

Denne artikel er udgivet i det elektroniske tidsskrift
Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet
(Proceedings from the Annual Transport Conference
at Aalborg University)
ISSN 1603-9696
<https://journals.aau.dk/index.php/td>

Kvaliteten af selvrapportering af trafikulykker

Kirstine Würtz Jensen, kitstine.wj@gmail.com, Aalborg Universitet

Harry Lahrmann, hsl@build.aau.dk, Aalborg Universitet

Abstrakt

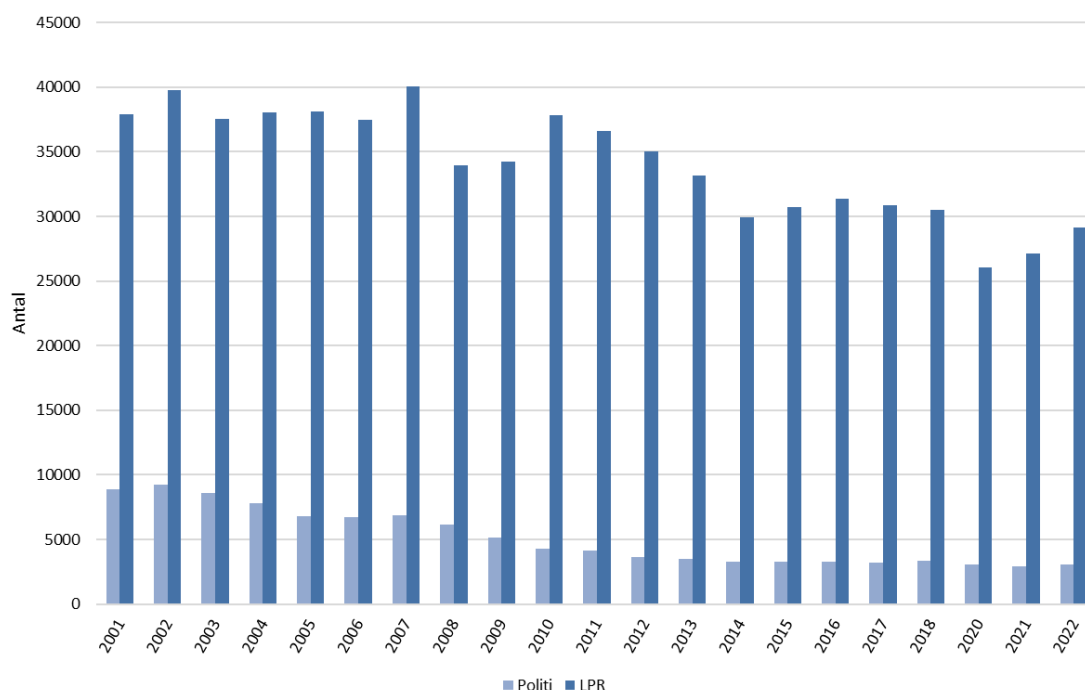
Politiets ulykkesdata er belastet af et betydeligt mørketal, hvilket betyder, at mange trafikulykker, især med bløde trafikanter, ikke fremgår af den officielle ulykkesstatistik. Dette kan føre til fejlagtige prioriteringer i trafiksikkerhedsarbejdet. For at mindske mørketallet undersøger Trafikforskningsgruppen i forskningsprojektet *Bedre data om trafikulykker* muligheden for at anvende selvrapportering af trafikulykker som supplement til politiets data.

Som led i dette arbejde har kandidatspecialet undersøgt kvaliteten af disse selvrapporteringsdata for at belyse, i hvor høj grad de kan anvendes til formålet. Undersøgelsen bygger på data fra forskningsprojektet og omfatter en kvalitativ analyse i form af interviews med ti respondenter, der har gennemført en selvrapportering, samt en statistisk analyse med udgangspunkt i et større datasæt, hvor selvrapporteringerne er sammenlignet med tilsvarende politirapporter med fokus på inter-rater reliabilitet, dvs. graden af overensstemmelse mellem de to datakilder.

Resultaterne viser høj overensstemmelse ift. parametrene dato, ulykkesituation, transportmiddel, modpart og sikkerhedsudstyr, mens overensstemmelsen er lavere ift. parametrene skadesgrad, ulykkessted, føre, vejr- og lysforhold. Specialet peger på, at selvrapportering har potentiale til at supplere politiets data ift. at indsamle generelle ulykkesoplysninger og samtidig kan bidrage med oplysninger til trafiksikkerhedsarbejdet, som ikke findes i andre datakilder.

Introduktion

Trafiksikkerhedsarbejdet i Danmark bygger primært på politiregistrerede trafikulykker, som er basis for den officielle ulykkesstatistik. Dette kan imidlertid være en udfordring, da det ikke er alle trafikulykker, som politiet får kendskab til, hvilket medfører et betydeligt mørketal. Sammenlignet med Landspatientregisteret (LPR) er politiets dækningsgrad omkring 10 %, hvilket er illustreret i figur 1 med data fra Statistikbanken (W. J. Sørensen, 2024).



Figur 1 – Antallet af tilskadekomne i trafikken registreret af hhv. politiet og i LPR (Statistikbanken, 2025).

Figur 1 viser, at der registreres væsentligt flere trafikulykker i LPR end af politiet. Politiets data indeholder til gengæld langt flere trafikrelaterede oplysninger om ulykken, som kan anvendes i trafiksikkerhedsarbejdet. Der er dog noget, der tyder på, at antallet af trafikulykker er endnu højere end det, der fremgår af figuren. Et studie estimerer, at omkring 85.000 personer kommer til skade i trafikken om året, hvilket peger på et betydeligt mørketal i begge datakilder (Vingaard Olesen, Lahrman, Kidholm Osmann Madsen, Hels, & Lauritsen, 2022).

Underrapporteringen i politiets data er særligt markant for cykelulykker og eneulykker med fodgængere. Et dansk studie baseret på hospitals- og politidata fra Fyn i perioden 2003-2007 viste, at kun 14-15 % af alvorligt tilskadekomne cyklister blev registreret af politiet, mens 6-7 % af de lettere tilskadekomne cyklister blev registreret (Janstrup, Kaplan, Hels, Lauritsen, & Prato, 2016). Eneulykker med fodgængere indgår ikke i politiets definition af en trafikulykke og bliver derfor ikke registreret, hvilket betyder, at de ikke fremgår af den officielle ulykkesstatistik (Vejdirektoratet, 2017). I et nyere studie, hvor ulykkesdata fra Fyns Politikreds og Odense Universitetshospital (OUH) er sammenlignet, er der udarbejdet en tabel over kombinationer af trafikantart og modpart/sted, registreret af hhv. hospitalet og politiet, se tabel 1 (Kjærgaard & Lauritsen, 2024).

Tabel 1 – Kombinationer af trafikantart og modpart/sted registreret af hhv. Fyns Politikreds og OUH. Tabel er lavet med udgangspunkt i tabellen, der fremgår i (Kjærgaard & Lauritsen, 2024).

Trafikantart	Modpart	Sted	n (%)	Kumuleret n (%)
Hospitalets rapporteringer				
Cykel	Ingen	Byvej	1130 (22)	1130 (22)
Cykel	Ingen	Cykelsti	761 (15)	1891 (37)
Cykel	Personbil	Byvej	250 (5)	2141 (41)
Knallert (30 km/t)	Ingen	Byvej	227 (4)	2368 (46)
Cykel	Ingen	Landevej	209 (4)	2577 (50)
Politiets rapporteringer				
Cykel	Personbil	Byvej	116 (2)	116 (2)
Personbil	Personbil	Byvej	73 (1)	189 (4)
Personbil	Personbil	Landevej	65 (1)	254 (5)
Personbil	Ingen	Landevej	54 (1)	308 (6)
Personbil	Ingen	Byvej	44 (1)	352 (7)

Resultatet i tabel 1 understøtter, at underrapporteringen i politiets data er høj blandt bløde trafikanter.

Foruden underrapportering af trafikulykker er der også studier, der peger på, at der forekommer fejlregistreringer i politiets data. Det omfatter bl.a. skadesgraden og stedfæstelse af en ulykke (Ahmed, Farhan Mohd Sadullah, & Shukri Yahya, 2019) (Kjærgaard & Lauritsen, 2024).

For at imødekomme udfordringen med underrapportering er det nødvendigt at undersøge alternative datakilder, som kan supplere politiets data med viden om de trafikulykker, der ikke registreres af politiet. Der findes flere mulige datakilder, men omfanget og typen af oplysninger, der indsamles, varierer mellem dem. Med de mange registreringer i LPR rummer denne datakilde et potentiale, men da registreringen af oplysninger om ulykkessted og andre trafikale forhold ikke er obligatorisk, er datakvaliteten begrænset. Samtidig er hospitalspersonalet allerede under stort pres, hvorfor det er nødvendigt at finde løsninger, der ikke øger arbejdsbyrden.

En mulig løsning er selvrapportering af trafikulykker, hvor de involverede selv registrerer oplysninger om trafikulykken. Pålideligheden af selvrapporteringsdata er dog omdiskuteret, da studier peger på, at trafikanter kan pynte på sandheden og deres egen rolle i ulykken (E. af Wåhlberg, Dorn, & Kline, 2010) (E. af Wåhlberg, 2010). Desuden kan hukommelseffekten have betydning, da trafikanter kan glemme vigtige detaljer, som dermed udelades (E. af Wåhlberg, 2012). På den baggrund er kvaliteten af selvrapportering af trafikulykker undersøgt i et kandidatspeciale med udgangspunkt i selvrapporteringsdata fra Trafikforskningsgruppens forskningsprojekt *Bedre data om trafikulykker*, hvor det anvendte data stammer fra perioden august 2024 – januar 2025 (Hels, Lahrmann, & Kidholm Osmann Madsen) (Jensen, 2025)

Metode

Analyse af selvrapporteringsdata

For at vurdere kvaliteten af selvrapportering af trafikulykker er der indledningsvis gennemført en analyse af selvrapporteringsdata fra forskningsprojektet *Bedre data om trafikulykker*. Formålet var at identificere forskellige tendenser. Først blev det undersøgt, hvorvidt der var opbakning fra patienter, der havde været involveret i en trafikulykke. Af de patienter, der via e-Boks blev inviteret til at deltage, reagerede 31 % på invitationen, hvoraf 72 % svarede 'ja' til at deltage. For de deltagende blev køns- og aldersfordelingen undersøgt for at identificere, hvilke grupper der i højere grad besvarer spørgeskemaet. Der blev desuden gennemført en frafaldsanalyse med henblik på at afdække, ved hvilke spørgsmål respondenter falder fra. Det viste sig især at være ved spørgsmålene, hvor respondenterne kunne angive ulykkesstedet og ulykkesituationen. I de efterfølgende analyser blev der alene medtaget respondenter, der havde gennemført hele spørgeskemaet.

Interview

På baggrund af den indledende analyse blev der gennemført en kvalitativ analyse i form af interviews. I projektet er der afholdt interviews med ti respondenter samt en politibetjent fra Nordjyllands Politi. Interviewene med de ti respondenter fungerede som en opfølgning på deres selvrapportering af deres trafikulykke. Formålet var at undersøge, om der var overensstemmelse mellem respondenternes svar i selvrapporteringerne og deres svar i interviewene, samt mellem selvrapporteringerne og eventuelle tilhørende politirapporter. I den forbindelse blev besvarelsernes reliabilitet vurderet med fokus på følgende:

- **Stabilitet**
Giver de ti respondenter de samme svar over tid?
- **Intern reliabilitet**
Er der sammenhæng mellem respondenternes besvarelser?
- **Inter-rater reliabilitet**
Er der enighed mellem datakilderne?

Derudover blev der afholdt et interview med en politibetjent fra Nordjyllands Politi med henblik på at afdække politiets praksis ifm. en trafikulykke. Interviewet havde fokus på politiets indsamling og håndtering af ulykkesdata samt på, hvordan politiet generelt forholder sig i ulykkesituationer.

Statistiske test

I projektet er det ligeledes gennemført en statistisk analyse for at vurdere overensstemmelsen mellem et større antal selvrapporteringer og hhv. politiets data samt LPR ift. forskellige ulykkesparametre. Først blev det undersøgt, hvor mange af de selvrapporteringer, der havde angivet kontakt til politiet, der kunne genfindes i Vejman. Ud af 99 selvrapporteringer blev der fundet 80 tilhørende politirapporter i Vejman. Ved sammenligning med parametre i LPR blev der taget udgangspunkt i 344 rapporteringer. Overensstemmelsen blev målt vha. den statistiske test Cohen's Kappa, som korrigerer for tilfældig overensstemmelse. For parameteren dato blev der anvendt Intraclass Correlation (ICC), da det er en kontinuerlig parameter, som ikke kan kategoriseres på samme måde som de øvrige ulykkesparametre.

Cohen's Kappa

Cohen's Kappa er en statistisk test og måler ikke, hvorvidt to kilder vurderer det rigtige, men hvorvidt de to kilder vurderer det samme. Dette kaldes også inter-rater reliabilitet. Testen anvender en kappa-koefficient, som er defineret som:

$$\kappa = \frac{p_o - p_t}{1 - p_t}$$

hvor p_o er den observerede overensstemmelse, mens p_t er sandsynligheden for, at overensstemmelsen opstår tilfældigt.

Hvis der er perfekt overensstemmelse, er kappa-værdien 1, mens den er 0, hvis der ingen overensstemmelse er. Af tabel 2 fremgår kappa-værdierne og tilsvarende grad af overensstemmelse.

Tabel 2 – Kappa-værdier og tilsvarende grad af overensstemmelse (Landis & Koch, 1977).

Kappa-koefficient	Overensstemmelse
<0	Ingen
0 – 0,20	Svag
0,21 – 0,40	Rimelig
0,41 – 0,60	Moderat
0,61 – 0,80	God
0,81 – 1,00	Næsten perfekt

Intraclass Correlation

Der findes flere forskellige former for Intraclass Correlation (ICC). Med udgangspunkt i beskrivelser og flowdiagrammet i hhv. (DATAtab, 2025) og (Koo & Li, 2016) er en two-way mixed model anvendt, da denne netop kan anvendes til at vurdere inter-rater reliabilitet. Af tabel 3 fremgår ICC-værdier og tilsvarende grad af overensstemmelse.

Tabel 3 – ICC-værdier og tilsvarende grad af overensstemmelse (Koo & Li, 2016).

ICC	Overensstemmelse
Under 0,5	Dårlig
0,5 – 0,75	Moderat
0,75 – 0,9	God
Over 0,9	Fremragende

Udvalgte resultater

I de følgende underafsnit præsenteres udvalgte resultater fra projektet. For flere resultater og uddybning af disse henvises der til kandidatspecialet *Kvaliteten af selvrapportering af trafikulykker* (Jensen, 2025).

Hukommelseeffekten

En af de ting, som selvrapportering af trafikulykker kritiseres for i litteraturen, er hukommelseffekten, dvs. risikoen for, at de involverede ikke kan huske vigtige detaljer om ulykken og derfor udelader centrale oplysninger. Ved sammenligning af respondenternes svar i selvrapporteringerne og interviewene blev der i projektet fundet en høj grad af overensstemmelse, som illustreret på figur 2.

	Tidspunkt	Lysforhold	Vejrforhold	Føre	Stedfæstelse	Transportmiddel	Modpart	Sikkerhedsudstyr	Ulykkesituation	Skader	Kontakt til
Respondent 1											
Respondent 2					*						
Respondent 3											
Respondent 4											
Respondent 5											
Respondent 6											
Respondent 7											
Respondent 8											
Respondent 9											
Respondent 10											
*Meget lille forskel, som vurderes ikke har betydning.											

Figur 2 – Overensstemmelse ift. parametrene mellem selvrapporteringerne og interviewene. Den grønne farve angiver overensstemmelse og den røde farve angiver uoverensstemmelse.

Respondenternes trafikulykker fandt sted på forskellige tidspunkter i efteråret og vinteren 2024, hvilket medførte en genkaldelsesperiode på 3-6 måneder i projektet. Resultaterne, som fremgår af figur 2, viser, at denne genkaldelsesperiode ikke havde den store effekt på respondenternes evne til at huske detaljer om ulykken. De observerede uoverensstemmelser kunne i høj grad forklares af andre forhold:

- **Vejrforhold og føre:** Skyldes muligvis spørgsmålets placering og formulering.
- **Stedfæstelse:** En enkelt respondent havde angivet forkert adresse.
- **Kontakt til:** Tyder på en kombination af misforståelse af spørgsmålet og fejlregistrering.

Der var kun én enkelt respondent, som udviste usikkerhed ift. den præcise dato for ulykken. Respondenten kunne dog huske ugedag, måned og tidspunkt. Dermed skyldes de øvrige uoverensstemmelser primært fejlregistrering og manglende oplysninger, hvorfor der ikke kan påvises en væsentlig hukommelseffekt i projektets resultater.

Ulykkesparametre

Overensstemmelsen mellem selvrapporteringerne og datakilderne, som er hhv. politiets data og registreringer i LPR, er undersøgt ift. parametrene:

- Dato
- Skadesgrad
- Ulykkessted
- Transportmiddel
- Modpart (transportmiddel)
- Føre
- Vejrforhold
- Lysforhold
- Sikkerhedsudstyr

Overensstemmelsen ift. den enkelte parameter fremgår af figur 3, hvor de øverste resultater er selvrapporteringerne sammenlignet med politiets data, mens de nederste resultater er selvrapporteringerne sammenlignet med registreringerne i LPR.

	Antal	Overensstemmelse (Antal)	Overensstemmelse (%)	Cohen's Kappa	Grad af overens- stemmelse	
Politi	Dato	75	73	97%	0.97 (ICC)	Fremragende
	Skadesgrad	77	20	26%	0.07	Svag
	Ulykkessted	68	51	75 %	0.41	Moderat
	Ulykkessituation	64	57	89 %	0.88	Næsten perfekt
	Transportmiddel	80	76	95 %	0.92	Næsten perfekt
	Modpart	80	74	93 %	0.85	Næsten perfekt
	Føre	78	60	77 %	0.42	Moderat
	Vejrforhold	78	63	81 %	0.16	Svag
	Lysforhold	78	63	81 %	0.59	Moderat
	Sikkerhedsudstyr	63	61	97 %	0.94	Næsten perfekt
LPR	Transportmiddel	342	332	97 %	0.96	Næsten perfekt
	Modpart	338	306	91 %	0.81	Næsten perfekt
	Dato	444	331	75 %	0.98 (ICC)	Fremragende

Figur 3 – Procentvis overensstemmelse mellem selvrapporteringerne og politirapporterne samt LPR ift. de forskellige ulykkesparametre, samt den beregnede kappa-værdi og graden af overensstemmelse.

Projektets resultater viser, at der er høj overensstemmelse ift. dato, ulykkessituation, transportmiddel, modpart og sikkerhedsudstyr, mens overensstemmelsen ift. ulykkessted, føre, vejr- og lysforhold er lavere.

Den lavere overensstemmelsen ift. parameteren ulykkessted skyldes muligvis den valgte metode til at undersøge overensstemmelsen med den statistiske test. Metoden kan have givet et resultat, der fremstår mere tilfældigt, end det egentlig er, og en alternativ datahåndtering kunne sandsynligvis have givet et bedre resultat. Der blev observeret uoverensstemmelse i 17 tilfælde, hvor flere af disse kan være relateret

til ulykker på motorveje, hvor der var en tendens til en større indbyrdes afstand mellem ulykkesstederne placeret i hhv. selvrapporteringerne og i Vejman.

Det skal også bemærkes, at stedfæstelsen i Vejman er baseret på politiets beskrivelser. Ifølge interviewet med politiet kan disse beskrives på flere måder, herunder ved at angive vejnavn, husnummer, krydsende veje, en afstand fra et grundpunkt eller koordinater. Hvis beskrivelserne ikke er tilstrækkeligt detaljerede, kan der opstå fejl ved placeringen af ulykkesstedet i Vejman. I selvrapporteringerne angiver respondenterne selv ulykkesstedet uden et mellemlid, hvorfor deres markering eller beskrivelse i flere tilfælde kan være mere troværdige.

Derudover blev flere selvrapporteringer sorteret fra for både ulykkessted og ulykkesituation, da respondenternes beskrivelser i tekstfelterne ikke var tilstrækkelige til at identificere disse. I begge tilfælde har respondenterne to muligheder ved besvarelse. Enten at beskrive ulykkesstedet og ulykkesituationen i et tekstfelt, eller at benytte en indbygget funktion, hvor de på et kort kan markere ulykkesstedet og illustrere ulykkesituationen med pile. Det var dog primært til markering af ulykkesstedet, at den indbyggede funktion var benyttet, mens funktionen til at vise ulykkesituationen med pile var brugt i mindre grad og derfor hovedsageligt blev identificeret ud fra beskrivelser.

Skadesgrad

Som det fremgår af figur 3, var der kun en svag overensstemmelse mellem selvrapporteringerne og politiets data ift. skadesgraden. Dette resultat var forventet på baggrund af litteraturen, hvor flere studier har fremhævet, at politiet fejlregistrerer denne parameter. Det kan derfor tyde på, at den svage overensstemmelse skyldes fejlregistrering i politiets data og en mere præcis registrering i selvrapporteringerne. Flere tilfælde viste, at politiet havde registreret skaden som uskadt, selvom den burde have været kategoriseret som en alvorlig skade.

Det skal dog bemærkes, at skadesgraden i selvrapporteringerne bygger på en subjektiv vurdering ud fra respondenternes egne skadesbeskrivelser. Denne vurdering er med udgangspunkt i politiets vurdering af skadesgraden, som fremgår af (Vejdirektoratet, 2017) og OUH's vurdering af skadesgraden, som fremgår af (Kjærgaard & Lauritsen, 2024). Der er skelnet mellem uskadt, lettere tilskadekommen og alvorligt tilskadekommen, hvilket er uddybet i figur 4.

Uskadt	
Respondenter, der har angivet	- Ingen fysisk skade
Lettere tilskadekommen	
Respondenter, der har angivet	- Hudafskrabning, små rifter, blå mærker, ømhed i kroppen
	- Større rifter (som skulle limes eller syes)
	- Forstuvning eller forvridning af håndled, albue eller skulder
	- Forstuvning eller forvridning af fodled, ankel, knæ eller hofte
	- Tryk/brækket ribben*
	- Hovedkvæstelser (f.eks. i ansigtet, tandskade, skade på øjet/synet)*
	- Andre fysiske skader*
Alvorlig tilskadekommen	
Respondenter, der har angivet	- Forbrænding
	- Brud på skulder, arm eller hånd
	- Brud på hofte, ben eller fod
	- Brud på nakke eller ryg
	- Piskesmæld
	- Hjernerystelse
	- Kraniebrud
	- Indre blødning

*Disse skader er som udgangspunkt lettere tilskadekommen, men vurderes ud fra flere af de oplysninger, respondenterne har angivet.

Figur 4 – Skadesgraden ift. respondenternes skader angivet i selvrapporteringerne.

Det tyder dog ikke på, at denne subjektive vurdering er årsag til den svage uoverensstemmelse, medmindre respondenterne har angivet ukorrekte skader. I projektet var skadesgraden fra LPR ikke tilgængelig, hvorfor en sammenligning af skadesgraden i selvrapporteringerne og LPR kunne belyse, om selvrapportering er en mere pålidelig datakilde end politiet ift. skadesgraden.

Ligeledes underbygger interviewet med politibetjenten fra Nordjyllands Politi svagheden ved politiets skadesgrad. Politibetjenten nævnte, at politiet ikke har mulighed for at foretage samme undersøgelser som personalet på sygehuset og baserer derfor ofte deres vurdering på det, der kan ses, høres og fornemmes på ulykkesstedet. Derfor er politiet også afhængige af at blive opdateret af de skadelidte, hvis skaden viser sig at være værre end først antaget.

Fejlregistrering i politiets data.

Den kvalitative analyse indikerede også mulige fejlregistreringer i politiets data. På trods af en generelt høj overensstemmelse mellem selvrapporteringerne og politiets data blev der observeret tilfælde af uoverensstemmelse, hvor det ikke entydigt kunne afgøres, hvorvidt det skyldtes fejl i selvrapporteringerne eller politiets registrering, se figur 5. I forhold til parameteren lysforhold kan der observeres to situationer, hvor der er uoverensstemmelse. I det ene tilfælde blev det vurderet, at det var fejlregistrering i politiets data, mens det i det andet tilfælde var fejlregistrering i selvrapporteringen.

	Politi	Dato	Tidspunkt	Lysforhold	Vejforhold	Føre	Stedfæstelse	Transportmiddel	Modpart	Sikkerhedsudstyr	Ulykkesituation	Ulykkesbeskrivelse	Skadesgrad
Respondent 1	Ja												
Respondent 2	Nej												
Respondent 3	Nej												
Respondent 4	Nej												
Respondent 5	Ja												
Respondent 6	Ja										*		
Respondent 7	Nej/Ja**												
Respondent 8	Ja				***	***							
Respondent 9	Nej												
Respondent 10	Nej												
*I beskrivelsen er der blevet angivet forkert ift. højre og venstre ét sted i politiets beskrivelse, hvilket vurderes ikke har betydning, idet det andet er angivet rigtigt og ulykkesituationen er rigtig. **Ikke angivet i selvrapporteringen, men blev nævnt under interviewet. ***Ikke angivet i selvrapporteringen, men nævnt under interviewet, som er i overensstemmelse med politiets rapportering.													

Figur 5 – Overensstemmelse ift. parametrene mellem selvrapporteringerne og politirapporterne. Den grå farve angiver, at der ikke er noget at sammenligne med, mens den blå farve angiver, at der var kontakt til politiet, men der ingen tilhørende politirapport er.

Analysen pegede desuden på, at politiet muligvis ikke rapporterer alle de trafikulykker, de er til stede ved. I ét af interviewene bekræftede en respondent, at politiet havde været til stede ved ulykken og kunne i detaljer forklare, hvad politiet foretog sig på ulykkesstedet. Der findes imidlertid ingen tilhørende politirapport til selvrapporteringen, hvilket kan indikere, at politiet får kendskab til flere trafikulykker, end der fremgår af den officielle ulykkesstatistik.

Øvrige oplysninger

Selvrapportering af trafikulykker gør det muligt at udforme et spørgeskema, der indsamler oplysninger, som ikke findes i andre datakilder. Det gælder aktiviteter forud for ulykken, som kan have medvirket til ulykken, personlig tilstand, fejl ved køretøjet samt detaljerede ydre forhold, der har spillet en rolle. Figur 6 og figur 7 viser de forhold, som respondenterne har angivet i deres selvrapporteringer.

Forhold ved trafikanten selv		
Hørte musik/radio/lydbog/podcast mv.	42	8%
Talte med andre (ikke i telefon)	36	7%
Talte i håndfri telefon (f.eks. via headset)	5	1%
Talte i håndholdt telefon	1	0%
Kiggede ned på sin telefon	3	1%
Der opstod en mekanisk/teknisk fejl på køretøjet	8	1%
Betjente radio eller navigationsanlæg	1	0%
Kørte for hurtigt	18	3%
Overholdt ikke sin vigepligt	4	1%
Kørte ikke efter forholdene	20	4%
Ingen af ovenstående	401	74%
Andre forhold ved trafikanten selv		
Travlt	44	8%
Træt	24	4%
Påvirket af euforiserende stoffer	0	0%
Påvirket af medicin	4	1%
Påvirket af alkohol	21	4%
Fordybet i egne tanker	26	4%
Distraheret af noget	25	4%
Syg/dårlig	3	1%
Uopmærksom	101	17%
Ingen af ovenstående	331	57%

Figur 6 – Forhold ved trafikanten selv, herunder aktiviteter forud for ulykken og personlig tilstand.

Fejl og mangler på køretøj		
Lys	2	1%
Blinklys	0	0%
Stoplys	0	0%
Reflekser	2	1%
Bremser	4	1%
Ringklokke/horn	3	1%
Dæk/hjul	1	0%
Konstruktive ændringer på knallert	3	1%
Andet	9	3%
Ingen fejl og mangler og i lovlig og forsvarlig stand	291	90%
Ved ikke/ønsker ikke at svare	7	2%
Omgivelser		
Vand på vejen	26	6%
Vejen var glat grundet sne/is	52	12%
Vejen var glat på grund af grus, blade, jord, olie mv.	29	7%
Hul i vejen	20	5%
Løs sten/flise	9	2%
Skarpt sving	26	6%
Kantsten	42	10%
Det regnede	26	6%
Skarp sol eller lys	6	1%
Kraftig blæst	4	1%
Tåge	4	1%
Materiale fra vejarbejde	12	3%
Ingen af ovenstående	175	41%

Figur 7 – Fejl ved køretøjet og ydre forhold, da ulykken skete.

Af figur 6 ses det, at mange respondenter vælger ”Ingen af ovenstående”, når spørgsmålet vedrører forhold om dem selv. Det kan indikere, at en del ikke ønsker at oplyse om forhold om dem selv, som potentielt kan have været medvirkende til ulykken. I interviewene med de ti respondenter blev der ligeledes spurgt, om de mente, at alle ville være ærlige vedrørende spørgsmål om dem selv. Hertil svarede de fleste, at det ville alle sandsynligvis ikke være. Det kan pege på en mulig udfordring med troværdigheden af spørgsmål om respondenterne selv i selvrapporteringerne. På trods af dette er det alligevel interessant at se på, hvor mange der angiver, at de eksempelvis var uopmærksomme i situationen, samt hvor mange der har været påvirket af alkohol. Af figur 7 kan det ses, at der er en tendens til, at respondenterne i højere grad registrerer om forhold i omgivelserne. Her fremhæves især forhold som glat vej grundet sne/is og tilstedeværelsen af en kantsten. Derudover er der ifølge respondenterne i de fleste tilfælde ikke fejl ved køretøjet.

Alle disse oplysninger kan være værdifulde for trafiksikkerhedsarbejdet, da de supplerer de generelle ulykkesoplysninger og kan give en dybere forståelse af hændelsesforløbet samt et tydeligere billede af, hvad der faktisk er sket.

Konklusion

Formålet med projektet har været at undersøge kvaliteten af selvrapportering af trafikulykker med udgangspunkt i selvrapporteringsdata fra forskningsprojektet *Bedre data om trafikulykker*. Gennem den kvalitative analyse af de ti selvrapporteringer samt den statistiske analyse af et større antal rapporteringer, er kvaliteten vurderet ud fra hvilke parametre selvrapportering er en bedre, tilsvarende eller ringere datakilde end politiet (og LPR). Fordelingen af parametrene fremgår af figur 8.

Bedre	Tilsvarende	Ringere
• Skadesgrad	• Dato • Ulykkessituation • Ulykkessted • Transportmiddel • Modpart • Lysforhold • Sikkerhedsudstyr	• Føre • Vejrforhold

Figur 8 – Fordeling af ulykkesparametre ift. om selvrapportering vurderes til at være bedre, tilsvarende eller ringere end politiet (og LPR).

På baggrund af projektets resultater, der viste stor uoverensstemmelse mellem selvrapporteringerne og politiets data ift. skadesgraden, vurderes selvrapportering at være en bedre datakilde. Denne vurdering understøttes af tidligere studier, som peger på, at denne parameter ofte fejlregistreres af politiet, samt af interviewet med politiet, hvor svagheder ved deres skadesregistrering fremhæves. For yderligere at underbygge denne konklusion anbefales det at sammenligne skadesgraden i selvrapporteringerne med skadesgraden fra LPR.

Selvrapportering vurderes som tilsvarende politiets data ift. parametrene dato, ulykkessituation, ulykkessted, transportmiddel, modpart, lysforhold og sikkerhedsudstyr. Dette gælder også parametrene ulykkessted og lysforhold på trods af den lavere overensstemmelse. Den lavere overensstemmelse ift. ulykkessted kan muligvis skyldes uhensigtsmæssig håndtering af dataene. Derudover måtte flere rapporteringer sorteres fra ved sammenligning på grund af utilstrækkelige beskrivelser fra respondenterne. Denne konklusion peger på et behov for, at der findes en måde, hvorpå respondenterne bruger den indbyggede kort-funktion til at stedfæste ulykken. Derudover er selvrapportering ift. parameteren lysforhold også vurderet som en tilsvarende datakilde sammenlignet med politiets data, da uoverensstemmelsen ikke nødvendigvis skyldes fejl i selvrapporteringerne, men kan afspejle subjektive opfattelser.

For parametrene føre og vejrforhold vurderes selvrapportering at være en ringere datakilde end politiets data. Både den kvalitative og statistiske analyse peger på, at disse parametre giver anledning til uoverensstemmelse ved sammenligning med både interviewene og politiets data. Derfor bør det overvejes at ændre udformningen af spørgeskemaet, hvis selvrapportering skal kunne bruges på disse områder.

Overordnet viser projektet, at selvrapportering af trafikulykker rummer et potentiale som supplement til politiets data ift. at indsamle generelle ulykkesoplysninger. En anden væsentlig fordel ved selvrapporteringsdata er muligheden for at indsamle oplysninger, som andre datakilder sjældent eller slet ikke indsamler. Det omfatter oplysninger om den involveredes tilstand, aktiviteter forud for ulykken, fejl ved køretøjet samt ydre forhold der var til stede, da ulykken skete. Disse oplysninger kan være værdifulde for trafiksikkerhedsarbejdet. Der kan dog være en udfordring med troværdigheden ved spørgsmål om respondenterne selv, da det muligvis ikke er alle der ønsker at oplyse om forhold om dem selv, hvis det potentielt kan have været medvirkende til ulykken.

Endelig skal det understreges, at vurderingerne i dette projekt bygger på selvrapporteringsdata fra forskningsprojektet *Bedre data om trafikulykker*, hvorfor resultaterne i dette projekt ikke nødvendigvis afspejler forholdene i andre projekter.

Referencer

- Ahmed, A., Farhan Mohd Sadullah, A., & Shukri Yahya, A. (2019). *Errors in accident data, its types, causes and methods of rectification-analysis of the literature*. Retrieved from [https://www.sciencedirect-com.zorac.aub.aau.dk/science/article/pii/S0001457517302531](https://www.sciencedirect.com.zorac.aub.aau.dk/science/article/pii/S0001457517302531)
- DATAtab. (2025). *Intra Class Correlation Calculator (ICC)*. Retrieved from <https://datatab.net/statistics-calculator/reliability-analysis/intra-class-correlation-calculator>
- E. af Wåhlberg, A. (2010). *Social desirability effects in driver behavior inventories*. Retrieved from https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0022437510000265?pes=vor&utm_source=scopus&getft_integrator=scopus
- E. af Wåhlberg, A. (2012). *Memory Effects i Self-reports of Road Traffic Crashes*. Retrieved from [https://books.google.dk/books?hl=da&lr=&id=mvDIj6CtGbQC&oi=fnd&pg=PT300&dq=af+Wåhlberg,+A.E.,+2012.+Memory+effects+in+self-reports+of+crashes.+In:+Dorn,+L.+\(Ed.\),+Driver+Behaviour+and+Training,+Fifth+International+Conference+on+Driver+Behaviour+and+Traini](https://books.google.dk/books?hl=da&lr=&id=mvDIj6CtGbQC&oi=fnd&pg=PT300&dq=af+Wåhlberg,+A.E.,+2012.+Memory+effects+in+self-reports+of+crashes.+In:+Dorn,+L.+(Ed.),+Driver+Behaviour+and+Training,+Fifth+International+Conference+on+Driver+Behaviour+and+Traini)
- E. af Wåhlberg, A., Dorn, L., & Kline, T. (2010). *The effect of social desirability on self reported and recorded road traffic accidents*. Retrieved from <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1369847809000783>
- Hels, T., Lahrmann, H., & Kidholm Osmann Madsen, T. (n.d.). *Bedre data om trafikulykker*. Retrieved from <https://www.build.aau.dk/web/bedre-data-om-trafikulykker>
- Janstrup, K. H., Kaplan, S., Hels, T., Lauritsen, J., & Prato, C. G. (2016). *Understanding traffic crash under-reporting: Linking police and medical records to individual and crash characteristics*. Retrieved from https://backend.orbit.dtu.dk/ws/portalfiles/portal/124306725/Understanding_traffic_crash_under_reporting.postprint.pdf
- Jensen, K. W. (2025). *Kvaliteten af selvrapportering af trafikulykker*. Retrieved from https://kdbk-aub.primo.exlibrisgroup.com/permalink/45KBDK_AUB/a7me0f/alma9922108785905762
- Kjærgaard, K., & Lauritsen, J. (2024). *Variation in traffic injury settings — same implication of hospital and police-based traffic injury data?* Retrieved from <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214140524000288#bbib9>
- Koo, T., & Li, M. (2016). *A Guideline of Selecting and Reporting Intraclass Correlation Coefficients for Reliability Research*. Retrieved from <https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC4913118/>
- Landis, J., & Koch, G. (1977). *The Measurement of Observer Agreement for Categorical Data*. Retrieved from <https://www-jstor-org.zorac.aub.aau.dk/stable/2529310?sid=primo&seq=1>
- Statistikbanken. (2025). *MOERKE: Personskader i færdselsuheld indberettet af politi, sygehusenes akutmodtagelse og sygehuse efter indberetter, uheldssituation, transportmiddel, køn, alder og skadens type*. Retrieved from <https://www.statistikbanken.dk/statbank5a/default.asp?w=1440>
- Vejdirektoratet. (2017). *Indberetning af færdselsuheld*. Retrieved from https://www.vejdirektoratet.dk/api/drupal/sites/default/files/2019-03/indberetning_af_faerdselsuheld_web.pdf

- Vingaard Olesen, A., Lahrmann, H., Kidholm Osmann Madsen, T., Hels, T., & Lauritsen, J. (2022). *Hvor mange kommer til skade i trafikken - estimering af antal personskader efter trafikulykker i Danmark baseret på selvrapportering igennem en befolkningsundersøgelse*. Retrieved from <https://journals.aau.dk/index.php/djtr/article/view/6956>
- W. J. Sørensen, M. (2024). *Trafiksikkerhedsarbejdet gennem 100 år*. Retrieved from <https://mo.infomedia.dk/ShowArticle.aspx?Duid=ea0fd50a&UrlID=6b1166c7-0e52-4fb3-bb32-3c88e33110fe&Link=>