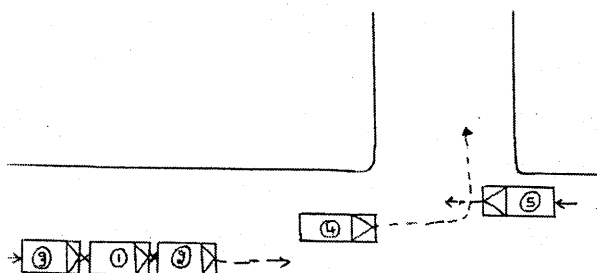
Fördelningen av hur många som svarat efter konsekvens på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

Konsekvens (M1):	Vägverket	91%
	Polis	8%
	Kommun	58%

Kommentarer i testformuläret från två deltagare:

- Vägverket klassar den säkert som en mötesolycka då det inte är ett ensamt fordon.
- Primärt: personbil 1 kör av vägen in i ett räcke, studsar ut och kraschar med bil på mötande körfält (vilket är sekundärt). Inget val stämmer riktigt med typfallen.

Fall 23



Personbil 4 svänger vänster och ser personbil 5 för sent och bromsar in. Personbil 1 höll inte avstånd till personbil 2 och kör in i denna. Personbil 3 hinner inte bromsa och kör in i personbil 1.

Facit: Orsak: A1
Konsekvens: U1

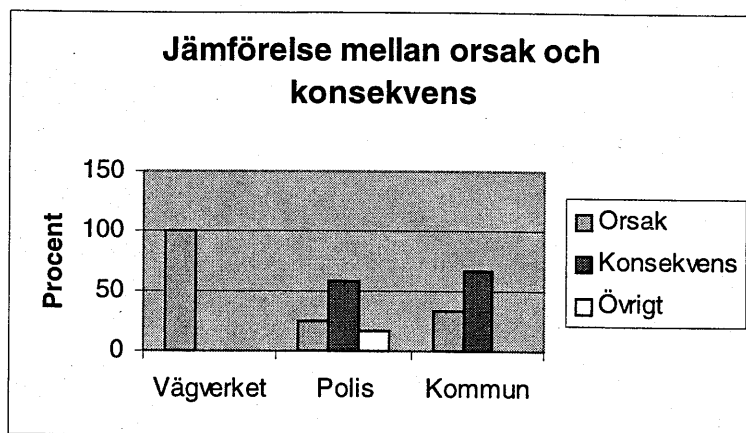


Diagram 23a: Fördelning mellan orsak och konsekvens för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 1:

I diagrammet kan utläsas att 51% har svarat att olyckan skall klassificeras enligt orsak, 43% enligt konsekvens samt 6% har avvikande svar på nivå 1. Alla inom Vägverket var eniga om att olyckan skulle orsaksrelateras. Inom både polis och kommun har de flesta svarat enligt konsekvens.

Förklaring av koder som återfinns i diagram och facit:

A0 - Avsvängsolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna A1 - A8.

A1 - Som avser att svänga åt vänster i konflikt med bakomvarande motorfordon.

A3 - Som avser att svänga av åt vänster i konflikt med motorfordon från motsatt håll vilket avser att köra rakt fram.

A5 - Som avser att svänga åt vänster i konflikt med bakomvarande motorfordon.

K0 - Korsandeolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna K1 - K7.

U0 - Upphinnandeolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna U1 - U2.

U1 - Som avser att köra rakt fram i konflikt med bakifrån upphinnande motorfordon vilket också avser att köra rakt fram (ej omkörning).

U2 - Som avser att köra rakt fram i konflikt med bakifrån upphinnande motorfordon vilket också avser att köra rakt fram (ej omkörning).

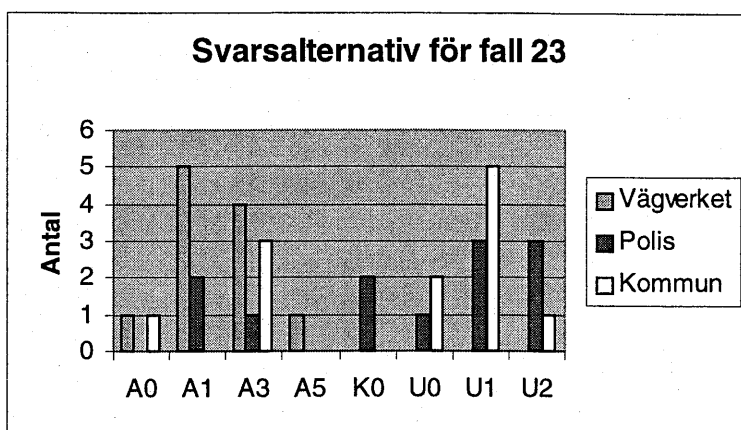


Diagram 23b: Fördelning av svar med undergrupp (nivå 2) för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 2:

Enligt nivå 2 visar diagrammet ovan att 20% har svarat orsak, 23% konsekvens samt 57% avvikande svar. Fördelningen av hur många som svarat efter orsak på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

Orsak (A1):	Vägverket	45%
	Polis	17%

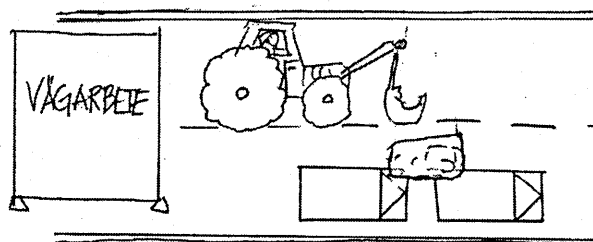
Fördelningen av hur många som svarat efter konsekvens på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

Konsekvens (U1):	Polis	25%
	Kommun	42%

Kommentarer i testformuläret från tre deltagare:

- Är det en sekundärväg?
- Personbil 2 borde kunna köra förbi.
- Orsaken är en avsvängningsolycka.

Fall 24



Två personbilar hamnar av okänd anledning på avspärrat område vid ett vägarbete. Ett stenblock ramlar ur en grävsropa och träffar de två personbilarna.

Facit: Orsak: S0
Konsekvens: V0

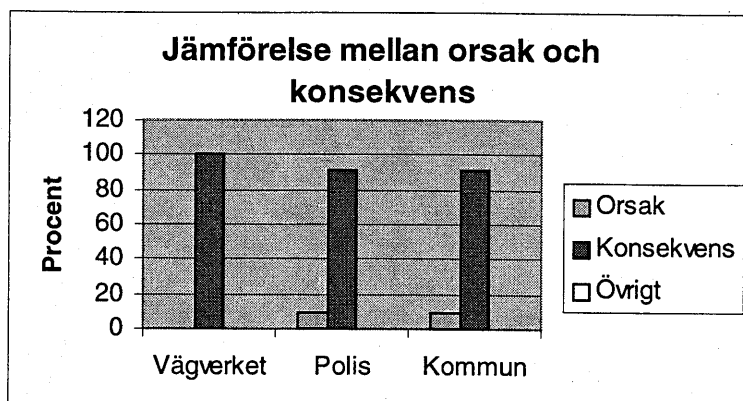


Diagram 24a: Fördelning mellan orsak och konsekvens för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 1:

I diagrammet kan utläsas att 6% har svarat att olyckan skall klassificeras enligt orsak och 94% enligt konsekvens på nivå 1. Alla inom Vägverket var eniga om att olyckan skulle konsekvensrelateras och de flesta av poliserna och kommunerna.

Förklaring av koder som återfinns i diagram och facit:

S0 - Motorfordon:

- kör på eller påverkas av föremål som kan förväntas förekomma på vägen, ojämn väg eller hal asfalt
- har för hög last
- har släp som tappas eller välter, dock ej om det sker efter dikeskörning eller kollision

V0 - Rullande motorfordon utan förare.

- Motorfordon kör på eller påverkas av föremål som normalt ej förekommer på väg.
- Konflikter mellan motorfordon och övriga icke-motorfordon.
- Övriga variaolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna V1 - V6.

V3 - Traktor/motorredskap i konflikt med fordon eller fotgängare.

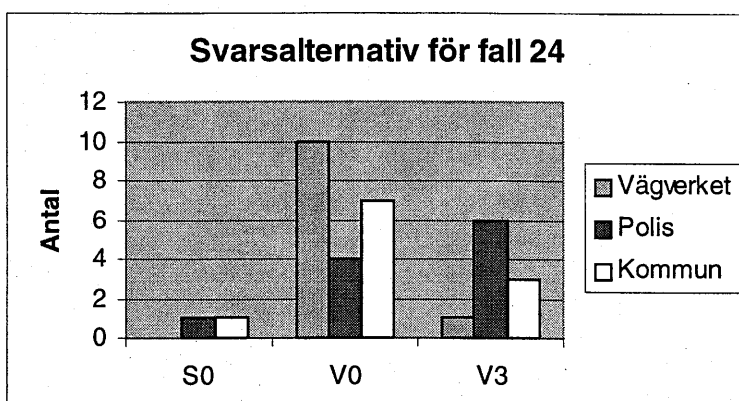


Diagram 24b: Fördelning av svar med undergrupp (nivå 2) för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 2:

Enligt nivå 2 visar diagrammet ovan att 6% har svarat orsak, 64% konsekvens samt 30% avvikande svar. Fördelningen av hur många som svarat efter orsak på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

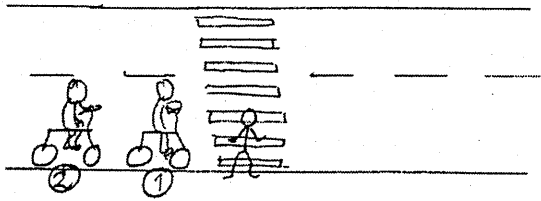
Orsak (S0):	Polis	9%
	Kommun	9%

Fördelningen av hur många som svarat efter konsekvens på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

Konsekvens (V0):	Vägverket	91%
	Polis	36%
	Kommun	64%

Kommentarer i testformuläret från två deltagare:

- Detta är heller ingen vägtrafikolycka, inom avspärrat område.
- Kod för vägarbete.

Fall 25

Kalle är på väg över gatan, men han ser inte cyklist 1 som kommer på vägen. Cyklist 1 bromsar för att inte köra på Kalle. Bakifrån kommer cyklist 2 i full fart och cyklar på cyklist 1.

Facit: Orsak: V4
Konsekvens: V4

Analys på nivå 1:

Enligt nivå 1 har 74% svarat orsak och konsekvens samt 26% avvikande svar.

Förklaring av koder som återfinns i diagram och facit:

C0 - Cykel-/mopedolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna C1 - C7.

F0 - Fotgängarolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna F1 - F9.

- V4** - Cykel/moped i konflikt
- med annan cykel/moped
 - eller fotgängare
 - Cykel/moped:
 - kör omkull
 - eller av vägen
 - eller på fast föremål

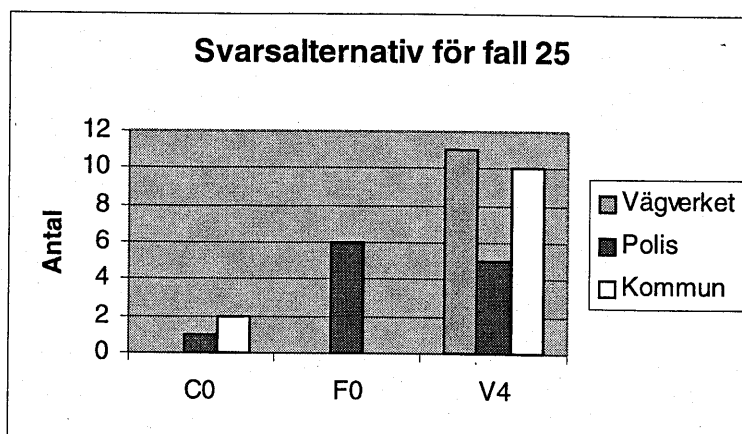


Diagram 25: Fördelning av svar med undergrupp (nivå 2) för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 2:

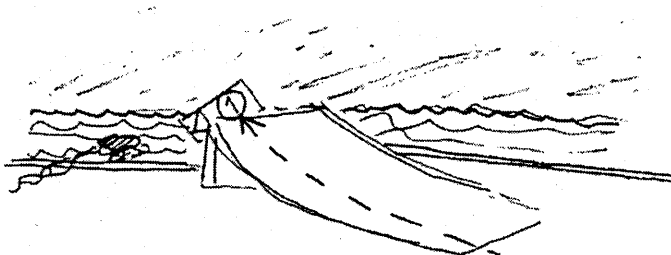
Enligt nivå 2 visar diagrammet ovan att 74% har svarat orsak och konsekvens samt 26% avvikande svar. Fördelningen av hur många som svarat efter orsak och konsekvens på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

Orsak och konsekvens (V4):	Vägverket	100%
	Polis	42%
	Kommun	83%

Kommentar i testformuläret från en deltagare:

- Bör ändras under fotgängarolycka.

Fall 26



Det råder mörker och tät dimma. Kalle tror att han kör upp på rätt ramp till färjan. Men det var fel. Bilen fortsätter ut över rampen.

Facit: Orsak: V0
Konsekvens: V0

Analys på nivå 1:

Enligt nivå 1 har 18% svarat orsak och konsekvens samt 82% avvikande svar.

Förklaring av koder som återfinns i diagram och facit:**S0 - Motorfordon:**

- kör på eller påverkas av föremål som kan förväntas förekomma på vägen, ojämn väg eller hal asfalt
- har för hög last
- har släp som tappas eller välter, dock ej om det sker efter dikeskörning eller kollision

S1 - Avser att köra rakt fram, men kör av vägen eller på fast föremål på vägbanan.

S3 - Avser att köra rakt fram men kör av vägen eller på fast föremål på vägbanan.

V0 - Rullande motorfordon utan förare.

- Motorfordon kör på eller påverkas av föremål som normalt ej förekommer på väg.
- Konflikter mellan motorfordon och övriga icke-motorfordon.
- Övriga variaolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna V1 - V6.

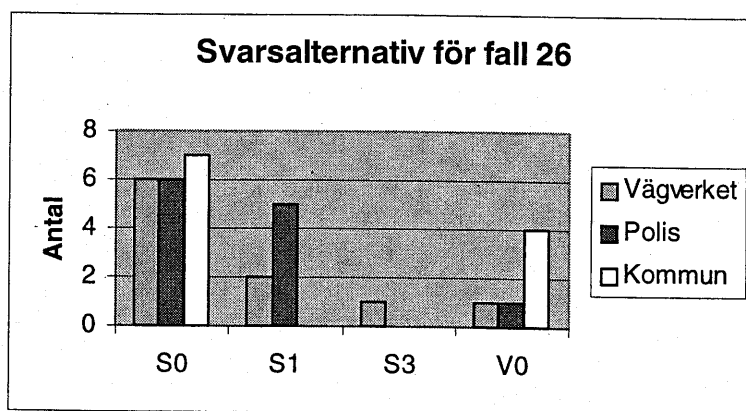


Diagram 26: Fördelning av svar med undergrupp (nivå 2) för varje yrkeskategori.

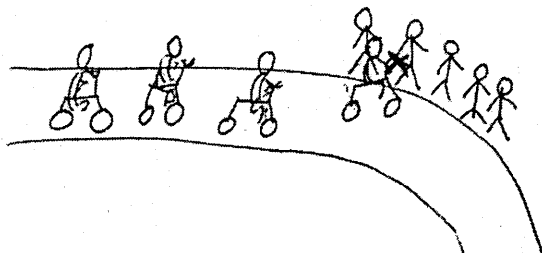
Analys på nivå 2:

Enligt nivå 2 visar diagrammet ovan att 18% har svarat orsak och konsekvens samt 82% avvikande svar. Fördelningen av hur många som svarat efter orsak och konsekvens på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

Orsak och konsekvens (V0):	Vägverket	10%
	Polis	8%
	Kommun	36%

Kommentar i testformuläret från en deltagare:

- Med stor sannolikhet privat område.

Fall 27

En folkmassa står och hejar fram cyklisterna i postgirot. En av cyklisterna cyklar för snabbt in i kurvan och fortsätter rakt in i folkmassan. Några av åskådarna blir påkörda av cyklisten.

Facit: Orsak: V4
Konsekvens: V4

Analys på nivå 1:

Enligt nivå 1 har 73% svarat orsak och konsekvens samt 27% avvikande svar.

Förklaring av koder som återfinns i diagram och facit:

C0 - Cykel-/mopedolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna C1 - C7.

F0 - Fotgängarolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna F1 - F9.

V0 - Rullande motorfordon utan förare.

- Motorfordon kör på eller påverkas av föremål som normalt ej förekommer på väg.
- Konflikter mellan motorfordon och övriga icke-motorfordon.
- Övriga variaolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna V1 - V6.

V4 - Cykel/moped i konflikt

- med annan cykel/moped
- eller fotgängare
- Cykel/moped:
 - kör omkull
 - eller av vägen
 - eller på fast föremål

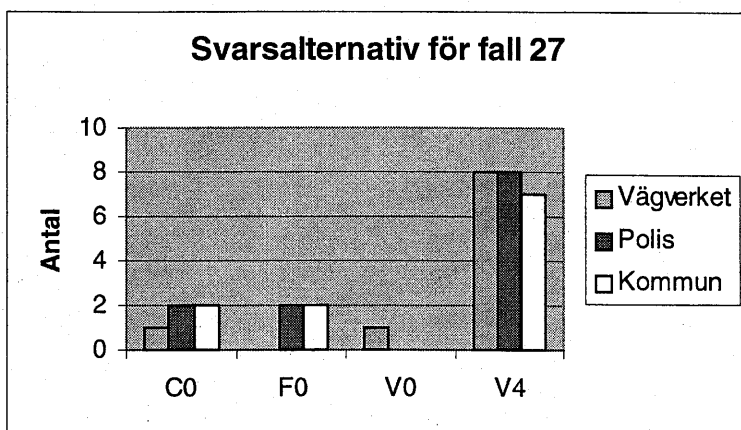


Diagram 27: Fördelning av svar med undergrupp (nivå 2) för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 2:

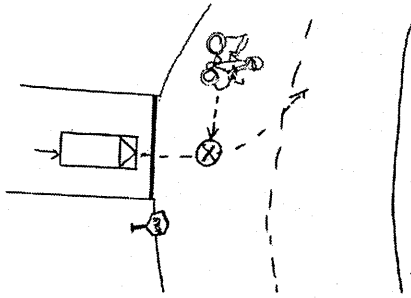
Enligt nivå 2 visar diagrammet ovan att 70% har svarat orsak och konsekvens samt 30% avvikande svar. Fördelningen av hur många som svarat efter orsak och konsekvens på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

Orsak och konsekvens (V4):	Vägverket	80%
	Polis	67%
	Kommun	64%

Kommentar i testformuläret från en deltagare:

- Ingen trafikolycka när det är en tävling.

Fall 28



Personbil kör ut på huvudled och missbedömer motorcyklistens hastighet och kolliderar med denna.

Facit: Orsak: K6
Konsekvens: K6

Analys på nivå 1:

Enligt nivå 1 har 91% svarat orsak och konsekvens samt 9% avvikande svar.

Förklaring av koder som återfinns i diagram och facit:

A3 - Som avser att svänga av åt vänster i konflikt med motorfordon från motsatt håll vilket avser att köra rakt fram.

C6 - Cykel/moped i konflikt med motorfordon från korsande vägben. Minst ett av fordonen avser att svänga.

K0 - Korsandeolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna K1 - K7.

K1 - Som avser att svänga av åt vänster i konflikt med från sekundärväg kommande fordon.

K5 - Som avser att svänga av åt vänster i konflikt med från höger på primärväg kommande motorfordon vilket avser att köra rakt fram.

K6 - Som avser att svänga av åt vänster i konflikt med från vänster på primärväg kommande motorfordon vilket avser att köra rakt fram.

K7 - Som avser att svänga av åt höger i konflikt med från vänster på primärväg kommande motorfordon vilket avser att köra rakt fram.

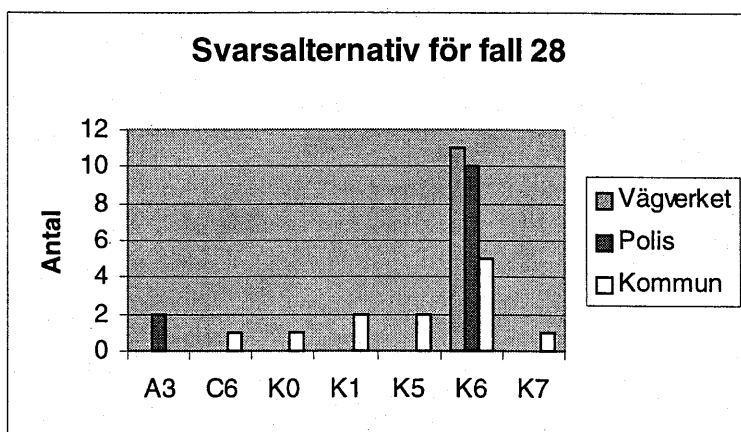


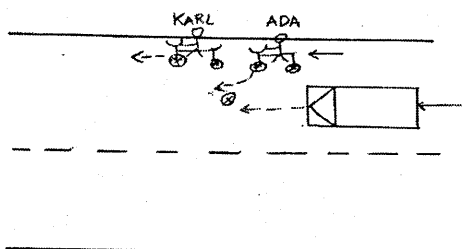
Diagram 28: Fördelning av svar med undergrupp (nivå 2) för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 2:

Enligt nivå 2 visar diagrammet ovan att 74% har svarat orsak och konsekvens samt 26% avvikande svar. Fördelningen av hur många som svarat efter orsak och konsekvens på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

Orsak och konsekvens (K6):	Vägverket	100%
	Polis	83%
	Kommun	42%

Fall 29



Ada kör om Karl och ser inte personbilen som kommer i hög fart och kolliderar med denna.

Facit: Orsak: C2
Konsekvens: C2

Analys på nivå 1:

Enligt nivå 1 har 86% svarat orsak och konsekvens samt 14% avvikande svar.

Förklaring av koder som återfinns i diagram och facit:

C0 - Cykel/mopedolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna C1 - C7.

C1 - Cykel/moped i möteskonflikt med motorfordon.

C2 - Cykel/moped i omkörnings- eller upphinnandekonflikt med motorfordon.

O2 - Omkörande och omkörda motorfordon kolliderar eller något av motorfordonen kör av vägen eller kör på fast föremål eller parkerat fordon.

V4 - Cykel/moped i konflikt

- med annan cykel/moped
- eller fotgängare
- Cykel/moped:
- kör omkull
- eller av vägen
- eller på fast föremål

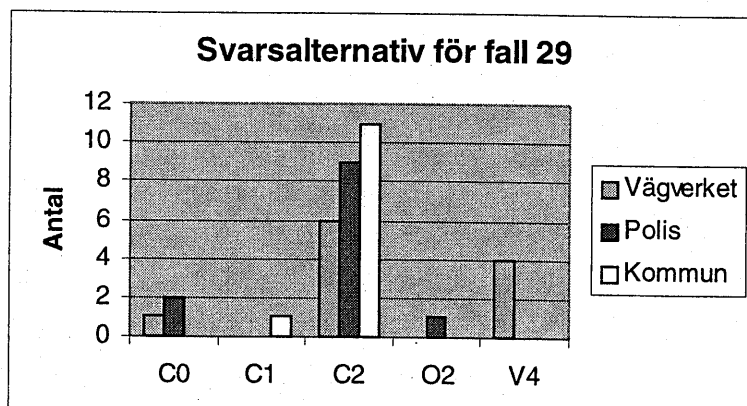


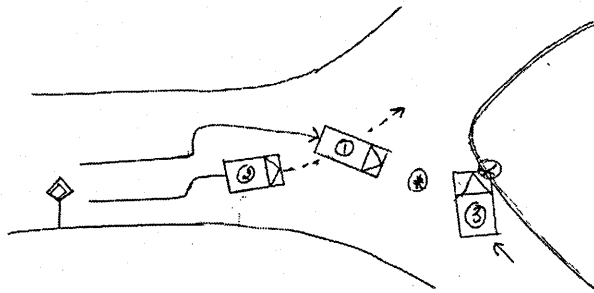
Diagram 29: Fördelning av svar med undergrupp (nivå 2) för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 2:

Enligt nivå 2 visar diagrammet ovan att 74% har svarat orsak och konsekvens samt 26% avvikande svar. Fördelningen av hur många som svarat efter orsak och konsekvens på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

Orsak och konsekvens (C2):	Vägverket	56%
	Polis	75%
	Kommun	92%

Fall 30



Efter det att personbil 1 har påbörjat sin omkörning svänger personbil 2 plötsligt vänster för vänstersväng. Personbil 1 hinner dock väja för personbil 2, men kolliderar då med en mötande personbil 3 som kör in i vägräcket.

Facit: Orsak: O1
Konsekvens: A1

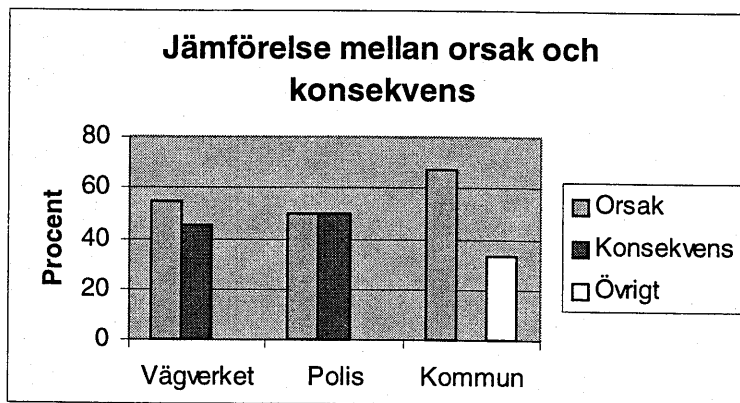


Diagram 30a: Fördelning mellan orsak och konsekvens för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 1:

I diagrammet kan utläsas att 57% har svarat att olyckan skall klassificeras enligt orsak, 32% enligt konsekvens samt 11% har avvikande svar på nivå 1. Diagrammet visar att hälften av polisen har svarat orsak och hälften konsekvens. De flesta av kommunerna och Vägverket har svarat att olyckan skulle orsaksrelateras.

Förklaring av koder som återfinns i diagram och facit:

A0 - Avsvängsolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna A1 - A8.

A1 - Som avser att svänga åt vänster i konflikt med bakomvarande motorfordon.

A2 - Som avser att svänga åt höger i konflikt med bakomvarande motorfordon.

M0 - Mötesolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna M1 - M3.

M1 - Kollision mellan mötande motorfordon.

O0 - Omkörningsolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna O1 - O2.

O1 - Omkörande motorfordon kolliderar med mötande fordon eller fotgängare.

O2 - Omkörande och omkörda motorfordon kolliderar eller något av motorfordonen kör av vägen eller kör på fast föremål eller parkerat fordon.

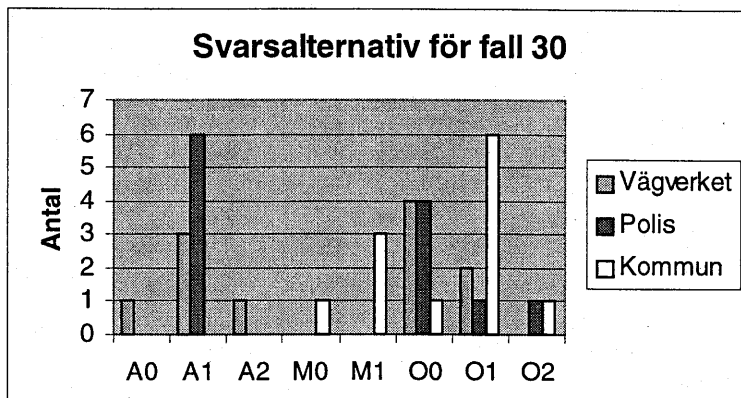


Diagram 30b: Fördelning av svar med undergrupp (nivå 2) för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 2:

Enligt nivå 2 visar diagrammet ovan att 26% har svarat orsak, 26 % konsekvens samt 48% avvikande svar. Fördelningen av hur många som svarat efter orsak på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

Orsak (O1):	Vägverket	18%
	Polis	8%
	Kommun	50%

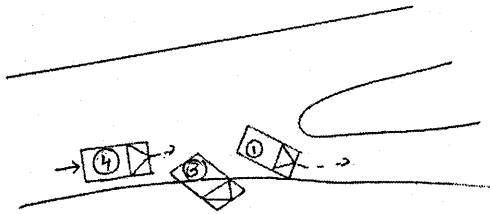
Fördelningen av hur många som svarat efter konsekvens på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

Konsekvens (A1):	Vägverket	27%
	Polis	50%

Kommentar i testformuläret från en deltagare:

- Avsvängningen är orsak till olyckan.

Fall 31



Personbil 1 blir påkörd bakifrån (av ett okänt fordon som smet från platsen) när han skulle svänga av från motorvägen. Personbil 3 panikbromsade och blev påkörd bakifrån av personbil 4. Personbil 3 kastas av smällen ner i diket.

Facit: Orsak: A2
Konsekvens: U0

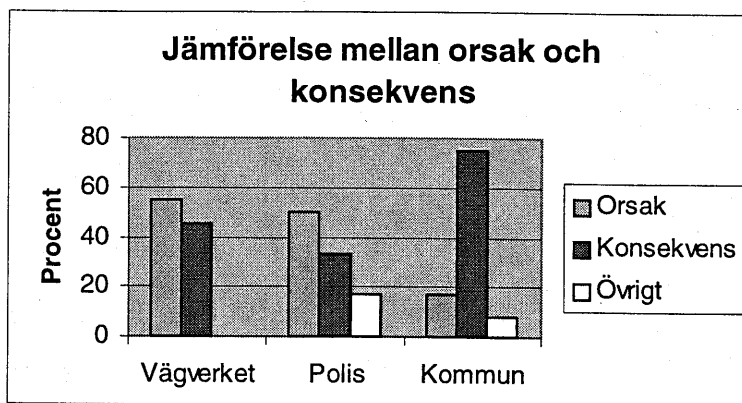


Diagram 31a: Fördelning mellan orsak och konsekvens för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 1:

I diagrammet kan utläsas att 40% har svarat att olyckan skall klassificeras enligt orsak, 51% enligt konsekvens samt 9% har avvikande svar på nivå 1. De flesta av kommunerna har svarat att olyckan skulle konsekvensrelateras och övervägande andel inom Vägverket och polisen har orsaksrelaterat olyckan.

Förklaring av koder som återfinns i diagram och facit:

A0 - Avsvängsolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna A1 - A8.

A1 - Som avser att svänga åt vänster i konflikt med bakomvarande motorfordon.

A2 - Som avser att svänga åt höger i konflikt med bakomvarande motorfordon.

O0 - Omkörningsolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna O1 - O2.

O2 - Omkörande och omkörda motorfordon kolliderar eller något av motorfordonen kör av vägen eller kör på fast föremål eller parkerat fordon.

U0 - Upphinnandeolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna U1 - U2.

U1 - Som avser att köra rakt fram i konflikt med bakifrån upphinnande motorfordon vilket också avser att köra rakt fram (ej omkörning).

U2 - Som avser att köra rakt fram i konflikt med bakifrån upphinnande motorfordon vilket också avser att köra rakt fram (ej omkörning).

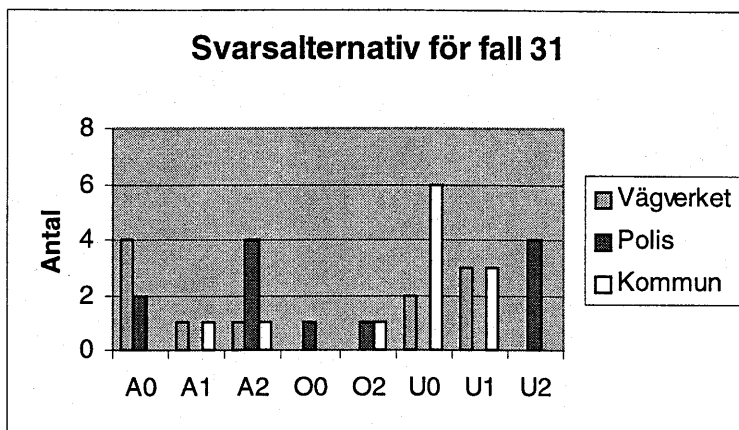


Diagram 31b: Fördelning av svar med undergrupp (nivå 2) för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 2:

Enligt nivå 2 visar diagrammet ovan att 17% har svarat orsak, 23% konsekvens samt 60% avvikande svar. Fördelningen av hur många som svarat efter orsak på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

Orsak (A2):	Vägverket	9%
	Polis	33%
	Kommun	8%

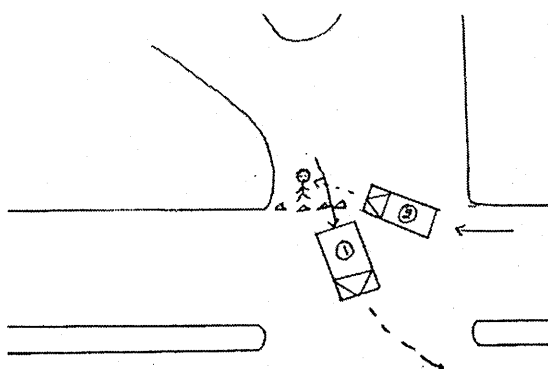
Fördelningen av hur många som svarat efter konsekvens på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

Konsekvens (U0):	Vägverket	18%
	Kommun	50%

Kommentar i testformuläret från en deltagare:

- Vid cirkulationsplats och trafikplats blir alltid kodsiffran noll.

Fall 32



Personbil 1 kör ut på huvudled där kollision med personbil 2 inträffar. Personbil 2 sladdar sedan vidare mot fotgängare.

Facit: Orsak: K6
Konsekvens: F5

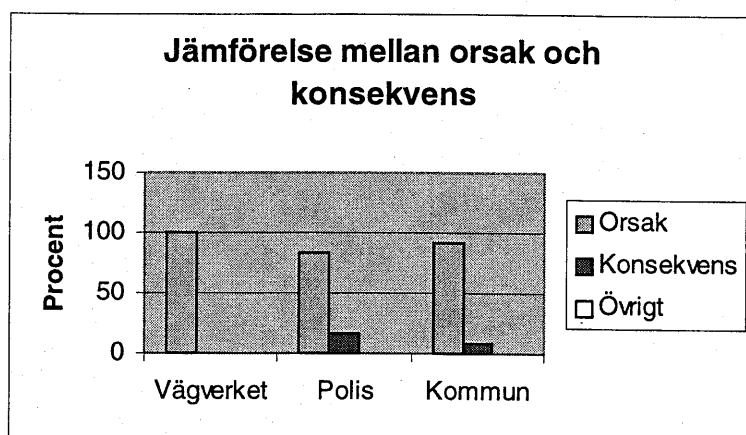


Diagram 32a: Fördelning mellan orsak och konsekvens för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 1:

I diagrammet kan utläsas att 91% har svarat att olyckan skall klassificeras enligt orsak och 9% enligt konsekvens på nivå 1. Alla inom Vägverket var eniga om att olyckan skulle orsaksrelateras och de flesta inom polis och kommun har också kodat enligt orsak.

Förklaring av koder som återfinns i diagram och facit:

F5 - Fotgängare, under passage av väg vid korsning, i konflikt med motorfordon i dess ingång till korsningen.

F9 - Stillastående fotgängare i konflikt med motorfordon.

K0 - Korsandeolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna K1 - K7.

K1 - Som avser att svänga av åt vänster i konflikt med från sekundärväg kommande fordon.

K2 - Som avser att svänga av åt höger i konflikt med från sekundärväg kommande motorfordon.

K4 - Som avser att köra rakt fram i konflikt med från höger på sekundärväg kommande motorfordon vilket avser att köra rakt fram.

K5 - Som avser att svänga av åt vänster i konflikt med från höger på primärväg kommande motorfordon vilket avser att köra rakt fram.

K6 - Som avser att svänga av åt vänster i konflikt med från vänster på primärväg kommande motorfordon vilket avser att köra rakt fram.

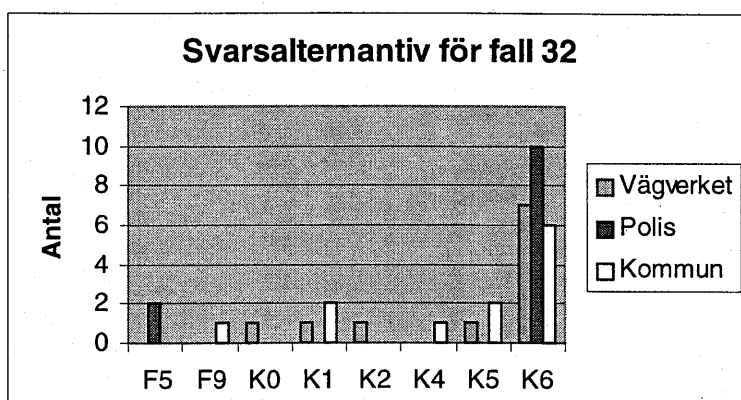


Diagram 32b: Fördelning av svar med undergrupp (nivå 2) för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 2:

Enligt nivå 2 visar diagrammet ovan att 66% har svarat orsak, 6% konsekvens samt 28% avvikande svar. Fördelningen av hur många som svarat efter orsak på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

Orsak (K6):	Vägverket	64%
	Polis	83%
	Kommun	50%

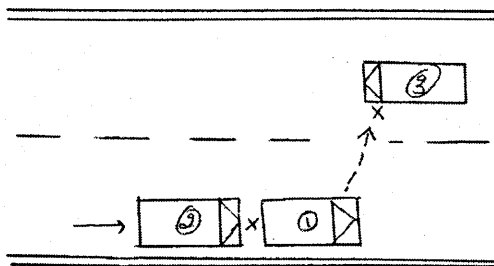
Fördelningen av hur många som svarat efter konsekvens på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

Konsekvens (F5):	Polis	17%
------------------	-------	-----

Kommentar i testformuläret från en deltagare:

- Sladden mot fotgängaren = följdolycka och kodas därefter.

Fall 33



Personbil 1 får motorstopp. Personbil 2 kommer med hög fart och kör på personbil 1 som därefter kanar in i höger sida på en mötande personbil 3.

Facit: Orsak: V0
Konsekvens: U1

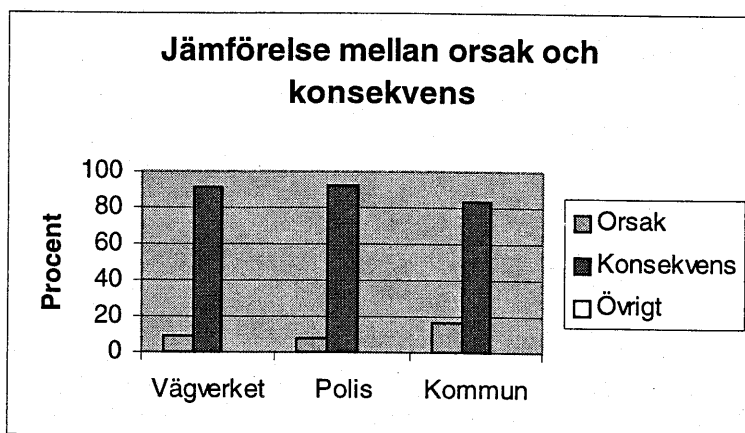


Diagram 33a: Fördelning mellan orsak och konsekvens för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 1:

I diagrammet kan utläsas att 9% har svarat att olyckan skall klassificeras enligt orsak, 85% enligt konsekvens samt 6% har avvikande svar på nivå 1. De flesta inom Vägverket, polisen och kommunen har svarat att olyckan skulle konsekvensrelateras.

Förklaring av koder som återfinns i diagram och facit:

M0 - Mötesolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna M1 - M3.

U0 - Upphinnandeolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna U1 - U2.

U1 - Som avser att köra rakt fram i konflikt med bakifrån upphinnande motorfordon vilket också avser att köra rakt fram (ej omkörning).

V0 - Rullande motorfordon utan förare.

- Motorfordon kör på eller påverkas av föremål som normalt ej förekommer på väg.
- Konflikter mellan motorfordon och övriga icke-motorfordon.
- Övriga variaolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna V1 - V6.

V5 - Parkerat eller uppställt fordon, dock ej cykel/moped, i konflikt med annat fordon.

V6 - Motorfordon, som backar eller gör U-sväng, i konflikt med annat motorfordon.

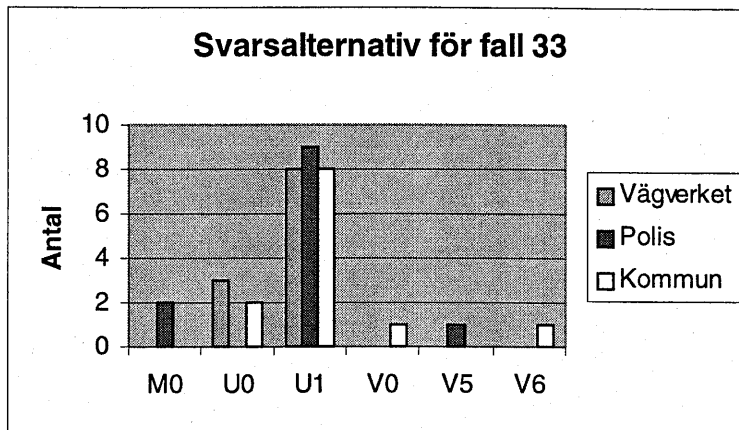


Diagram 33b: Fördelning av svar med undergrupp (nivå 2) för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 2:

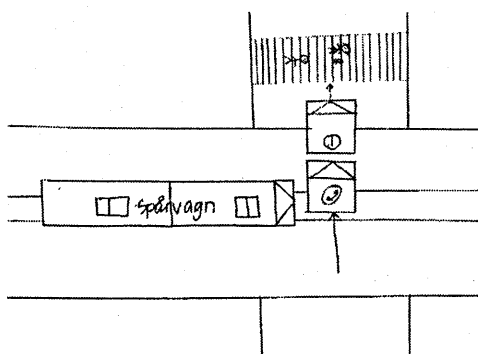
Enligt nivå 2 visar diagrammet ovan att 3% har svarat orsak, 72% konsekvens samt 25% avvikande svar. Fördelningen av hur många som svarat efter på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

Orsak (V0): Kommun 8%

Fördelningen av hur många som svarat efter konsekvens på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

Konsekvens (U1):	Vägverket	73%
	Polis	75%
	Kommun	67%

Fall 34



Personbil 1 stannar för gående. Personbil 2 tror sig hinna över innan spårvagn kommer, men blir påkörd av spårvagn eftersom han inte har sett att personbil 1 har stannat för gående.

Facit: Orsak: F6
Konsekvens: V2

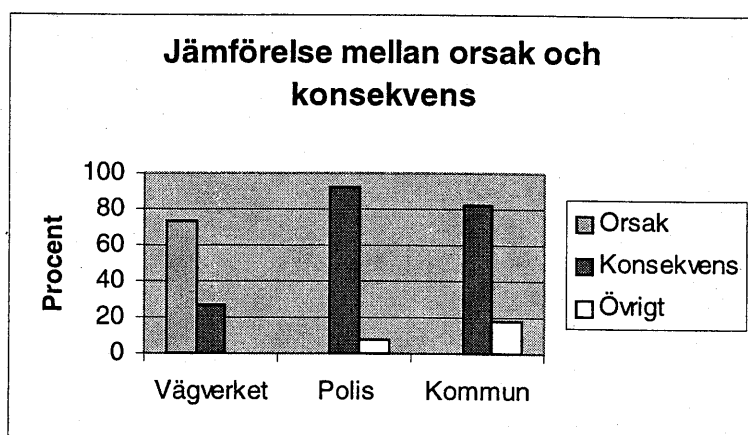


Diagram 34a: Fördelning mellan orsak och konsekvens för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 1:

I diagrammet kan utläsas att 23% har svarat att olyckan skall klassificeras enligt orsak, 68% enligt konsekvens samt 9% har avvikande svar på nivå 1. De flesta av poliserna och kommunerna har svarat att olyckan skulle konsekvensrelateras, medan inom Vägverket ville de flesta koda enligt orsak.

Förklaring av koder som återfinns i diagram och facit:

F0 - Fotgängarolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna F1 - F9.

F1 - Fotgängare under passage av väg i konflikt med motorfordon från vänster.

F6 - Fotgängare, under passage av väg vid korsning, i konflikt med rakt fram körande motorfordon i dess utgång ur korsningen.

U1 - Som avser att köra rakt fram i konflikt med bakifrån upphinnande motorfordon vilket också avser att köra rakt fram (ej omkörning).

U2 - Som avser att köra rakt fram i konflikt med bakifrån upphinnande motorfordon vilket också avser att köra rakt fram (ej omkörning).

V2 - Spårfordon i konflikt med annat fordon.

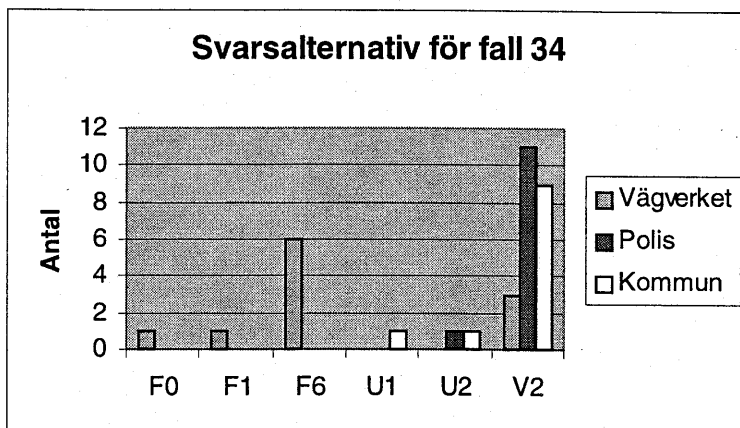


Diagram 34b: Fördelning av svar med undergrupp (nivå 2) för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 2:

Enligt nivå 2 visar diagrammet ovan att 18% har svarat orsak, 68% konsekvens samt 14% avvikande svar. Fördelningen av hur många som svarat efter orsak på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

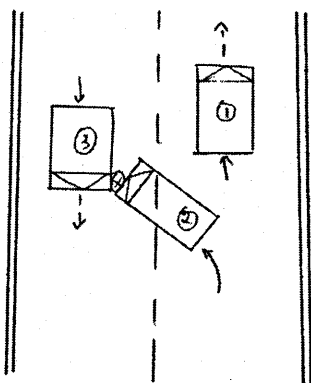
Orsak (F6): Vägverket 56%

Fördelningen av hur många som svarat efter konsekvens på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

Konsekvens (V2):	Vägverket	27%
	Polis	92%
	Kommun	82%

Kommentarer i testformuläret från tre deltagare:

- Spårvagn ingår ej i våra olyckstyper.
- Spårfordon i konflikt med andra fordon.
- Räknas som följdolycka.

Fall 35

Personbil 2 kör om personbil 1 och uppfattar personbil 3 för sent och kolliderar med denna.

Facit: Orsak: O1
Konsekvens: M1

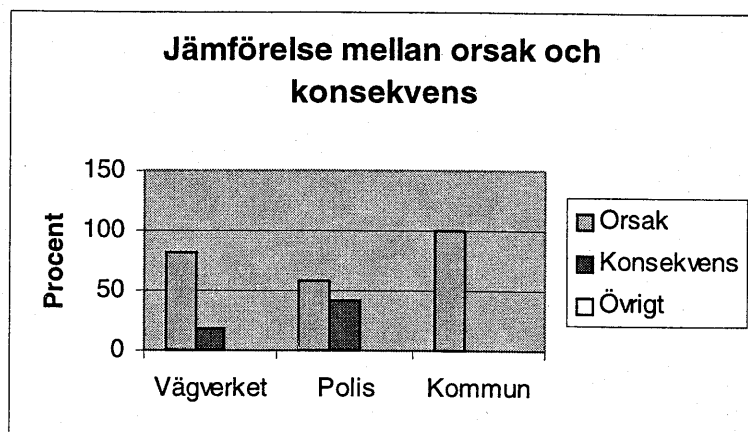


Diagram 35a: Fördelning mellan orsak och konsekvens för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 1:

I diagrammet kan utläsas att 80% har svarat att olyckan skall klassificeras enligt orsak och 20% enligt konsekvens. Alla inom kommunen var eniga om att olyckan skulle orsaksrelateras vilket en majoritet inom Vägverket och polis också ansåg.

Förklaring av koder som återfinns i diagram och facit:

M1 - Kollision mellan mötande motorfordon.

O1 - Omkörande motorfordon kolliderar med mötande fordon eller fotgängare.

O2 - Omkörande och omkörda motorfordon kolliderar eller något av motorfordonen kör av vägen eller kör på fast föremål eller parkerat fordon.

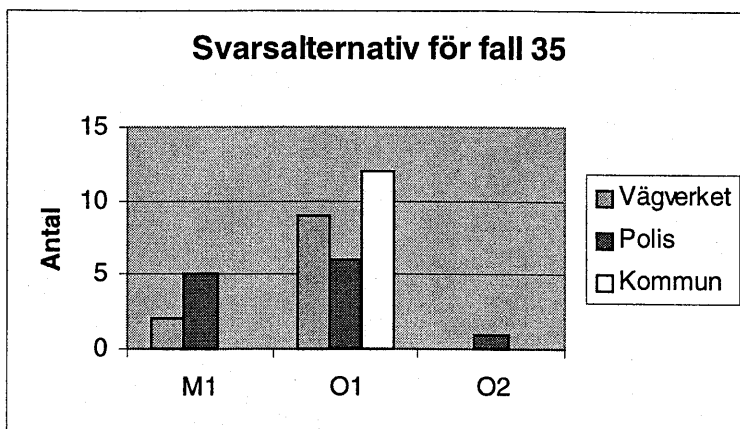


Diagram 35b: Fördelning av svar med undergrupp (nivå 2) för varje yrkeskategori.

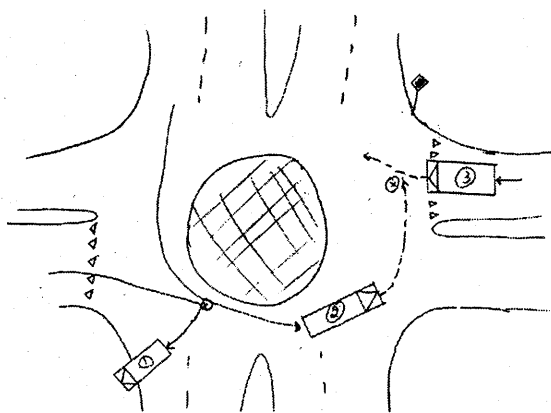
Analys på nivå 2:

Enligt nivå 2 visar diagrammet ovan att 77% har svarat orsak, 20% konsekvens samt 3% avvikande svar. Fördelningen av hur många som svarat efter orsak på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

Orsak (O1):	Vägverket	82%
	Polis	50%
	Kommun	100%

Fördelningen av hur många som svarat efter konsekvens på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

Konsekvens (M1):	Vägverket	18%
	Polis	42%

Fall 36

Personbil 1 kör in i rondellen men ser inte personbil 2 som kolliderar med personbil 1. Efter kollisionen med personbil 1 tappar personbil 2 kontrollen och kolliderar med en annan personbil 3 som skall köra in i rondellen.

Facit: Orsak: K0
Konsekvens: K0

Analys på nivå 1:

Enligt nivå 1 har 100% svarat orsak och konsekvens.

Förklaring av koder som återfinns i diagram och facit:

K0 - Korsandeolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna K1 - K7.

K1 - Som avser att svänga av åt vänster i konflikt med från sekundärväg kommande fordon.

K3 - Som avser att köra rakt fram i konflikt med från vänster på sekundärväg kommande motorfordon vilket avser att köra rakt fram.

K4 - Som avser att köra rakt fram i konflikt med från höger på sekundärväg kommande motorfordon vilket avser att köra rakt fram.

K6 - Som avser att svänga av åt vänster i konflikt med från vänster på primärväg kommande motorfordon vilket avser att köra rakt fram.

K7 - Som avser att svänga av åt höger i konflikt med från vänster på primärväg kommande motorfordon vilket avser att köra rakt fram.

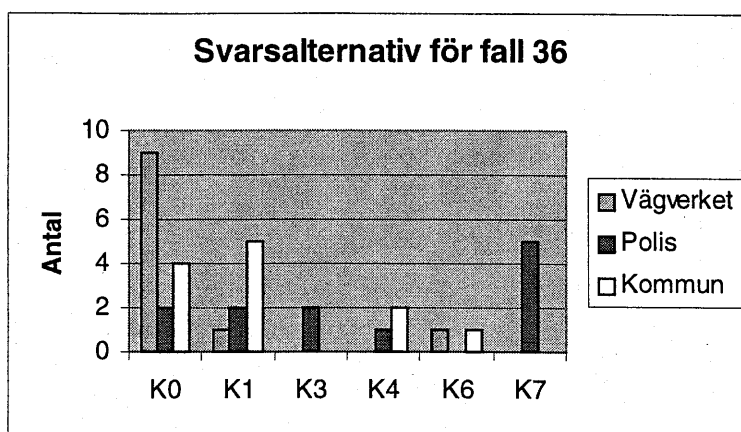


Diagram 36: Fördelning av svar med undergrupp (nivå 2) för varje yrkeskategori.

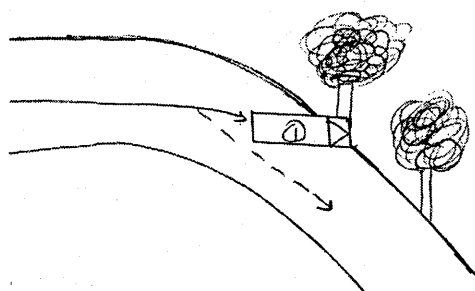
Analys på nivå 2:

Enligt nivå 2 visar diagrammet ovan att 42% har svarat orsak och konsekvens samt 58% avvikande svar. Fördelningen av hur många som svarat efter orsak och konsekvens på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

Orsak och konsekvens (K0):	Vägverket	82%
	Polis	17%
	Kommun	33%

Kommentarer i testformuläret från tre deltagare:

- Vid cirkulationsplats och trafikplats blir alltid kodsiffran noll.
- Det räknas som en följdolycka.
- Det räknas som en korsningsolycka även vid en rondell.

Fall 37

Föraren tappar kontrollen över bilen i en kurva och krockar med ett träd.

Facit: Orsak: S1
Konsekvens: S1

Analys på nivå 1:

Enligt nivå 1 har 100% svarat orsak och konsekvens.

Förklaring av koder som återfinns i diagram och facit:**S0 - Motorfordon:**

- kör på eller påverkas av föremål som kan förväntas förekomma på vägen, ojämn väg eller hal asfalt
- har för hög last
- har släp som tappas eller välter, dock ej om det sker efter dikeskörning eller kollision

S1 - Avser att köra rakt fram, men kör av vägen eller på fast föremål på vägbanan.

S2 - Avser att svänga av åt vänster eller höger, men kör av vägen eller på fast föremål på vägbanan.

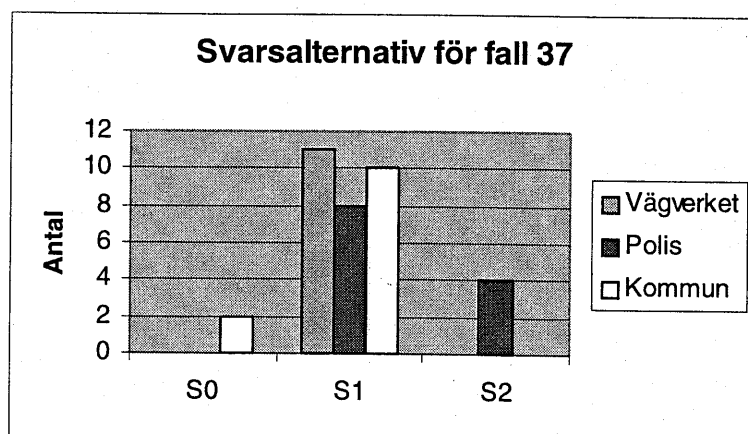


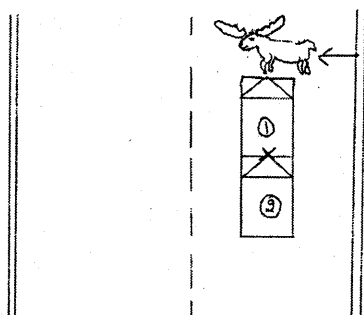
Diagram 37: Fördelning av svar med undergrupp (nivå 2) för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 2:

Enligt nivå 2 visar diagrammet ovan att 83% har svarat orsak och konsekvens samt 17% avvikande svar. Fördelningen av hur många som svarat efter orsak och konsekvens på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

Orsak och konsekvens (S1):	Vägverket	100%
	Polis	67%
	Kommun	83%

Fall 38



Personbil 1 hinner inte bromsa i tid och kör på älgen. Personbil 2 hinner inte bromsa i tid och kör in i personbil 1.

Facit: Orsak: W2
Konsekvens: U1

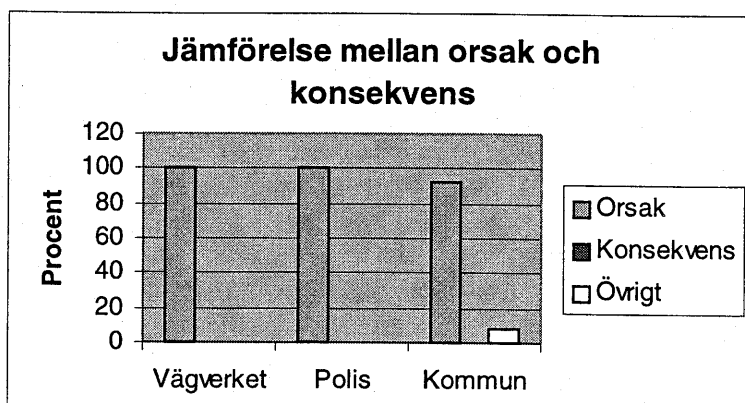


Diagram 38a: Fördelning mellan orsak och konsekvens för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 1:

I diagrammet kan utläsas att 97% har svarat att olyckan skall klassificeras enligt orsak och 3% har avvikande svar på nivå 1. Diagrammet visar dessutom att ingen har konsekvensrelaterat olyckan. Alla inom Vägverket och polis var eniga om att olyckan skulle orsaksrelateras.

Förklaring av koder som återfinns i diagram och facit:

U1 - Som avser att köra rakt fram i konflikt med bakifrån upphinnande motorfordon vilket också avser att köra rakt fram (ej omkörning).

V1 - Motorfordon i konflikt med djur (ej älg, rådjur, hjort och ren).

W2 - Motorfordon i konflikt med älg.

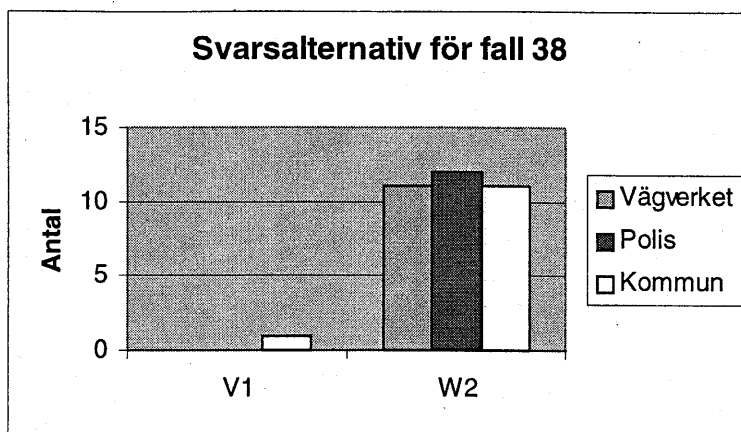


Diagram 38b: Fördelning av svar med undergrupp (nivå 2) för varje yrkeskategori.

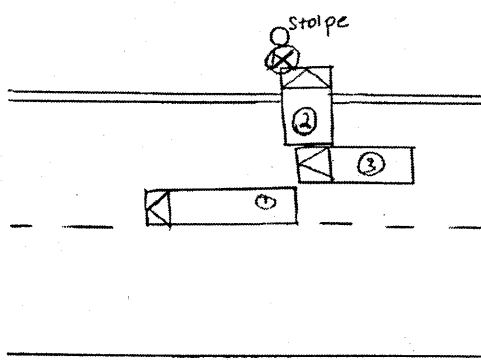
Analys på nivå 2:

Enligt nivå 2 visar diagrammet ovan att 97% har svarat orsak samt 3% har lämnat ett avvikande svar. Fördelningen av hur många som svarat efter orsak på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

Orsak (W2):	Vägverket	100%
	Polis	100%
	Kommun	92%

Kommentar i testformuläret från en deltagare:

- Det räknas som en följdolycka.

Fall 39

Lastbil 1 och personbil 2 blir bländade av solen. Lastbil 1 har bytt fil och kört emot personbil 2 som åker av vägen och mot en stolpe. Lastbil 1 blir stående på vägbanan. Bakifrån kommer personbil 3 i hög fart och kolliderar med lastbil 1 och personbil 2.

Facit: Orsak: O2
Konsekvens: U1

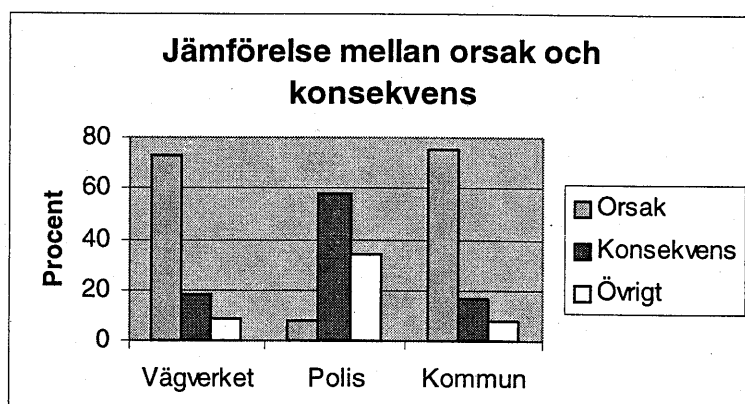


Diagram 39a: Fördelning mellan orsak och konsekvens för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 1:

I diagrammet kan utläsas att 51% har svarat att olyckan skall klassificeras enligt orsak, 31% enligt konsekvens samt 18% har avvikande svar på nivå 1. De flesta inom Vägverket och kommunen har svarat att olyckan skulle orsaksrelateras medan de flesta inom polisen ansåg att den skulle konsekvensrelateras.

Förklaring av koder som återfinns i diagram och facit:

M2 - Något av motorfordonen kör av vägen eller kör på fast föremål eller annat element.

O2 - Omkörande och omkörda motorfordon kolliderar eller något av motorfordonen kör av vägen eller kör på fast föremål eller parkerat fordon.

U0 - Upphinnandeolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna U1 - U2.

U1 - Som avser att köra rakt fram i konflikt med bakifrån upphinnande motorfordon vilket också avser att köra rakt fram (ej omkörning).

V0 - Rullande motorfordon utan förare.

- Motorfordon kör på eller påverkas av föremål som normalt ej förekommer på väg.
- Konflikter mellan motorfordon och övriga icke-motorfordon.
- Övriga variaolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna V1 - V6.

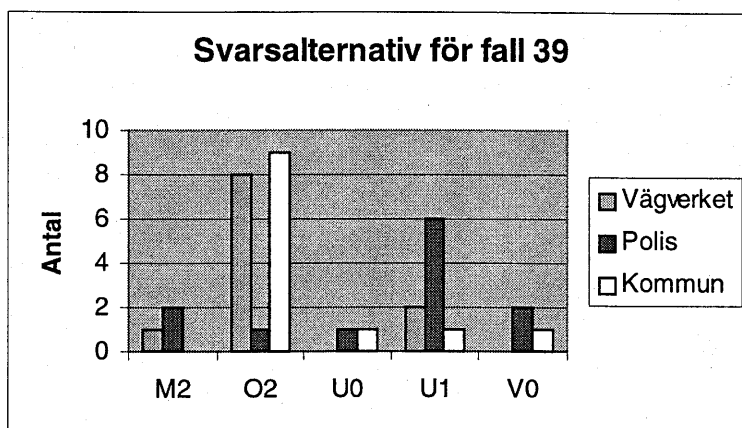


Diagram 39b: Fördelning av svar med undergrupp (nivå 2) för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 2:

Enligt nivå 2 visar diagrammet ovan att 51% har svarat orsak, 26% konsekvens samt 23% avvikande svar. Fördelningen av hur många som svarat efter orsak på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

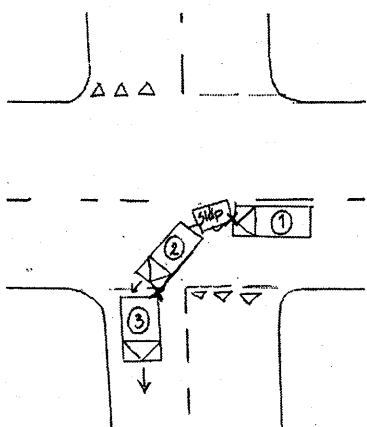
Orsak (O2):	Vägverket	73%
	Polis	8%
	Kommun	75%

Fördelningen av hur många som svarat efter konsekvens på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

Konsekvens (U1):	Vägverket	18%
	Polis	50%
	Kommun	8%

Kommentarer i testformuläret från tre deltagare:

- När skedde filbytet?
- Jag uppfattar det som att lastbil och personbil kör åt samma håll.
- Det räknas som en följdolycka.

Fall 40

Personbil 1 vill köra om personbil 2 med släp som svänger vänster precis framför personbil 1. Personbil 1 kör in i släpet. Personbil 2 kör in i personbil 3.

Facit: Orsak: O2
Konsekvens: A1

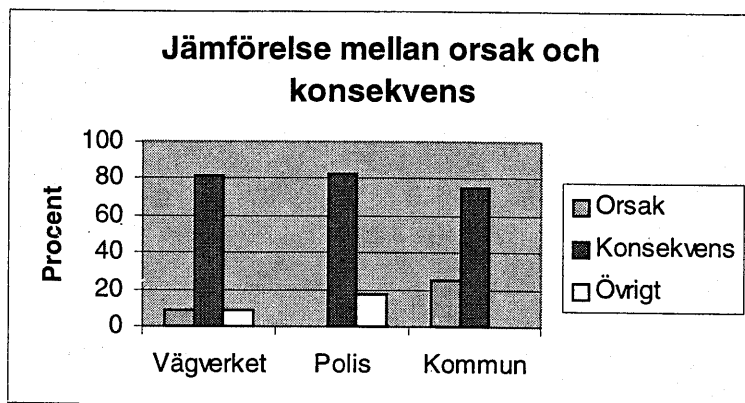


Diagram 40a: Fördelning mellan orsak och konsekvens för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 1:

I diagrammet kan utläsas att 11% har svarat att olyckan skall klassificeras enligt orsak, 80% enligt konsekvens samt 9% har avvikande svar på nivå 1. De flesta inom Vägverket, polisen och kommunen har svarat att olyckan skulle konsekvensrelateras.

Förklaring av koder som återfinns i diagram:

A1 - Som avser att svänga åt vänster i konflikt med bakomvarande motorfordon.

K0 - Korsandeolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna K1 - K7.

O2 - Omkörande och omkörda motorfordon kolliderar eller något av motorfordonen kör av vägen eller kör på fast föremål eller parkerat fordon.

U0 - Upphinnandeolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna U1 - U2.

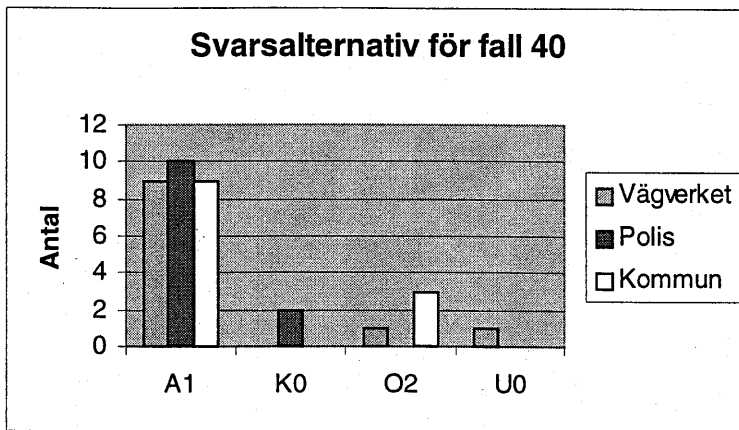


Diagram 40b: Fördelning av svar med undergrupp (nivå 2) för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 2:

Enligt nivå 2 visar diagrammet ovan att 11% har svarat orsak, 80% konsekvens samt 9% avvikande svar. Fördelningen av hur många som svarat efter orsak på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

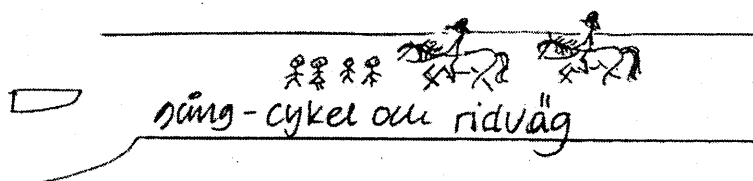
Orsak (O2):	Vägverket	9%
	Kommun	25%

Fördelningen av hur många som svarat efter konsekvens på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

Konsekvens (A1):	Vägverket	82%
	Polis	83%
	Kommun	75%

Kommentar i testformuläret från en deltagare:

- Det räknas som en följdolycka.

Fall 41

En grupp med förskolebarn och personal promenerar på en gång- och cykelväg. De möter några ryttare. Vid mötet blir hästarna rädda och sparkar bakut. Några av barnen blir träffade.

Facit: Orsak: V0
Konsekvens: V0

Analys på nivå 1:

Enligt nivå 1 har 58% svarat orsak och konsekvens samt 42% avvikande svar.

Förklaring av koder som återfinns i diagram och facit:

F0 - Fotgängarolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna F1 - F9.

V0 - Rullande motorfordon utan förare.

- Motorfordon kör på eller påverkas av föremål som normalt ej förekommer på väg.
- Konflikter mellan motorfordon och övriga icke-motorfordon.
- Övriga variaolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna V1 - V6.

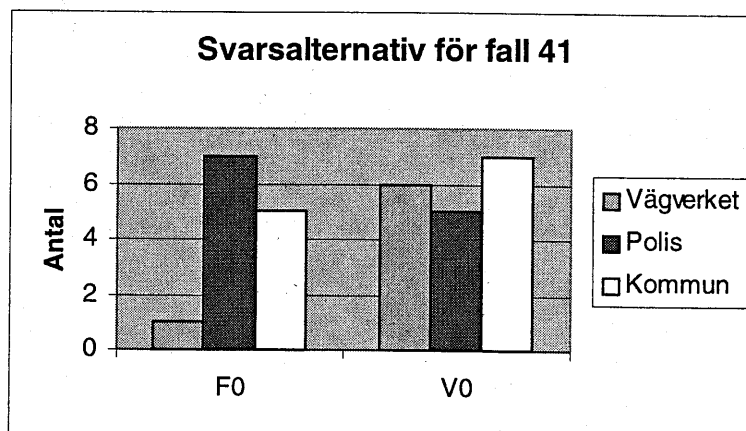


Diagram 41: Fördelning av svar med undergrupp (nivå 2) för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 2:

Enligt nivå 2 visar diagrammet ovan att 58% har svarat orsak och konsekvens samt 42% avvikande svar. Fördelningen av hur många som svarat efter orsak och konsekvens på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

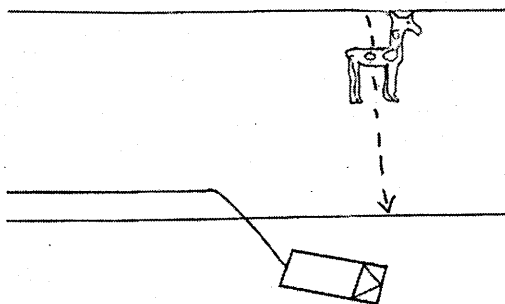
Orsak och konsekvens (V0):	Vägverket	86%
	Polis	42%
	Kommun	58%

Endast sju personer har svarat från Vägverket.

Kommentar i testformuläret från en deltagare:

- Detta är inte heller någon vägtrafikolycka.

Fall 42



Bilist tvärbromsar för utrusande rådjur och kanar därefter ner i diket.

Facit: Orsak: W1
Konsekvens: S1

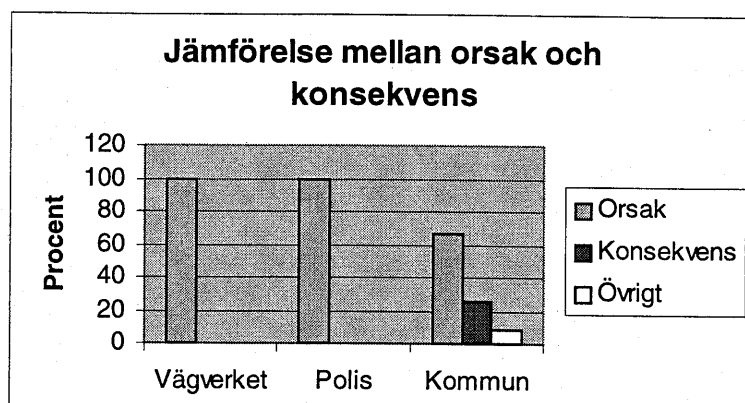


Diagram 42a: Fördelning mellan orsak och konsekvens för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 1:

I diagrammet kan utläsas att 89% har svarat att olyckan skall klassificeras enligt orsak, 8% enligt konsekvens samt 3% har avvikande svar på nivå 1. Alla inom Vägverket och polisen var eniga om att olyckan skulle orsaksrelateras och de flesta inom kommunerna.

Förklaring av koder som återfinns i diagram och facit:

S0 - Motorfordon:

- kör på eller påverkas av föremål som kan förväntas förekomma på vägen, ojämn väg eller hal asfalt
- har för hög last
- har släp som tappas eller välter, dock ej om det sker efter dikeskörning eller kollision

S1 - Avser att köra rakt fram, men kör av vägen eller på fast föremål på vägbanan.

V1 - Motorfordon i konflikt med djur (ej älg, rådjur, hjort och ren).

W1 - Motorfordon i konflikt med rådjur eller hjort.

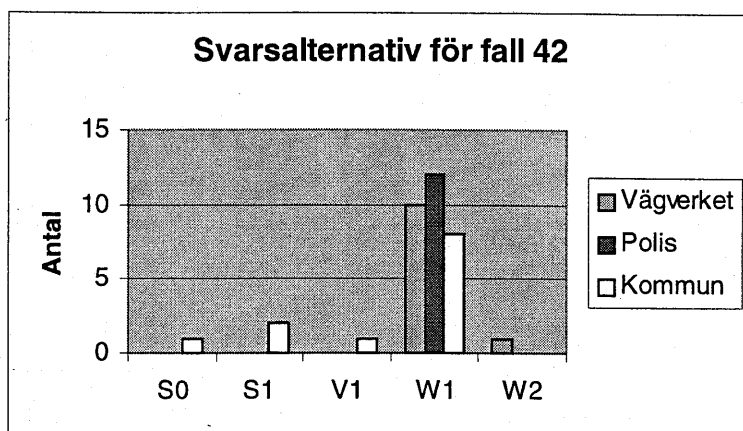
W2 - Motorfordon i konflikt med älg.

Diagram 42b: Fördelning av svar med undergrupp (nivå 2) för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 2:

Enligt nivå 2 visar diagrammet ovan att 86% har svarat orsak, 6% konsekvens samt 8% avvikande svar. Fördelningen av hur många som svarat efter orsak på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

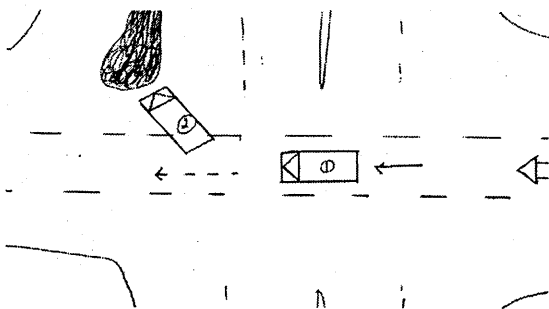
Orsak (W1):	Vägverket	91%
	Polis	100%
	Kommun	67%

Fördelningen av hur många som svarat efter konsekvens på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

Konsekvens (S1):	Kommun	17%
------------------	--------	-----

Kommentar i testformuläret från en deltagare:

- Vägverket klassar den säkert som singelolycka då fordonet inte kolliderade med rådjuret.

Fall 43

Personbil 1 kör in i baken på personbil 2 som är stillstående. (Personbil 1 trodde att personbil 2 var i rörelse).

Facit: Orsak: V5
Konsekvens: U1

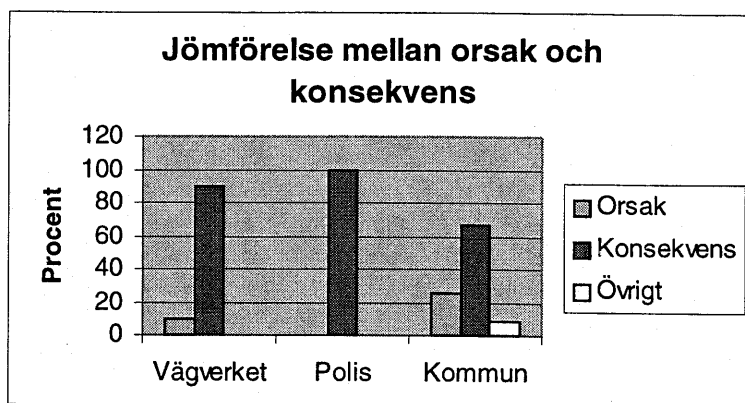


Diagram 43a: Fördelning mellan orsak och konsekvens för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 1:

I diagrammet kan utläsas att 12% har svarat att olyckan skall klassificeras enligt orsak, 85% enligt konsekvens samt 3% har avvikande svar på nivå 1. De flesta inom Vägverket och kommunerna har svarat att olyckan skulle konsekvensrelateras och alla inom polisen var eniga om att olyckan skulle konsekvensrelateras.

Förklaring av koder som återfinns i diagram och facit:

A1 - Som avser att svänga åt vänster i konflikt med bakomvarande motorfordon.

U0 - Upphinnandeolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna U1 - U2.

U1 - Som avser att köra rakt fram i konflikt med bakifrån upphinnande motorfordon vilket också avser att köra rakt fram (ej omkörning).

U2 - Som avser att köra rakt fram i konflikt med bakifrån upphinnande motorfordon vilket också avser att köra rakt fram (ej omkörning).

V0 - Rullande motorfordon utan förare.

- Motorfordon kör på eller påverkas av föremål som normalt ej förekommer på väg.
- Konflikter mellan motorfordon och övriga icke-motorfordon.
- Övriga variaolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna V1 - V6.

V5 - Parkerat eller uppställt fordon, dock ej cykel/moped, i konflikt med annat fordon.

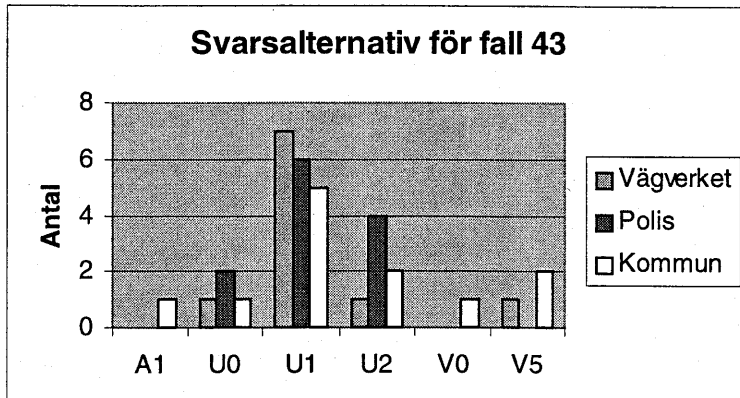


Diagram 43b: Fördelning av svar med undergrupp (nivå 2) för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 2:

Enligt nivå 2 visar diagrammet ovan att 9% har svarat orsak, 53% konsekvens samt 38% avvikande svar. Fördelningen av hur många som svarat efter orsak på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

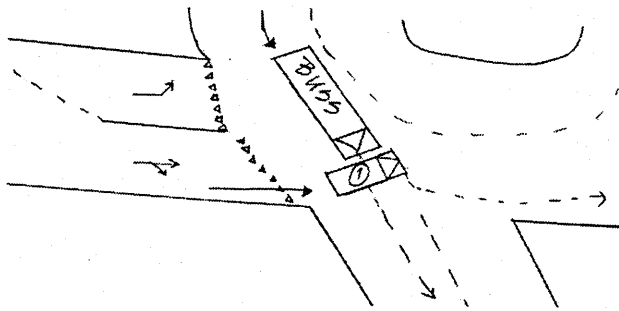
Orsak (V5):	Vägverket	10%
	Kommun	17%

Fördelningen av hur många som svarat efter konsekvens på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

Konsekvens (U1):	Vägverket	70%
	Polis	50%
	Kommun	42%

Kommentar i testformuläret från en deltagare:

- Varför stillastående, skall den svänga?

Fall 44

Personbil 1 är en övningskörande bilist som ej iakttagit väjningsplikt i rondellen varvid han blir påkörd av en buss.

Facit: Orsak: K0
Konsekvens: K0

Analys på nivå 1:

Enligt nivå 1 har 100% svarat orsak och konsekvens.

Förklaring av koder som återfinns i diagram och facit:

K0 - Korsandeolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna K1 - K7.

K3 - Som avser att köra rakt fram i konflikt med från vänster på sekundärväg kommande motorfordon vilket avser att köra rakt fram.

K4 - Som avser att köra rakt fram i konflikt med från höger på sekundärväg kommande motorfordon vilket avser att köra rakt fram.

K6 - Som avser att svänga av åt vänster i konflikt med från vänster på primärväg kommande motorfordon vilket avser att köra rakt fram.

K7 - Som avser att svänga av åt höger i konflikt med från vänster på primärväg kommande motorfordon vilket avser att köra rakt fram.

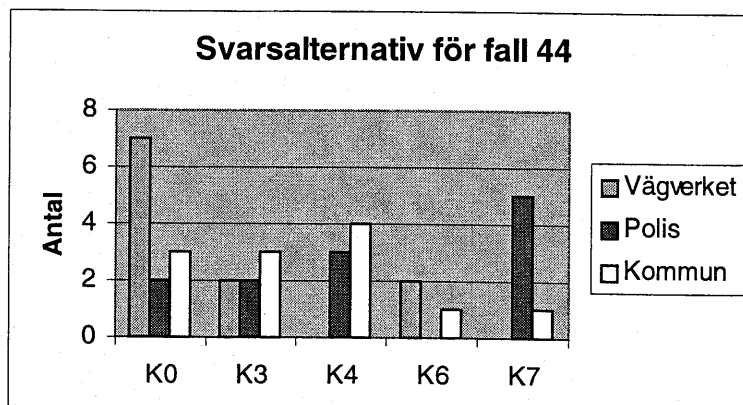


Diagram 44: Fördelning av svar med undergrupp (nivå 2) för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 2:

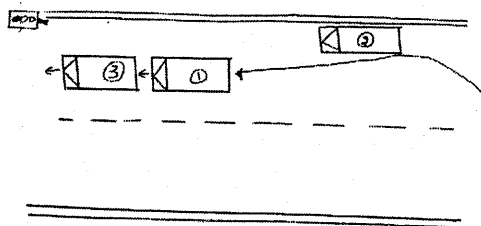
Enligt nivå 2 visar diagrammet ovan att 34% har svarat orsak och konsekvens samt 66% avvikande svar. Fördelningen av hur många som svarat efter orsak och konsekvens på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

Orsak och konsekvens (K0):	Vägverket	64%
	Polis	17%
	Kommun	25%

Kommentar i testformuläret från en deltagare:

- Vid cirkulationsplats och trafikplats blir alltid kodsiffran noll.

Fall 45



Förare 1 är påverkad och kör först in i en parkerad personbil 2. Efter detta kör även förare 1 in i personbil 3 som väntar på grönt ljus vid signal.

Facit: Orsak: V5
Konsekvens: U1

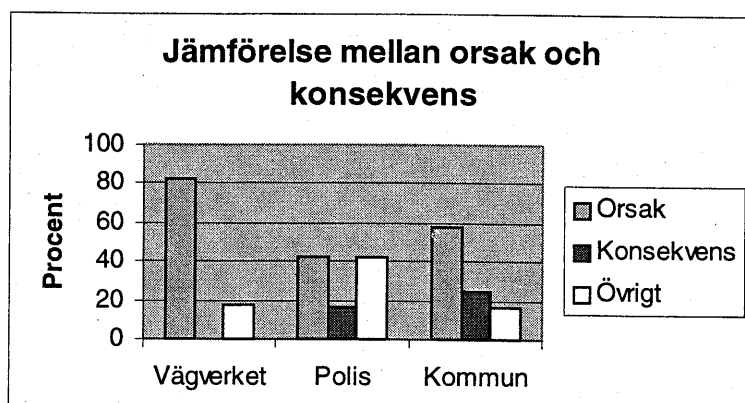


Diagram 45a: Fördelning mellan orsak och konsekvens för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 1:

I diagrammet kan utläsas att 60% har svarat att olyckan skall klassificeras enligt orsak, 14% enligt konsekvens samt 26% har avvikande svar på nivå 1. De flesta inom Vägverket, polisen och kommunen var eniga om att olyckan skulle orsaksrelateras.

Förklaring av koder som återfinns i diagram och facit:

S0 - Motorfordon:

- kör på eller påverkas av föremål som kan förväntas förekomma på vägen, ojämn väg eller hal asfalt
- har för hög last
- har släp som tappas eller välter, dock ej om det sker efter dikeskörning eller kollision

S1 - Avser att köra rakt fram, men kör av vägen eller på fast föremål på vägbanan.

O2 - Omkörande och omkörda motorfordon kolliderar eller något av motorfordonen kör av vägen eller kör på fast föremål eller parkerat fordon.

U0 - Upphinnandeolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna U1 - U2.

U1 - Som avser att köra rakt fram i konflikt med bakifrån upphinnande motorfordon vilket också avser att köra rakt fram (ej omkörning).

U2 - Som avser att köra rakt fram i konflikt med bakifrån upphinnande motorfordon vilket också avser att köra rakt fram (ej omkörning).

V0 - Rullande motorfordon utan förare.

- Motorfordon kör på eller påverkas av föremål som normalt ej förekommer på väg.
- Konflikter mellan motorfordon och övriga icke-motorfordon.
- Övriga variaolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna V1 - V6.

V5 - Parkerat eller uppställt fordon, dock ej cykel/moped, i konflikt med annat fordon.

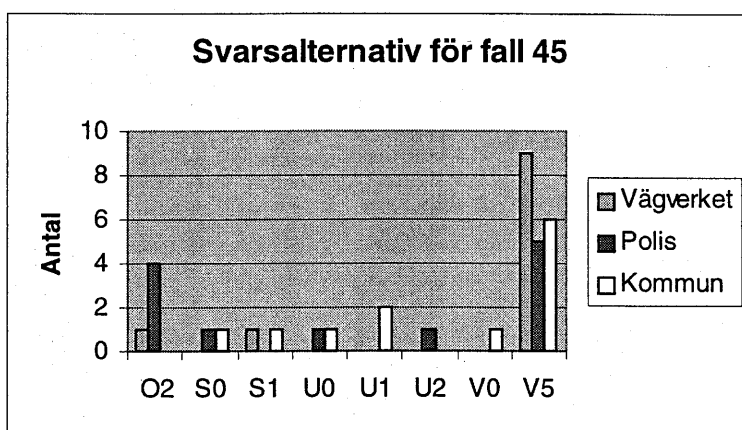


Diagram 45b: Fördelning av svar med undergrupp (nivå 2) för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 2:

Enligt nivå 2 visar diagrammet ovan att 57% har svarat orsak, 6% konsekvens samt 37% avvikande svar. Fördelningen av hur många som svarat efter orsak på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

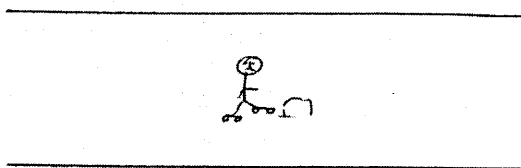
Orsak (V5):	Vägverket	82%
	Polis	42%
	Kommun	50%

Fördelningen av hur många som svarat efter konsekvens på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

Konsekvens (U1):	Kommun	17%
------------------	--------	-----

Kommentarer i testformuläret från två deltagare:

- Det kodas efter noteringen att förare i personbil 1 är påverkad av alkohol.
- Det kodas efter första konflikten.

Fall 46

En inlineåkare faller över sten på marken.

Facit: Orsak: V0
Konsekvens: V0

Analys på nivå 1:

Enligt nivå 1 har 36% svarat orsak och konsekvens samt 64% avvikande svar.

Förklaring av koder som återfinns i diagram och facit:

F0 - Fotgängarolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna F1 - F9.

V0 - Rullande motorfordon utan förare.

- Motorfordon kör på eller påverkas av föremål som normalt ej förekommer på väg.
- Konflikter mellan motorfordon och övriga icke-motorfordon.
- Övriga variaolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna V1 - V6.

V4 - Cykel/moped i konflikt

- med annan cykel/moped
- eller fotgängare
- Cykel/moped:
 - kör omkull
 - eller av vägen
 - eller på fast föremål

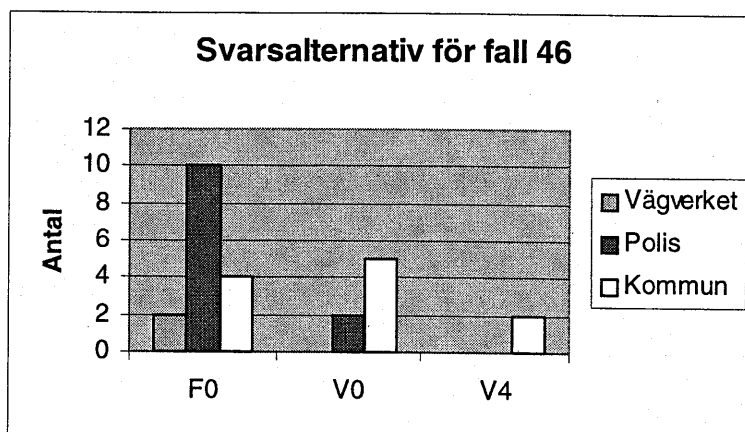


Diagram 46: Fördelning av svar med undergrupp (nivå 2) för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 2:

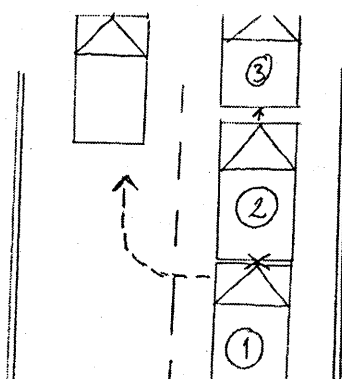
Enligt nivå 2 visar diagrammet ovan att 28% har svarat orsak och konsekvens samt 72% avvikande svar. Fördelningen av hur många som svarat efter orsak och konsekvens på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

Orsak och konsekvens (V0):	Polis	17%
	Kommun	45%

Endast två personer har svarat från Vägverket.

Kommentarer i testformuläret från fyra deltagare:

- Inget fordon är inblandat.
- Det räknas som fotgängareolycka.
- En inlineåkare räknas som gående, räknas ej som vägtrafikolycka.
- Det är ingen olycka.

Fall 47

Personbil 1 planerar ett filbyte. Personbil 2 bromsar in, detta uppmärksammar inte personbil 1 och kör därför in i personbil 2.

Facit: Orsak: O2
Konsekvens: U0

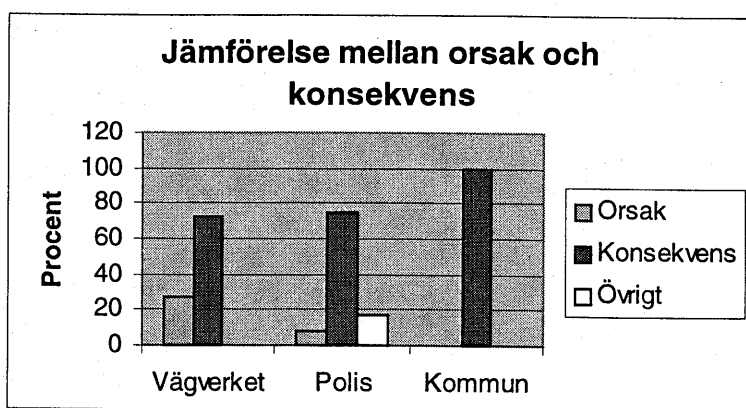


Diagram 47a: Fördelning mellan orsak och konsekvens för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 1:

I diagrammet kan utläsas att 11% har svarat att olyckan skall klassificeras enligt orsak, 83% enligt konsekvens samt att 6% har avvikande svar på nivå 1. Diagrammet visar att alla inom kommunen var eniga om att olyckan skulle konsekvensrelateras och att de flesta inom Vägverket och polisen ville konsekvensrelatera olyckan.

Förklaring av koder som återfinns i diagram och facit:

O0 - Omkörningsolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna O1 - O2.

O2 - Omkörande och omkörda motorfordon kolliderar eller något av motorfordonen kör av vägen eller kör på fast föremål eller parkerat fordon.

U0 - Upphinnandeolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna U1 - U2.

U1 - Som avser att köra rakt fram i konflikt med bakifrån upphinnande motorfordon vilket också avser att köra rakt fram (ej omkörning).

V0 - Rullande motorfordon utan förare.

- Motorfordon kör på eller påverkas av föremål som normalt ej förekommer på väg.
- Konflikter mellan motorfordon och övriga icke-motorfordon.
- Övriga variaolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna V1 - V6.

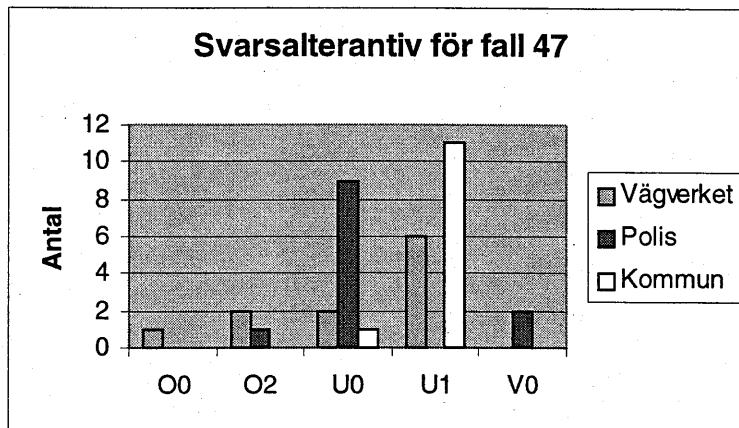


Diagram 47b: Fördelning av svar med undergrupp (nivå 2) för varje yrkeskategori.

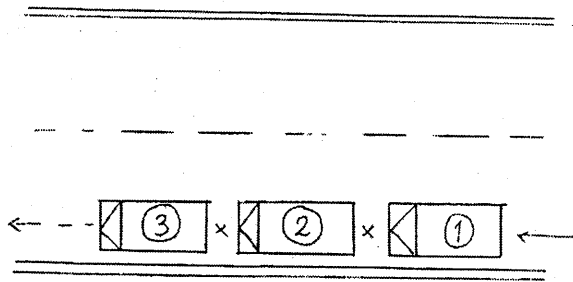
Analys på nivå 2:

Enligt nivå 2 visar diagrammet ovan att 9% har svarat orsak, 34% konsekvens samt 57% avvikande svar. Fördelningen av hur många som svarat efter orsak på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

Orsak (O2):	Vägverket	18%
	Polis	8%

Fördelningen av hur många som svarat efter konsekvens på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

Konsekvens (U0):	Vägverket	18%
	Polis	75%
	Kommun	8%

Fall 48

Det är rusningstrafik. Personbil 3 bromsar in, personbil 2 och personbil 1 hinner inte att bromsa. Personbil 1 kör in i personbil 2 som kör in i personbil 3.

Facit: Orsak: U1
Konsekvens: U1

Analys på nivå 1:

Enligt nivå 1 har 100% svarat orsak och konsekvens.

Förklaring av koder som återfinns i diagram och facit:

U1 - Som avser att köra rakt fram i konflikt med bakifrån upphinnande motorfordon vilket också avser att köra rakt fram (ej omkörning).

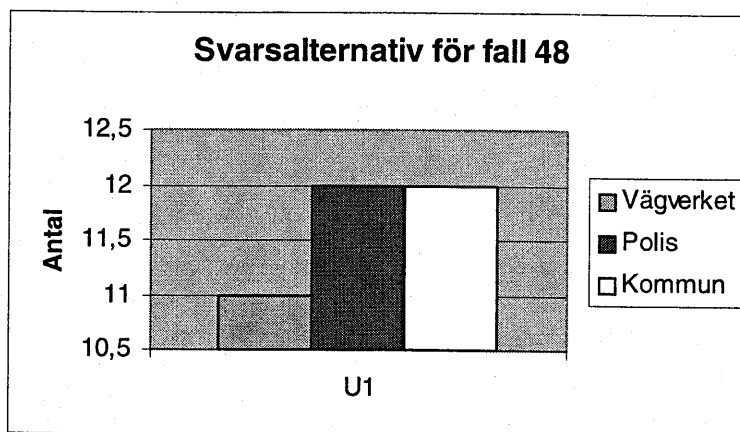


Diagram 48: Fördelning av svar med undergrupp (nivå 2) för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 2:

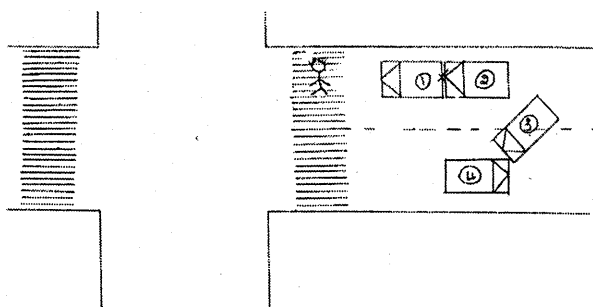
Enligt nivå 2 visar diagrammet ovan att 100% har svarat orsak och konsekvens.

Fördelningen av hur många som svarat efter orsak och konsekvens på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

Orsak och konsekvens (U1):	Vägverket	100%
	Polis	100%
	Kommun	100%

Kommentar i testformuläret från en deltagare:

- Det räknas som en följdolycka.

Fall 49

Det är halt väglag. Karl springer över vägen och ser sig inte för. Personbil 1 tvärbromsar men personbil 2 hinner inte bromsa och kör in i personbil 1. Personbil 3 bromsar men får sladd och kör in i personbil 4.

Facit: Orsak: F5
Konsekvens: U1

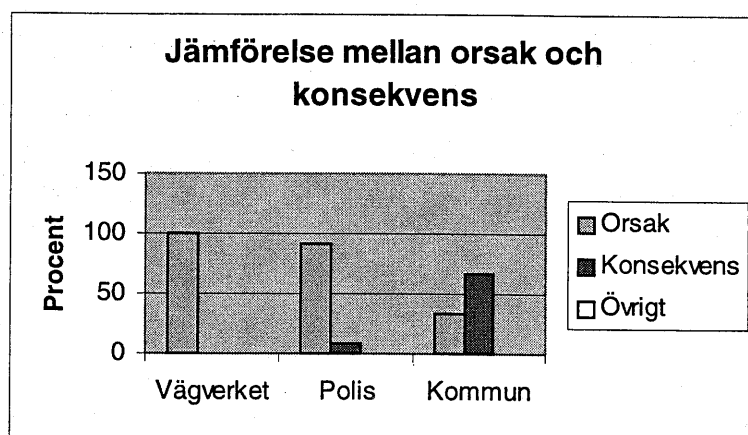


Diagram 49a: Fördelning mellan orsak och konsekvens för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 1:

I diagrammet kan utläsas att 74% har svarat att olyckan skall klassificeras enligt orsak och 26% enligt konsekvens. Diagrammet visar dessutom att alla inom Vägverket och de flesta inom polisen var eniga om att olyckan skulle orsaksrelateras, medan kommunerna ville konsekvensrelatera olyckan.

Förklaring av koder som återfinns i diagram och facit:

F0 - Fotgängarolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna F1 - F9.

F1 - Fotgängare under passage av väg i konflikt med motorfordon från vänster.

F5 - Fotgängare, under passage av väg vid korsning, i konflikt med motorfordon i dess ingång till korsningen.

U1 - Som avser att köra rakt fram i konflikt med bakifrån upphinnande motorfordon vilket också avser att köra rakt fram (ej omkörning).

U2 - Som avser att köra rakt fram i konflikt med bakifrån upphinnande motorfordon vilket också avser att köra rakt fram (ej omkörning).

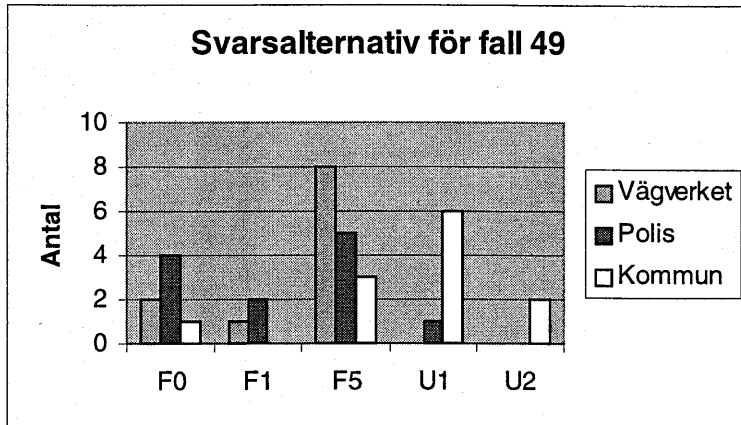


Diagram 49b: Fördelning av svar med undergrupp (nivå 2) för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 2:

Enligt nivå 2 visar diagrammet ovan att 46% har svarat orsak, 20% konsekvens samt 34% avvikande svar. Fördelningen av hur många som svarat efter orsak på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

Orsak (F5):	Vägverket	73%
	Polis	42%
	Kommun	25%

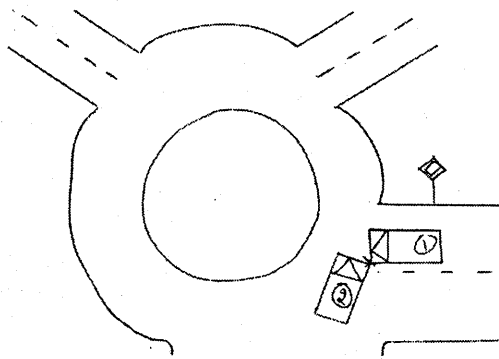
Fördelningen av hur många som svarat efter konsekvens på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

Konsekvens (U1):	Polis	8%
	Kommun	50%

Kommentarer i testformuläret från två deltagare:

- Under förutsättning att personbil 1 och fotgängaren är primärelement.
- Det räknas som en följdolycka.

Fall 50



Personbil 1 kör in i rondellen och kolliderar med personbil2.

Facit: Orsak: K0
Konsekvens: K0

Analys på nivå 1:

Enligt nivå 1 har 100% svarat orsak och konsekvens.

Förklaring av koder som återfinns i diagram och facit:

K0 - Korsandeolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna K1 - K7.

K1 - Som avser att svänga av åt vänster i konflikt med från sekundärväg kommande fordon.

K2 - Som avser att svänga av åt höger i konflikt med från sekundärväg kommande motorfordon.

K3 - Som avser att köra rakt fram i konflikt med från vänster på sekundärväg kommande motorfordon vilket avser att köra rakt fram.

K4 - Som avser att köra rakt fram i konflikt med från höger på sekundärväg kommande motorfordon vilket avser att köra rakt fram.

K7 - Som avser att svänga av åt höger i konflikt med från vänster på primärväg kommande motorfordon vilket avser att köra rakt fram.

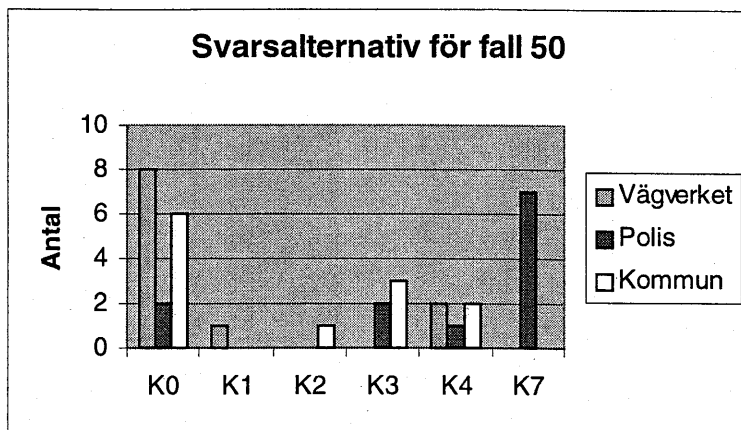


Diagram 50: Fördelning av svar med undergrupp (nivå 2) för varje yrkeskategori.

Analys på nivå 2:

Enligt nivå 2 visar diagrammet ovan att 46% har svarat orsak och konsekvens samt 54% avvikande svar. Fördelningen av hur många som svarat efter orsak och konsekvens på nivå 2 inom varje yrkeskategori ser ut enligt följande:

Orsak och konsekvens (K0):	Vägverket	73%
	Polis	17%
	Kommun	50%

Kommentarer i testformuläret från två deltagare:

- Kodningen är beroende av fordonens tänkta färdväg.
- Vad är primär och sekundärväg i en cirkulationsplats? Primärväg: Huvudled med väjningsplikt eller fordon i rondellen. Jämför signalreglerad korsning mellan huvudled och gata. Alltid väjningsplikt vid färd in i cirkulationsplats.

7.3 Sammanfattning av resultat från testformulär

Av våra 50 fall är det endast 29 stycken som vi kan göra bedömningar av. Detta beror på att resterande 21 fall har samma svar på orsak *och* konsekvens och därför inte kan tas med i analysen, då det inte går att avgöra hur många som har svarat orsak *eller* konsekvens. Av de 29 fallen som analyserats kan endast tendenser utläsas eftersom fallen är för få för att utgöra ett underlag för statistisk bearbetning.

Vi anser att det ej kan förekomma några mötesolyckor som orsak utan endast som konsekvens av en olycka. Därför anges singelolycka som orsak på dessa fall (fall 1, 20 och 22), se vidare resonemang i kapitel 8.

Vi fick totalt 1009 svar på de 29 fall där en analys var möjlig. Av dessa svar var 46,4% enligt orsak, 47,3% enligt konsekvens samt resterande del avvikande svar (övrigt) som varken är knutna till orsak eller konsekvens.

	Orsak	Konsekvens	Övrigt
Vägverket	53%	43%	4%
Polis	44%	48%	8%
Kommun	43%	51%	6%

Tabell 7.1: En procentuell fördelning av totalt antal svar från Vägverk, polis och kommun.

Om sjukvården hade varit med i analysen så förmodar vi att majoriteten hade klassificerat efter konsekvens. I så fall hade detta medfört en ökning på konsekvenssidan.

Tendensen visar att omkörningsolyckor i allmänhet klassas efter orsak medan mötes- och upphinnandeolyckor klassas efter konsekvens. En annan tendens är svårigheten att klassa korsande- och avsvängningsolyckor. Svaren visar att avsvängningsolyckor ofta klassas som korsningsolyckor.

8 Diskussioner och slutsatser

8.1 Våra definitioner på orsak respektive konsekvens

Vi har under projektets gång kommit fram till att *orsaken* kan ses som händelseförloppet fram till olyckan som i sin tur kan delas upp i tre kategorier:

- Mänskliga beteendet - människan gör oväntade saker och misstag i trafiken som kan leda till en olycka.
- Vägmiljön - saker i vägmiljön som stör koncentrationen, t ex buskage som skymmer sikten, dålig väg, skarp kurva osv.
- Fordonet - ett gammalt fordon kanske inte är lika säkert som ett nytt.

Konsekvensen kan ses som ett resultat av händelseförloppet, dvs vilken skada som uppstår vid en trafikolycka.

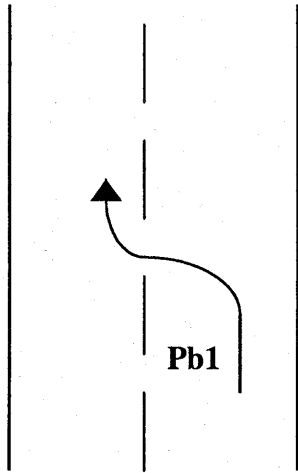
Vi sammanfattar definitionen på *orsak* och *konsekvens* enligt följande:

Orsak: Händelseförloppet (varför olyckan inträffar)
Konsekvens: Resultatet av händelseförloppet (skada)

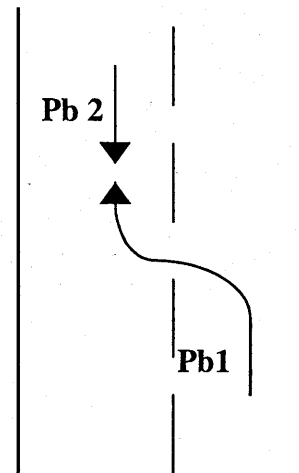
En trafikolycka har alltid ett händelseförlopp som i sin tur leder till en konsekvens, resultatet av händelseförloppet. Därför tycker vi att det inte går att utesluta orsaken eller konsekvensen eftersom båda hänger ihop och ingår i en trafikolycka. Tas bara orsaken med går viktig information förlorad, i detta fall skadegraden som är betydelsefull i trafiksäkerhetsarbetet.

8.2 Registrering efter orsak eller konsekvens

Vi har resonerat oss fram till att en olycka alltid måste ha en orsak och en konsekvens. Men olyckshuvudgruppstypen mötesolycka kan inte ses som en orsak i de fall där fordon av okänd anledning kommer över på fel sida av vägen. Det är endast en tillfällighet att det kommer en mötande bil och kolliderar med det fordon som kom över på fel sida. Orsaken till att fordonet kom över på fel sida av vägen kan betraktas som en singelolycka, se figur 8.1. Det är först när ett mötande fordon kommer som det är frågan om en mötesolycka, vilket motsvarar konsekvensen, se figur 8.2.

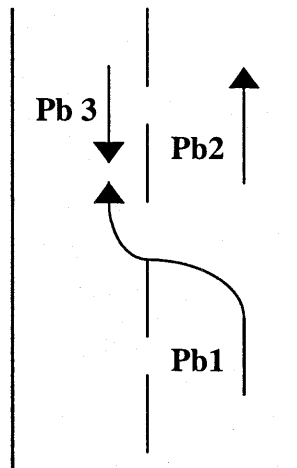


Figur 8.1: Orsak och konsekvens – singelolycka



Figur 8.2: Orsak – singelolycka, konsekvens – mötesolycka

Liknande resonemang kan föras för omkörningsolyckor. Skillnaden är att det i detta fallet rör sig om en omkörningsolycka istället för en singelolycka som orsak. Konsekvensen är densamma som förut, dvs en mötesolycka, se figur 8.3.



Figur 8.3: Orsak - omkörningsolycka, konsekvens - mötesolycka.

8.3 För- och nackdelar med orsak respektive konsekvens

Fördelen med att klassa olyckan efter orsak är att indikationer kan fås på var trafiksäkerhetshöjande åtgärder kan sättas in. Genom orsaken kan slutsatsen dras om det är något i vägmiljön som skall ändras eller om det är frågan om ett mänskligt misstag.

Nackdelen med att klassa olyckan efter orsak är att sjukvården inte kan redovisa korrekt händelseförlopp av trafikolyckan. Detta eftersom det är patienterna/anhöriga som ger en redogörelse över händelseförloppet, vilket inte alltid stämmer överens med verkligheten.

Fördelen med att klassa olyckan efter konsekvens är att resultatet av trafikolyckan redovisas. Men även vilken typ av skador som har uppkommit pga trafikolyckan kan fås.

Nackdelen med att klassa olyckan efter konsekvens är att viktig information går förlorad om hur olyckan har gått till.

8.4 Slutsatser om orsak och konsekvens

Vi håller fast vid resonemanget att en trafikolycka innehåller en orsak och en konsekvens och att dessa inte kan skiljas åt. Vid klassificering av trafikolyckor anser vi dock att det är svårt att klassa efter både orsak och konsekvens, utan ett alternativ måste väljas. Det är dessutom viktigt att detta sker konsekvent annars kan en olycka få olika betydelser.

Vi har sett att det finns stora skillnader i tolkningen vid kodningen av trafikolyckor mellan olika yrkesgrupper som kommer i kontakt med registreringen. Detta innebär att det är viktigt att få fram ett gemensamt system med tydliga regler för registreringen så att inga tveksamheter uppstår. Vi konstaterade ovan att det var svårt att registrera efter både orsak och konsekvens, men om orsaken och konsekvensen kunde kombineras i en och samma kod så vore detta naturligtvis det bästa tänkbara alternativet.

Testformuläret visar att omkörningsolyckor i allmänhet klassas efter orsak medan mötes- och upphinnandeolyckor klassas efter konsekvens. Med utgångspunkt från ovanstående resonemang och resultatet från testformuläret anser vi att olycksstatistiken idag blir felfördelad eftersom det oftast finns två alternativ till varje olycka, orsak eller konsekvens. Därför rekommenderar vi att samtliga parter som kommer i kontakt med registrering av trafikolyckor tillsammans beslutar hur de olika olyckstyperna skall definieras så att endast ett alternativ blir möjligt. Det är viktigt att lägga ner energi på att bestämma rätt huvudgrupp. För är inte denna rätt, så spelar inte undergruppen någon roll. Är huvudgruppen svår att bestämma så blir undergruppens bestämning betydelselös.

8.5 Egendomsskadornas betydelse i trafiksäkerhetsarbetet

Registreringen av egendomsskador är viktig för att se tendenser i trafiken. Det är oftast slumpen som avgör om det blir en personskada eller en egendomsskada. Om trafikolyckor med egendomsskador tas bort vid registreringen kan det därför hända att värdefull information kommer att försvinna. De flesta länspolismyndigheter (17 av 21 län) vill registrera egendomsskador även i fortsättningen, detta för att kunna planera och sätta in rätt resurser ute på fältet. För att egendomsskadorna skall ge någon information för trafiksäkerhetsarbetet bör fler egendomsolyckor registreras. Om det då skall vara någon mening med att registrera egendomsskador så måste polisen åka ut på fler olyckor av denna typ. Kommunförbundet vill också behålla egendomsskadorna i registreringen pga att det sker så få olyckor med personsador i de enskilda kommunerna. Detta gör det svårt för kommunen att veta var de trafiksäkerhetshöjande åtgärderna skall sättas in.

Det som talar emot registreringen är att polisen endast kan rapportera ett fåtal av alla de egendomsskadeolyckor som sker i trafiken. Vägverket resonerar därför som så att det är mer värdefullt att lägga ner resurser på olyckor med svårt skadade och döda, detta enligt nollvisionens anda. Istället för att registrera alla egendomsskador gör vissa kommuner konfliktstudier vid kända olycksfrekventa vägvägnitt.

Det är bra om försäkringsbolagens skaderegister kan kopplas till STRADA-projektet. Försäkringsbolagen är dock inte intresserade av att vara med så länge det går att se vilka bolag som har många egendomsskadeolyckor. Det vore därför bra om dessa olyckor kunde registreras utan att försäkringsbolagets namn var kopplat till en viss olycka.

8.6 Viltolyckornas betydelse i trafiksäkerhetsarbetet

Fördelar med att registrera viltolyckor kan vara att viltstråken kan kartläggas, så att viltstängsel kan sättas upp där det behövs. Viltolyckorna ger också en indikation på hur stort viltbeståndet är och hur många djur som skall avskjutas under jaktsäsongen.

Viltolyckor med enbart egendomsskador är svåra att platsbedöma pga polisen inte alltid har resurser att åka ut på dessa olyckor. Det är därför svårt att exakt avgöra var viltet rör sig. Med utgångspunkt från detta finns det många parter som anser att registreringen av viltolyckor med egendomsskador är onödig. Däremot kan det vara intressant att registrera viltolyckor med personskador.

9 Referenser

9.1 Tryckta referenser

Backman, J.: Rapporter och uppsatser. Studentlitteratur, Lund, 1998

Jonsson I., Land A.: Kodförteckning för olycksregistrering. Vägverket

Nylander P., Widlert S.: Översyn av samhällsekonomiska kalkylprinciper och kalkylvärden på transportområdet. SIKA Rapport 1999:6

Reichstein, G.: Vägtrafikens skade- och olycksstatistik. Publ 1996:43, Vägverket

Sjöö B., Johansson C.: Nationellt informationssystem om skador och olyckor inom vägtransportsektorn. Publ 1999, Vägverket

Widlert S.: Trafikskadade kända genom polis och slutenvård 1992-93. SIKA 1997:1

Information i register 1 – En behovsanalys.

Vägverket: Nollvisionen – ett koncentrat. Borlänge

Sveriges officiella statistik, Statens Institut för KommunikationsAnalys, Statistiska centralbyrån : Trafikskador 97. Stockholm

Vägverket: Vägtrafikolyckor. Publ. 1998:60

Vägverket: Vägverkets Informationssystem – Trafiksäkerhet (VITS).
Användarhandledning

9.2 Internetreferenser

<http://www.naring.regeringen.se/bp2000/index.htm>

<http://www.police.se>

<http://www.riksdagen.se/debatt/9798/utskott/tu/tu4/tu400005.asp>

<http://www.sas.se>

<http://www.sj.se>

<http://www.sna.se/webbatlas/lan/index.html>

<http://www.vasttrafik.se>

http://www.vv.se/traf_sak/nollvis/index.htm

<http://www.vv.se>

9.3 Referenspersoner

Vägverket

Andersson, Bengt-E	Mälardalen	Eskilstuna
Carenhed, Lars	Mälardalen	Eskilstuna
Corse, Anders	Väst	Göteborg
Dean, Carina	Norr	Luleå
Degerman, Kristina	Norr	Luleå
Fernberg, Inger	Väst	Göteborg
Frank, Monica	Skåne	Kristianstad
Fredlund, Tomas	Stockholm	Solna
Frejd, Lena	Skåne	Kristianstad
Gustavsson, Anita	Väst	Göteborg
Hansson, Lisbeth	Väst	Göteborg
Hansson, Maria	Mitt	Härnösand
Hofverberg, Lars	Mitt	Härnösand
Ivanov, Britt	Mälardalen	Eskilstuna
Johansson, Östen	Huvudkontoret	Borlänge
Jonsson, Ingela	Huvudkontoret	Borlänge
Kleerup, Monika	Mälardalen	Eskilstuna
Klingstedt, Mikael	Mälardalen	Eskilstuna
Lander, Eva	Huvudkontoret	Borlänge
Lekander, Tomas	Huvudkontoret	Borlänge
Lewén, Annika	Mälardalen	Eskilstuna
Lindh, Camilla	Mälardalen	Eskilstuna
Lundberg, Ove	Norr	Luleå
Marosevac, Eva	Sydöst	Jönköping
McLearnon, Stephen	Skåne	Kristianstad
Nilsson, Gerd	Skåne	Kristianstad
Nilsson, Inger	Skåne	Kristianstad
Olsson, Inger	Biblioteket	Borlänge
Persson, Marianne	Väst	Göteborg
Sjölinder, Kent	Väst	Göteborg
Viberg, Gunilla	Mitt	Härnösand

Polisen

Alvesson, Katarina	Ystad
Andersson, Lars-Erik	Kalmar
Andersson Rolf	Karlskrona
Bolander, Gunilla	Eskilstuna
Douhan, Lisbeth	Malmö
Ekblom, Annette	Helsingborg
Ericsson, Gunilla	Kristianstad
Eriksson, Gunder	Luleå
Granström, Melker	Eskilstuna
Gustavsson, Göran	Linköping
Jansson, Kaj	Jönköping
Johansson, Kjell	Härnösand
Johansson, Lars-Olof	Växjö

TILLFÖRLITLIGHET HOS TRAFIKOLYCKSKLASSIFICERING

Johansson, Mats	Malmö
Jonasson, Eje	Göteborg
Jonsson, Bo	Eskilstuna
Jönsson, Torsten W	Malmö
Karlsson, Arvid	Östersund
Karlsson, Pernilla	Eskilstuna
Landén, Anders	Falun
Lilja, Kerstin	Norrköping
Lind, Birgitta	Kristianstad
Lundin, Lars-Göran	Helsingborg
Löv, Åke	Uppsala
Mårtensson, Lars-B	Ystad
Nilsson, Heelena	Polishögskolan
Nylander, Marie	Visby
Odengård, Staffan	Halmstad
Pettersson, Lars	Västerås
Pettersson, Rune	Umeå
Rohdin, Gunnar	Sundsvall
Rudvall, Tyrone	Göteborg
Sjöstedt, Ingela	Solna
Stake, Esko	Karlstad
Strömsöe, Sylvia	Umeå
Synnergren, K	Malmö
Westberg, Jan	Gävle
Westlund, Viggo	Örebro

Kommunen

Augustsson, Yngve	Härnösand
Carselid, Björn	Partille
Eklund, Anders	Borlänge
Flodin, Sören	Västerås
Hansson, Birgitta	Helsingborg
Jacobsson, Bo	Borås
Karlberg, Rune	Luleå
Kärman, Elmer	Borås
Lindahl, Bertil	Malmö
Ljunggren, Rose-Marie	Kristianstad
Lundgren, Lars	Härnösand
Nykvist, Willy	Göteborg
Olsson, Lennart	Mölndal
Ragnarsson, Roger	Umeå
Sjögren, Dan-Eric	Lidköping
Stalin, Elisabeth	Jönköping
Storkitt, Ann	Stockholm
Tiippana, Leena	Stockholm
Åkesson, Trygve	Bollnäs

Sjukvården

Andersson, Kerstin	Ystad
Bergqvist, Marianne	Göteborg
Brorson-Collin, Gunilla	Helsingborg
Bylund, Per-Olof	Umeå
Erntsson, Kerstin	Umeå
Forsberg, Marjo	Umeå
Jakobsson, Iwona	Sollefteå
Leijd-Tidbeck, Kerstin	Stockholm
Lindqvist, Åsa	Linköping
Pettersson, Gunvor	Linköping
Pettersson, Janet	Ängelholm
Ponzer, Sari	Stockholm
Simonsson, Bo	Västerås

SIKA

Asp, Helena	Stockholm
Gustavsson, Jan R	Stockholm

SCB

Mujagic, Helena	Stockholm
-----------------	-----------

VTI

Land, Arne	Linköping
------------	-----------

Vejdirektoratet i Danmark

Hemdorff, Stig R

Sundhedsministeriet i Danmark

Jensen, Mette

Vägverket i Finland

Forsberg, Auli

Vegag på Island

Árnadóttir, Auður Þóra

Vegvesenet i Norge

Amundsen, Finn Harald

Ranes, Guro

Statens institutt for folkehelse, Seksjon for forebyggende og helsefremmende arbeid i Norge

Knudsen, Camilla S

Bilagor

A. VÄGVERKETS KODER	A1
B. TRAFIKMÅLSANTECKNINGAR	B1
C. SKADEBLANKETTER	C1
TRAFIKSKADEJOURNAL FÖR REGION SKÅNE	C2
SKADERAPPORT FÖR UNIVERSITETSSJUKHUSET I LINKÖPING	C3
TRAFIKSKADEJOURNAL I GÖTEBORG	C4
REGISTRERING/KLASSIFICERING AV OLYCKSFALL I VÄSTERÅS	C5
SKADEJOURNAL FÖR STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING	C6
SKADEJOURNAL I SOLLEFTEÅ/KRAMFORS	C7
SKADEJOURNAL FÖR NORRLANDS UNIVERSITETSSJUKHUS I UMEÅ	C8
D. VÄGVERKETS REGIONKONTOR	D1

Vägverkets kodförteckning

Ensam motorfordon

Singel (Olycka med endast ett motorfordon inblandat.)

- S0** - kör på eller påverkas av föremål som kan förväntas förekomma på vägen, ojämn väg eller hal asfalt,
- har för hög last,
- har släp som tappas eller välter, dock ej om det sker efter dikeskörning eller kollision,

Övriga singelolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna S1 - S4.

Motorfordon på sträcka eller primärväg i 3- eller 4-vägs korsning:

- S1** - avser att köra rakt fram men kör av vägen eller på fast föremål på vägbanan,
S2 - avser att svänga av åt vänster eller höger men kör av vägen eller på fast föremål på vägbanan.

Motorfordon på sekundärväg i 3- eller 4-vägs korsning:

- S3** - avser att köra rakt fram men kör av vägen eller på fast föremål på vägbanan,
S4 - avser att svänga av åt vänster eller höger men kör av vägen eller på fast föremål på vägbanan.

Motorfordon i primär konflikt med annat motorfordon

Möte (Konflikt mellan motorfordon med motriktade kurser.)

- M0** - Mötesolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna M1 - M3.

Motorfordon på sträcka eller primärväg i 3- eller 4-vägs korsning:

- M1** - Kollision mellan mötande motorfordon,
M2 - Något av motorfordonen kör av vägen eller kör på fast föremål eller annat element.

Motorfordon på sekundärväg i 3- eller 4-vägs korsning:

- M3** - Kollision mellan mötande motorfordon eller något av motorfordonen kör av vägen eller kör på fast föremål eller annat element.

Omkörning (Konflikt, avkörning eller påkörning av fast föremål i samband med omkörning mellan två motorfordon.)

O0 - Omkörningsolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna O1 - O2.

Motorfordon på sträcka eller primärväg i 3- eller 4-vägs korsning:

O1 - Omkörande motorfordon kolliderar med mötande fordon eller fotgängare,

O2 - Omkörande och omkörda motorfordon kolliderar eller något av motorfordonen kör av vägen eller kör på fast föremål eller parkerat fordon.

Upphinnande (Konflikt mellan motorfordon med kurs rakt fram i samband med att det ena hinner upp det andra.)

U0 - Upphinnandeolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna U1 - U2.

Motorfordon på sträcka eller primärväg i 3- eller 4-vägs korsning:

U1 - som avser att köra rakt frami konflikt med bakifrån upphinnande motorfordon vilket också avser att köra rakt fram (ej omkörning).

Motorfordon på sekundärväg i 3- eller 4-vägs korsning:

U2 - som avser att köra rakt frami konflikt med bakifrån upphinnande motorfordon vilket också avser att köra rakt fram (ej omkörning).

Avsväng (Konflikt mellan motorfordon från samma eller motriktade vägben då minst ett av fordonen avser att svänga.)

A0 - Avsvängsolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna A1 - A8.

Motorfordon på sträcka eller primärväg i 3- eller 4-vägs korsning:

A1 - som avser att svänga åt vänster i konflikt med bakomvarande motorfordon,

A2 - som avser att svänga åt höger i konflikt med bakomvarande motorfordon,

A3 - som avser att svänga av åt vänster i konflikt med motorfordon från motsatt håll vilket avser att köra rakt fram,

A4 - som avser att svänga av åt vänster i konflikt med motorfordon från motsatt håll vilket avser att svänga.

Motorfordon på sekundärväg i 3- eller 4-vägs korsning:

A5 - som avser att svänga åt vänster i konflikt med bakomvarande motorfordon,

A6 - som avser att svänga åt höger i konflikt med bakomvarande motorfordon,

A7 - som avser att svänga av åt vänster i konflikt med motorfordon från motsatt håll vilket avser att köra rakt fram.

A8 - som avser att svänga av åt vänster i konflikt med motorfordon från motsatt håll vilket avser att svänga.

Korsande (Konflikt mellan motorfordon från korsande vägben.)

K0 - Korsandeolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna K1 - K7.

Motorfordon på sträcka eller primärväg i 3- eller 4-vägs korsning:

K1 - som avser att svänga av åt vänster i konflikt med från sekundärväg kommande fordon,

K2 - som avser att svänga av åt höger i konflikt med från sekundärväg kommande motorfordon,

K3 - som avser att köra rakt fram i konflikt med från vänster på sekundärväg kommande motorfordon vilket avser att köra rakt fram,

K4 - som avser att köra rakt fram i konflikt med från höger på sekundärväg kommande motorfordon vilket avser att köra rakt fram.

Motorfordon på sekundärväg i 3- eller 4-vägs korsning:

K5 - som avser att svänga av åt vänster i konflikt med från höger på primärväg kommande motorfordon vilket avser att köra rakt fram,

K6 - som avser att svänga av åt vänster i konflikt med från vänster på primärväg kommande motorfordon vilket avser att köra rakt fram,

K7 - som avser att svänga av åt höger i konflikt med från vänster på primärväg kommande motorfordon vilket avser att köra rakt fram.

Motorfordon i primär konflikt med gående, cykel eller moped

Cykel/moped (Konflikt mellan motorfordon och cykel eller moped.)

C0 - Cykel-/mopedolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna C1 - C7.

Sträcka, primär- eller sekundärväg i 3- eller 4-vägs korsning:

C1 - Cykel/moped i möteskonflikt med motorfordon.

C2 - Cykel/moped i omkörnings- eller upphinnandekonflikt med motorfordon.

Primär- eller sekundärväg i 3- eller 4-vägs korsning:

- C3** - Cykel/moped i konflikt med motorfordon från samma vägben. Minst ett av fordonen avser att svänga.
- C4** - Cykel/moped i konflikt med motorfordon från motriktad vägben. Minst ett av fordonen avser att svänga.
- C5** - Cykel/moped i konflikt med motorfordon från korsande vägben. Inget av fordonen avser att svänga.
- C6** - Cykel/moped i konflikt med motorfordon från korsande vägben. Minst ett av fordonen avser att svänga.

Sträcka, primär- eller sekundärväg i 3- eller 4-vägs korsning:

- C7** - Stillastående cyklist i konflikt med motorfordon.

Fotgängare (Konflikt mellan motorfordon och fotgängare.)

- F0** - Fotgängarolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna F1 - F9.

Sträcka:

- F1** - Fotgängare under passage av väg i konflikt med motorfordon från vänster.
- F2** - Fotgängare under passage av väg i konflikt med motorfordon från höger.
- F3** - Fotgängare, gående längs vägen på vänster sida, i konflikt med motorfordon.
- F4** - Fotgängare, gående längs vägen på höger sida, i konflikt med motorfordon.

Primär- eller sekundärväg i 3- eller 4-vägs korsning:

- F5** - Fotgängare, under passage av väg vid korsning, i konflikt med motorfordon i dess ingång till korsningen.
- F6** - Fotgängare, under passage av väg vid korsning, i konflikt med rakt fram körande motorfordon i dess utgång ur korsningen.
- F7** - Fotgängare, under passage av väg vid korsning, i konflikt med vänstersvägande motorfordon i dess utgång ur korsningen.
- F8** - Fotgängare, under passage av väg vid korsning, i konflikt med högersvägande motorfordon i dess utgång ur korsningen.

Sträcka, primär- eller sekundärväg i 3- eller 4-vägs korsning:

- F9** - Stillastående fotgängare i konflikt med motorfordon.

Övriga konflikter

Varia (Konflikt som ej kan hänföras till någon av övriga olyckstyper.)

V0 - Rullande motorfordon utan förare.

- Motorfordon kör på eller påverkas av föremål som normalt ej förekommer på väg.
- Konflikter mellan motorfordon och övriga icke-motorfordon.
- Övriga variaolyckor som ej kan hänföras till någon av undertyperna V1 - V6.

V1 - Motorfordon i konflikt med djur (ej älg, rådjur, hjort och ren).

V2 - Spårfordon i konflikt med annat fordon.

V3 - Traktor/motorredskap i konflikt med fordon eller fotgängare.

V4 - Cykel/moped i konflikt: med annan cykel/moped eller fotgängare

- Cykel/moped: kör omkull, av vägen, eller på fast föremål

V5 - Parkerat eller uppställt fordon, dock ej cykel/moped, i konflikt med annat fordon.

V6 - Motorfordon, som backar eller gör U-sväng, i konflikt med annat motorfordon.

Klövvt (Konflikt mellan motorfordon och klövvt exklusive vildsvin.)

W1 - Motorfordon i konflikt med rådjur eller hjort.

W2 - Motorfordon i konflikt med älg.

W3 - Motorfordon i konflikt med ren.

03 Rapportörande polisman

04 Anlände till platsen (datum, kl)

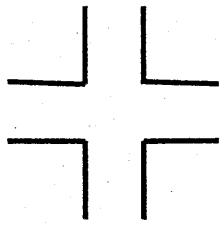
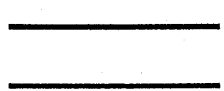
☐ RAPPORT☐ MINNESANTECKNINGAR

NR	05 Efternamn och alla förnamn (i rätt följd, tilltalsnamnet markeras)						06 Personnummer	
	07 Yrke/titel		08 Folkbokföringsort (församling, länsbokstav)			09 Kön (betr utl) ☐ Kv ☐ Man		10 Medb i (betr utl)
	11 Postadress (utdelningsadress och adress), telefon bostaden							
	12 Anställning (arbetsgivare, postadress), telefon, central sjömansregistrering							
VÄGTRAFIKANT	13 Körkort m m ☐ Har körkort ☐ Annan körkortshavare ☐ Har traktorkort		klass (betr kk) länsbeteckn. Nat bokst (utl kk)		15 Trafikkort ☐ Ja ☐ Nej		16 Vägtrafikant Passagerare ☐ Gående ☐	
	17 Underrättad om misstanke för/gärningsbeskrivning							
	18 Misstänkt ☐ Erkänner ☐ Förnekar		19 Är beredd mottaga strafföreläggande ☐ Ja ☐ Nej		20 Försvarare ☐ Önskas ej ☐ Önskas		21 Namn på försvarare	
	14 Alkoholutandn-prov (1-2 §§ LA) ☐ Har tagits ☐ Skälig misstanke ☐ Rutinmässigt ☐ Positivt ☐ Negativt		Har ej tagits p g a Tekn hinder ☐		Tidsbrist ☐		Annat ☐	
FORDONS-ÄGARE	22 Fordonsägarens efternamn, tilltalsnamn och yrke/titel							
	23 Postadress (utdelningsadress och adress), telefon bostad och arbete							
FORDON	24 Fordonsslag	25 Regnr	26 Fabrikat/typ		27 Årsmodell	28 Bredd i cm	29 Längd i cm	Vänsterstyrd 30 Högerstyrd
	31 Bristfälligheter på fordonet							
VITNE	32 Försäkrad i							
	33 Vittnes efternamn och alla förnamn (i rätt följd, yrke/titel)							
BERÄTTELSE (vägtrafikant, vittne etc)	34 Postadress (utdelningsadress och adress), telefon bostad och arbete							
	35 Berättelse lämnad av (efternamn)							
SKADOR	36 Person- och egendomsskador							
	37 Civilstånd ☐ Gift/sambo ☐ Ensamstående							
DAGBOTS-UPPGIFT	38 Egen årsinkomst, kr		39 Kontinuerliga bidrag, kr		40 Försörjningsplikt mot barn (antal)			
	41 Förmögenhet, kr	42 Skulder, kr	43 Tax inkomst kr: Egen	44 Makes/sambos, kr	45 Tax kontroll utförd Sign ☐ Ja ☐ Nej			
ÖVR	47 Målsägande för talan om enskilt anspråk ☐ Ja ☐ Nej ☐ Besvaras senare				48 Trafikanten underrättad om att händelsen ej föranleder vidare åtgärd från polisen		49 Namn och personnummer Sign.	

☐ Bl skriftlig berättelse utl☐ Berättelsen godkänd ☐ Forts

Trafikskadejournal för Region Skåne

ifylls för patienter som skadats i trafiken, dvs utanför hem och tomt/arbetsplats i singel- och kollisionsolycka. OBS! Även för fotgängare som ramlat och cyklister som vält.

Nr	Född år _ _	Kön M ☐ K ☐	Patientbricka								
Behandlad på sjukhus/lasarett Kirurgi ☐ Öron ☐ Ortopedi ☐ Jourcentral ☐ Annat, ☐											
Jag/patienten kom till akutmottagningen Datum (år/mån/dag) Klockslag Införd av ambulans _ _ _ _ _ _ _ _ Ja ☐ Nej ☐											
Olyckan inträffade Datum (år/mån/dag) Klockslag Polis varit på plats _ _ _ _ _ _ _ _ Ja ☐ Nej ☐			Vid olyckan var jag/patienten <table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> Själv: ☐ Fotgängare ☐ Cyklist ☐ Mopedist ☐ Mc-förare ☐ Bilförare ☐ Bilpassagerare ☐ Bussförare ☐ Busspassagerare ☐ Lastbilsförare ☐ Annat </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> Inblandad i: ☐ Singelolycka I kollision med: ☐ Fotgängare ☐ Cykel ☐ Moped ☐ Mc ☐ Personbil ☐ Buss ☐ Lastbil ☐ Annat </td> </tr> </table>	Själv: ☐ Fotgängare ☐ Cyklist ☐ Mopedist ☐ Mc-förare ☐ Bilförare ☐ Bilpassagerare ☐ Bussförare ☐ Busspassagerare ☐ Lastbilsförare ☐ Annat	Inblandad i: ☐ Singelolycka I kollision med: ☐ Fotgängare ☐ Cykel ☐ Moped ☐ Mc ☐ Personbil ☐ Buss ☐ Lastbil ☐ Annat						
Själv: ☐ Fotgängare ☐ Cyklist ☐ Mopedist ☐ Mc-förare ☐ Bilförare ☐ Bilpassagerare ☐ Bussförare ☐ Busspassagerare ☐ Lastbilsförare ☐ Annat	Inblandad i: ☐ Singelolycka I kollision med: ☐ Fotgängare ☐ Cykel ☐ Moped ☐ Mc ☐ Personbil ☐ Buss ☐ Lastbil ☐ Annat										
Olycksplats, ort Markera med X var olyckan inträffade, rita in de inblandade och deras färdriktningar med pilar på en av nedanstående skisser Väg-/gatukorsning Väg/gata 1: Väg/gata 2: Orienteringspunkt 3:  Ovanstående kan ej anges ☐ Olyckan hände på: Körbana ☐ Övergångsställe ☐ Gångbana ☐ Cykelbana ☐ Cykelöverfart ☐											
Väg-/gatusträcka Väg/gata: Orienteringspunkt:  Ovanstående kan ej anges ☐ Olyckan hände på: Körbana ☐ Övergångsställe ☐ Gångbana ☐ Cykelbana ☐ Cykelöverfart ☐			Väglag Torrt ☐ Vått/fuktigt ☐ Is/snö ☐ Okänt ☐ Skyddsutrustning <i>Ett eller flera alternativ kan anges</i> <table style="width: 100%;"> <tr> <td>☐ Ingen</td> <td>☐ Hjälms</td> </tr> <tr> <td>☐ Bilbälte</td> <td>☐ Mc-ställ</td> </tr> <tr> <td>☐ Bilbarnstol</td> <td>☐ Annat</td> </tr> <tr> <td>☐ Airbag</td> <td>.....</td> </tr> </table>	☐ Ingen	☐ Hjälms	☐ Bilbälte	☐ Mc-ställ	☐ Bilbarnstol	☐ Annat	☐ Airbag	
☐ Ingen	☐ Hjälms										
☐ Bilbälte	☐ Mc-ställ										
☐ Bilbarnstol	☐ Annat										
☐ Airbag											
Patienten inlagd Ja ☐ Nej ☐			Får kontaktas per telefon för kompletterande upplysning Ja ☐ Nej ☐ Tel nr Patientens underskrift								
Beskriv hur olyckan gick till											

SKADERAPPORT

Universitetssjukhuset

i Linköping

Akutkliniken

Personnr

Namn

Adress

Postadress

Telefonnr

1. Skadedatum

2. Skadeplatsadress

3. ☐ Inomhus ☐ 4. Utomhus

☐ 5. Halkat

6. Skadeplats (Var inträffade skadan ?)

- | | |
|---|------|
| ☐ Trottoar, gågata, cykelbana, torg | 6001 |
| ☐ Övergångsställe | 6002 |
| ☐ Allmän väg/gata inom tätbebyggt område | 6003 |
| ☐ Allmän väg utanför tätbebyggt område | 6004 |

- | | |
|--|------|
| ☐ Bostad/bostadsområde | 6020 |
| ☐ Lantbruk, handelsträdgård | 6030 |
| ☐ Industri, verkstad, byggen o dyl | 6031 |
| ☐ Butiks- handels- och serviceområden | 6032 |

Institutionellt boende

- | | |
|--|------|
| ☐ Fängelse | 6040 |
| ☐ Institutionellt gruppboende | 6041 |
| ☐ Militärförläggning | 6042 |
| ☐ Servicehus för äldre | 6044 |
| ☐ Sjukhem | 6045 |

Skola, annan institution och offentlig lokal

- | | |
|--|------|
| ☐ Förskoleinstitution med lekplats, daghem | 6050 |
| ☐ Institution för högre utbildning | 6051 |
| ☐ Off lokal som samlingssal, ungdomsgård, kyrka | 6052 |
| kyrka, bibliotek, biograf, teater, post,försäkr kassa | |
| ☐ Sjukhus | 6053 |
| ☐ Skola med skolgård | 6054 |

Idrotts- och sportanläggning

- | | |
|--|------|
| ☐ Alpin anläggning | 6060 |
| ☐ Fotbollsplan | 6061 |
| ☐ Gym, gymnastiksal, sporthall | 6062 |
| ☐ Idrottsplats | 6063 |
| ☐ Ishall, skridskobana, ishockeyring, bandyplan | 6064 |
| ☐ Motionsspår | 6065 |
| ☐ Motorsportanläggning | 6066 |
| ☐ Ridhus/ridskola | 6067 |
| ☐ Simhall, badanläggning | 6068 |

Övriga platser

- | | |
|--|------|
| ☐ Nöjes, kultur- parkområde | 6075 |
| ☐ Fri natur | 6076 |
| ☐ Hav, sjö och #lv | 6077 |
| ☐ Plats ospecificerad | 6078 |

7. Aktivitet (Vad sysslade patienten med ?)

- | | |
|---|------|
| ☐ Idrott, sport, motion | 7001 |
| <i>Fys träning och tävling såsom fotboll, jogging ,
fräddrott, golf, gymnastik, ishockey, ridning,
simning, skidåkning, skridskoåkning,</i> | |
| ☐ Lek och annan fritidsverksamhet | 7002 |
| <i>Delt i föreningsliv,hobbyaktivitet, biobesök etc
danstillställning, fest</i> | |
| ☐ Förfärvsarbete | 7003 |
| <i>Arb mot bet, resa till+från arb, uppdrag mot arvode</i> | |
| ☐ Annan sysselsättning | 7004 |
| <i>Hushållsarb, lek på dagis+förskola, trädgårds
arbete+underhåll av hem, skolarbete, egen utb, etc</i> | |
| ☐ Vitalitetsaktivitet | 7005 |
| <i>Vila, sömn, måltid, pers hygien</i> | |
| ☐ Andra specificerade aktiviteter | 7006 |
| ☐ Aktivitet, ospecificerad | 7007 |

Övriga upplysningar av värde

.....
.....
.....
.....

Obs ! Ifylls ej i receptionen

Diagnoskod

V-/W-/X-/Y-kod

☐ 09. Fallet av intresse för preventiva insatser.....

.....
.....

VAR VÄNLIG SÄND KOPIOR PÅ INTAGNINGSS- JOURNAL OCH EPIKRIS TILL AKUTINTAGET

Personnummer

Namn

Gatuadress

Postadress

Telefon

Sjukhus

☐ SS ☐ CKÖ ☐ BKÖ

Annan vårdinrättning

☐ Hem ☐ Obs avd ☐ DVA ☐ Avvek

avd nr

☐ Inlagd på avdelning

Olycksdatum

Klockslag

Inkom med ambulans

☐ Ja ☐ Nej ☐ Okänt

Inkomstdatum

Klockslag

Polis informerad

☐ Ja ☐ Nej ☐ Okänt

Olyckan inträffade

☐ i arbetet

☐ på väg till arbetet

☐ på väg från arbetet

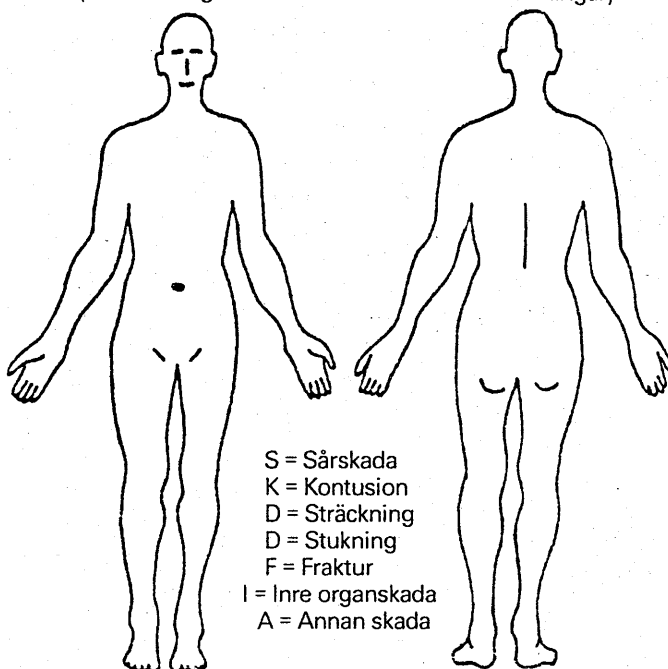
☐ i skolan

☐ på väg till skolan

☐ på väg från skolan

Olycksplats (anges noggrant, tex med gatuadress, korsande gator, närhet till känd plats, affär etc).

Skador (markera i figuren med nedanstående förkortningar)



Färdriktning

Platstyp

Enskilt område

☐ Korsning
☐ Gatusträcka
☐ Cykelbana
☐ Gångbana
☐ Gång- o cykelbana
☐ Annat

☐ Park
☐ Gård
☐ Lekplats
☐ Skolgård

Olycksförlopp

Påverkan

☐ Inget onormalt
☐ Alkohol
☐ Läkemedel
☐ Narkotika

☐ Singelolycka

Inblandad i kollision med (= motpart)

Patienten var själv

Placering

☐ fotgängare
☐ cyklist
☐ mopedist
☐ på MC
☐ i bil
☐ i buss
☐ i lastbil
☐ i spårvagn
☐ i van
☐ i taxi
☐ annat:

☐ FÖRARE

PASSAGERARE

☐ Fram
☐ Vå bak
☐ Mitt bak
☐ Hö bak
☐ Sitt
☐ Stå

☐ fotgängare
☐ cykel
☐ moped
☐ mc
☐ personbil
☐ buss
☐ lastbil
☐ spårvagn
☐ van
☐ taxi
☐ tåg
☐ vilt
☐ annat _____

Skyddsutrustning

☐ Ingen
☐ Bilbälte
☐ Airbag
☐ Hjälms

☐ Mc-ställ
☐ Cykelbarnstol
☐ Barnbilkudde
☐ Bilbarnstol framåtvänd
☐ Bilbarnstol bakåtvänd
☐ annat:

Ifyllt av

Uppgifterna kommer att databearbetas och hanteras enligt sekretesslagen och Datainspektionens anvisningar

Härmed godkänner jag att Trafikskaderegistret får rekvirera journalkopior gällande denna skada.

Underskrift Patient/Vårdnadshavare

REGISTRERING/KLASSIFICERING AV OLYCKSFALL

Denna sida ifylles av mottagande personal

Mottagning

- ☐ Sjukhus
- ☐ Jourcentral
- ☐ Vårdcentral/FLM
- ☐ Tandvård

Kostnadsställe

Kön

- ☐ Kvinna
- ☐ Man

Födelseår _____

Hemortskommun _____

Kontaktorsak:

- ☐ Sjukdom
- ☐ Olycksfallsskada
- ☐ Våldshandling
- ☐ Självtilfogad skada
- ☐ Sen effekt av tidigare behandlad skada
- ☐ Annat
- ☐ Kod anges senare

Kontaktdatum:

År	Månad	Dag	Klockan

Denna sida ifylles av patient eller anhörig.

När inträffade olyckan?

År	Månad	Dag	Klockan	Inomhus	Utomhus

I vilken miljö inträffade olyckan?

- ☐ Bostad, bostadsområde
- ☐ Institutionellt boende
- ☐ Skola, annan offentlig lokal
- ☐ Idrotts-,sportanläggning
- ☐ Gata och väg
- ☐ Butiks-,handels-,serviceområde
- ☐ Industriområde, byggarbetsplats
- ☐ Lantbruksområde
- ☐ Andra specificerade platser
- ☐ Kod anges senare

Inträffade skadan i samband med:

- ☐ Idrott,sport, motion
- ☐ Ridning
- ☐ Lek, annan fritidsverksamhet
- ☐ Förvärvsarbete
- ☐ Hemarbete(obetalt)
- ☐ Jakt, fiske, skörd
- ☐ Vila, rast, sömn

Var inträffade olyckan?

Ange så exakt som möjligt med adress och lokal t.ex. Stora gatan, kök, arb.plats.

Kommun:

Beskriv kort hur olyckan gick till

Uppkom skadan genom

ja nej

- ☐ ☐ Skada pga fall
- ☐ ☐ Kontakt med föremål
- ☐ ☐ Kontakt med djur
- ☐ ☐ Kontakt med person
- ☐ ☐ Klämning
- ☐ ☐ Skärande, stick
- ☐ ☐ Överbelastning
- ☐ ☐ Kvävning, drunkning
- ☐ ☐ Förgiftning, frätskada
- ☐ ☐ El-, strålskada
- ☐ ☐ Misshandel

Denna sida ifylles endast om Du varit med om en trafikolycka.

Var Du

- ☐ Fotgängare
- ☐ Förare
- ☐ Passagerare fram
- ☐ Passagerare bak
- ☐ Busspassagerare
- ☐ Annan trafikantroll

Olyckan var

ja nej

- ☐ ☐ Singelolycka
- ☐ ☐ Motpart, korsande färdriktning
- ☐ ☐ Motpart, samma färdriktning
- ☐ ☐ Motpart, motsatt färdriktning
- ☐ ☐ Påkörd bakifrån
- ☐ ☐ Viltolycka
- ☐ ☐ Annan olyckssituation

Underlaget var

- ☐ Torrt
- ☐ Vått
- ☐ Halkigt pga snö/is
- ☐ Halkigt pga annat
- ☐ Spårigt, snödriva
- ☐ Annat

Olyckan inträffade i

ja nej

- ☐ ☐ Dagsljus
- ☐ ☐ Starkt solsken
- ☐ ☐ Skymning
- ☐ ☐ Mörker m. vägbelysning
- ☐ ☐ Mörker u. vägbelysning
- ☐ ☐ Dimma
- ☐ ☐ Andra ljusförhållanden

Använde Du skyddsutrustning vid olyckan

ja nej

- ☐ ☐ Cykelhjälm
- ☐ ☐ Bilbälte
- ☐ ☐ Reflex
- ☐ ☐ Säkerhetsbälte
- ☐ ☐ Benskydd
- ☐ ☐ Armbågsskydd
- ☐ ☐ Skyddsväst
- ☐ ☐ Skyddsglasögon
- ☐ ☐ Stövlar

ja nej

- ☐ ☐ Skyddshjälm
- ☐ ☐ Bilkudde/stol
- ☐ ☐ Cykellyse
- ☐ ☐ Knäskydd
- ☐ ☐ Handskar
- ☐ ☐ Skyddsskor
- ☐ ☐ Hörselskydd
- ☐ ☐ Njurbälte

Hur färdades Du

- ☐ Gående, (skida, spark, pulka)
- ☐ Cykel
- ☐ Moped, motorcykel
- ☐ Personbil
- ☐ Skåpbil/mindre lastbil
- ☐ Buss, lastbil, långtradare
- ☐ Traktor, jordbruksmaskin
- ☐ Ridandes på häst
- ☐ Skateboard, inlines
- ☐ Båt
- ☐ Snöskoter

Hur färdades Din motpart

- ☐ Gående, (skida, spark, pulka)
- ☐ Cykel
- ☐ Moped, motorcykel
- ☐ Personbil
- ☐ Skåpbil/mindre lastbil
- ☐ Buss, lastbil, långtradare
- ☐ Traktor, jordbruksmaskin
- ☐ Ridandes på häst
- ☐ Skateboard, inlines
- ☐ Båt
- ☐ Snöskoter

Ifylles av läkare/tandläkare, sjuksköterska, undersköterska eller läkarsekreterare.

Diagnos nummer (ICD 10)

--	--	--	--

Klartext

--

Handläggning

- ☐ Utskrivning efter undersökning, ingen behandling
- ☐ Utskriven efter behandling vid akutmottagning
- ☐ Utskriven efter behandling vid jourmottagning
- ☐ Utskriven efter behandling hos familjeläkare
- ☐ Uppföljs av familjeläk/distriktssköterska
- ☐ Remitteras till sjukhus av familjeläkare
- ☐ Remitteras till regionssjukhus
- ☐ Intagen vid sjukhus
- ☐ Avliden

- ☐ Ingen skadediagnos

Signatur

SJUKHUS/KLINIK

PATIENTBRICKA

NÄR OCH VAR INTRÄFFADE SKADAN/FÖRGIFTNINGEN?

Datum: _____ Klockslag: _____ Kommun: _____

Plats: (så exakt som möjligt, gärna adress) _____

Vad är ditt yrke? _____

VAR UPPKOM SKADAN?

- ☐ 1. Trafik/transport
- ☐ 2. Bostad/Bostadsområde
- ☐ 3. Produktion/verkstad
- ☐ 4. Handel/service
- ☐ 5. Daghem/skola
- ☐ 6. Offentlig lokal/institution
- ☐ 7. Sport-/idrottsplats
- ☐ 8. Nöje/kultur/park
- ☐ 9. Fri natur
- ☐ 10. Hav/sjö/båt
- ☐ 11. Annat _____

HUR UPPKOM SKADAN?

- ☐ 1. Fall i samma nivå
- ☐ 2. Fall till lägre nivå
- ☐ 3. Slag/spark av person/djur
- ☐ 4. Slag/stöt/kollision m. föremål
- ☐ 5. Klämning/skärning/stuck
- ☐ 6. Främm. föremål i öga/kroppsoöppn.
- ☐ 7. Kvävning/drunkning
- ☐ 8. Kemisk påverkan/förgiftning
- ☐ 9. Elektricitet/värme/kyla/strålning
- ☐ 10. Snubbling/överbelastning
- ☐ 11. Annat _____

NÄR UPPKOM SKADAN?

- ☐ 1. Arbets tid
- ☐ 2. Skol tid/utbildningstid
- ☐ 3. Färdtid under arbete/utbildning
- ☐ 4. Färdtid på väg till/från arbete/utbildn.
- ☐ 5. Färdtid i annat sammanhang
- ☐ 6. Fritid/privat tid
- ☐ 7. Annan tid _____

VAD GJORDE DU VID
SKADETILLFÄLLET?

- ☐ 1. Idrott/sport/motion
- ☐ 2. Lek eller annan fritidsverksamhet
- ☐ 3. Sömn/måltid/rast/personlig hygien
- ☐ 4. Vård av person/djur
- ☐ 5. Tillverkning/framställning
- ☐ 6. Reparation/underhåll
- ☐ 7. Matlagning/hushållsarbete
- ☐ 8. Kontorsarbete/utbildn./undervisn.
- ☐ 9. Transport/förflyttning
- ☐ 10. Annat _____

SKADAN INTRÄFFADE

- ☐ 1. Inomhus
- ☐ 2. Utomhus

BESKRIV UTFÖRLIGT HÄNDELSEFÖRLOPPET DÅ DU SKADADES:

Ex. Snubblade på matta, slog emot glasdörr och fick skärskada i handen av glaset.

VILKET ELLER VILKA FÖREMÅL/ÄMNEN VAR INBLANDADE?

Ex. Stege (trä, 5 meter lång), maskindiskmedel, kökskniv, cykel (mountainbike, 20 växlar).

HADE DU DRUCKIT ALKOHOL VID SKADETILLFÄLLET? ☐ Ja ☐ Nei

VÄND ➤

FYLL I DETTA ENDAST OM DU SKADATS TILL FÖLJD AV TRAFIKOLYCKA:

(i trafikolycka ingår minst ett fordon t.ex. cykel eller personbil)

DITT FÄRDSÄTT:

- ☐ 1.Fotgängare
- ☐ 2.Cykel
- ☐ 3.Moped
- ☐ 4.Motorcykel
- ☐ 5.Personbil
- ☐ 6.Lastbil
- ☐ 7.Buss
- ☐ 8.Tåg/Tunnelbana
- ☐ 9. Annat _____

VAR DU?

- ☐ 1.Fotgängare
- ☐ 2.Förare
- ☐ 3.Passagerare-fram
- ☐ 4.Passagerare-bak
- ☐ 5.Passagerare buss/tåg
- ☐ 6. Annat _____

KOLLIDERADE MED:

- ☐ 1.Singelolycka
- ☐ 2.Fotgängare
- ☐ 3.Cykel
- ☐ 4.Moped
- ☐ 5.Motorcykel
- ☐ 6.Personbil
- ☐ 7.Lastbil
- ☐ 8.Buss
- ☐ 9.Vilt
- ☐ 10.Tåg/tunnelbana
- ☐ 11. Annat _____

FÄRDRIKTNING FÖR MOTPARTEN:

- ☐ 1.Korsande färdriktning
- ☐ 2.Samma färdriktning
- ☐ 3.Motsatt färdriktning
- ☐ 4.Okänd färdriktning
- ☐ 5. Annan _____
- ☐ 6.Singelolycka

OLYCKSMILJÖ:

- ☐ 1.Korsning
- ☐ 2.Väg inom tätort
- ☐ 3.Väg utom tätort
- ☐ 4.Trottoar/gångbana
- ☐ 5.Övergångsställe
- ☐ 6.Cykelbana
- ☐ 7.Parkeringsplats
- ☐ 8.Järnvägsområde
- ☐ 9. Annan _____

LJUSFÖRHÅLLANDE:

- ☐ 1.Dagsljus
- ☐ 2.Mörker utan vägbelysning
- ☐ 3.Mörker med vägbelysning
- ☐ 4.Skymning/gryning
- ☐ 5.Dimma
- ☐ 6. Annat _____

VÄGFÖRHÅLLANDE:

- ☐ 1.Torr barmark
- ☐ 2.Våt barmark
- ☐ 3.Snö/is/halka
- ☐ 4. Annat _____

ANVÄNDE DU BILBÄLTE? ☐ Ja ☐ NejANVÄNDE DU HJÄLM? ☐ Ja ☐ Nej

ANTAL SKADADE VID OLYCKSTILLFÄLLET: _____

FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER FÖR ATT FÖRHINDRA LIKANDE SKADOR**TACK FÖR DIN MEDVERKAN!**

SKADEJOURNAL

Datum:

Klockan:

Personnummer:

Kom till sjukhuset/vårdcentralen med:

☐ ambulans☐ taxi☐ på annat sätt

Namn:

Adress:

Telefon:

V.g. hjälp oss besvara följande frågor före läkarundersökningen!

Dina uppgifter kommer att användas i skadeförebyggande arbete. Uppgifterna hanteras och databearbetas med samma sekretess som Dina övriga journaluppgifter inom sjukvården. Innehållet är viktigt för att kunna minska liknande olyckor i framtiden. Vi hoppas på din medverkan.

När inträffade olyckan?

År	Mån.	Dag	Kl.

Fritid	Skoltid	Arbetsid	På väg till/från arb./skola

Var inträffade olyckan?

Ex:

Korsningen Storg. och Jämtg.

Köket hemma

Hjältav., 4 km från

Långsele

Beskriv hur olyckan gick till:

Ex:

Kom cyklande på Storgatan

österut, kolliderade med en hund.

Halkade i trappan, slog i huvudet.

Rita gärna en skiss!

Vad tror Du orsakade

A) olyckan?

B) skadan?

Vid fordonsolycka (bil, traktor, MC, moped, cykel m.m.)

Fyll i de uppgifter som passar in.

Typ/märke/årsmodell på fordonet _____

Vilken var Din placering på/i fordonet? _____

Vilken hastighet hade Du i skadeögonblicket? _____

Har Du något förslag på åtgärder för att förhindra liknande olyckor?

V.g. skriv Dina synpunkter på baksidan.

Hade Du...	Ja	Nej
bilbältet på?		
nackskydd?		
hjälm?		
airbag utlöst?		
bilbarnstol?		

Datum _____	Klockan _____	Personnummer _____
		Namn _____
		Adress _____
		Yrke _____
		Telefon _____

Kom till sjukhuset med

Ambulans	☐	Helikopter	☐
Taxi/bårbil	☐	På annat sätt	☐

VILL DU VARA SNÄLL OCH BESVARA FÖLJANDE FRÅGOR INNAN DOKTORN KOMMER

När inträffade olyckan?

År	Månad	Dag	Klockan	Fritid privattid	Skoltid/ utbild.tid	Arbets- tid	Färd till/från arbete/skola
—	—	—	—	☐	☐	☐	☐

Var inträffade olyckan?

- Ex:
- Korsningen Storgatan-E 4
 - E 4, 3 mil söder om Umeå
 - Köket hemma
 - Verkstaden NN-Maskiner, Umeå

**Beskriv hur olyckan
gick till?**

Rita gärna en skiss.

- Ex:
- Jag kom cyklande på Storgatan österut och kolliderade med en bil som kom från vänster på E 4.
 - Ramlade från gungan och slog bakhuvudet i en cementklump.

**Vilka föremål/ämnen
orsakade skadan?
Ange fabrikat!**

Fordonsolycka

Fyll i de uppgifter som passar in!

Märke/årsmodell på fordonet _____

Vilket var Din placering på/i fordonet _____

Vilken hastighet hade Du i skadeögonblicket _____

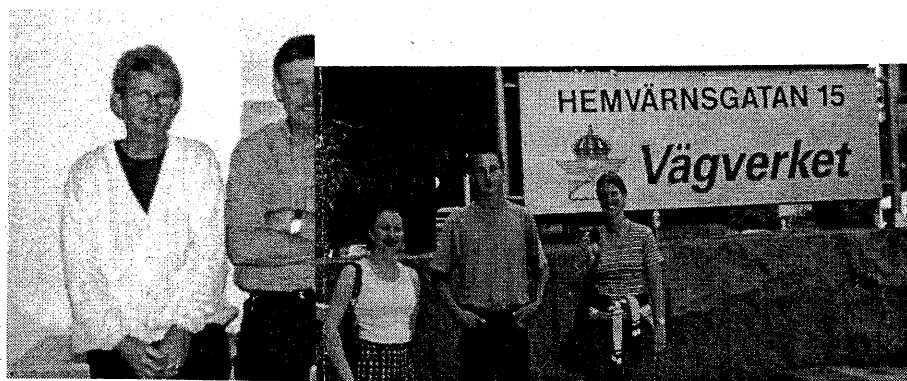
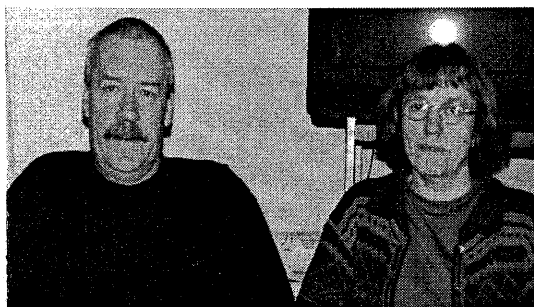
HADE DU	Ja	Nej
Bilbältet påtaget	☐	☐
Nackstöd	☐	☐
Hjälm	☐	☐
Airbag utlöst	☐	☐
Bilbarnstol	☐	☐

Har Du något förslag på åtgärder för att förhindra liknande olyckor?

TACK FÖR HJÄLPEN!

*Dina uppgifter kommer till nytta i vårt skadeförebyggande arbete. Upp-
gifterna hanteras och databearbetas med samma sjukvårdssekretess som
Dina övriga journaluppgifter. Vi hoppas på Din medverkan!*

Vägverkets regionkor



Eva Marosevac
Jönköping



