

Denne artikel er publiceret i det elektroniske tidsskrift

**Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet**

(Proceedings from the Annual Transport Conference  
at Aalborg University)

ISSN 1603-9696

[www.trafikdage.dk/artikelarkiv](http://www.trafikdage.dk/artikelarkiv)



# KØNSMAINSTREAMING AF TRAFIKULYKKER

*Svend Torp Jespersen, svtj@cowi.com*

*COWI A/S*

---

## Abstrakt

Vi analyserer forskelle i mænds og kvinders involvering i trafikulykker. Vi sammenholder antal personer involveret i trafikulykker med gruppernes transportarbejde for en række socioøkonomiske grupper. Analyserne gennemføres dels ved hjælp af beskrivende statistik, dels ved hjælp af simple regressionsanalyser. De anvendte data er Vejdirektoratets ulykkesstatistik, Danmarks Statistiks registre og Transportvaneundersøgelsen. Arbejdet har ført til en række resultater, der kan være relevante for trafiksikkerhedsindsatsen. Et eksempel på et resultat er, at mænd og kvinder med en mellemlang videregående uddannelse er lige ofte involveret i trafikulykker. Størstedelen af gruppen er involveret i trafikulykker med bil, herefter følger cykel og dernæst fodgængerulykker. Et andet eksempel på et resultat er, at en uforholdsmæssig stor del af personerne involveret i trafikulykker har mindre end et års kørekortserfaring. Det er særligt tilfældet for mænd, og i ganske særlig grad tilfældet for mænd involveret i eneulykker.

---

## Forord

Denne artikel er udarbejdet af COWI på baggrund af et arbejde, COWI har udført for Vejdirektoratet. Formålet med arbejdet var at finde ud af, hvad ulykkestallene viser, når man udelukkende ser på kønsfordelingen ved ulykker og ulykkestyper ud fra politiets og Vejdirektoratets data samt forskellige registerdata. Kort sagt handler det om at afdække, dels hvad der sker, dels at komme med fremadrettede bud på virkemidler og anbefalinger. COWIs projekthold har bestået af Svend Torp Jespersen (projektleder), Jesper Mertner, Peter Ravn, Nis Vilhelm Benn, Vibeke Forsting og Peter Martin Søhuus. I løbet af projektet har der været værdifuld sparring med Vejdirektoratets trafiksikkerhedsafdeling. COWI har ansvaret for eventuelle fejl i artiklen.

## 1. Indledning

Det er velkendt, at der er forskelle i mænds og kvinders involvering i trafikulykker. Det fremgår f.eks. af Vejdirektoratets ulykkesstatistik, der indeholder køn og alder for de tilskadekomne, ud over at statistikken indeholder en række oplysninger om ulykkerne og forholdene på ulykkesstedet.

Formålet med denne COWI-analyse er at lave en "kønsmainstreaming" af mænds og kvinders involvering i trafikulykker. Kønsmainstreaming er en omfattende proces, der indebærer, at ligestilling tænkes ind i alle politikområder. Arbejdet er et skridt i retning af at skabe et beslutningsgrundlag, der forbedrer mulighederne for at tænke ligestilling ind i trafikikkerhedsarbejdet.

Der er mange andre analyser af trafikulykker, hvori kønsperspektivet indgår. En nyere analyse fra Forsikring & Pension (2014) ser på en række økonomiske og menneskelige konsekvenser af en trafikulykke for den enkelte.<sup>1</sup> De involverede i trafikulykker identificeres i Vejdirektoratets ulykkesstatistik og følges over en periode fra 2002 til 2012. I forbindelse med analysen opstilles en statistisk model for trafikulykker, hvor der kontrolleres for en lang række socioøkonomiske forhold. Resultatet er robust og tyder på, at mænd oftere er involveret i trafikuheld end kvinder. En anden nyere analyse er udført af Marie Kruse (2014), som analyserer en række socio-økonomiske forhold, der påvirkes af trafikulykker: dødelighed, udgifter for sundhedsvæsenet, arbejdsmarkedstilknøytning og lønudvikling. Hun fokuserer på personer, der er kommet til skade i trafikulykker, og følger dem over en periode fra 2000 til 2009. Som et led i undersøgelsen opstiller hun beskrivende statistik over de tilskadekomne, hvoraf ca. 59 % er mænd.<sup>2</sup>

Der findes imidlertid ikke danske undersøgelser af, om der er forskel på mænds og kvinders risiko for at være involveret i trafikulykker, dvs. hvor der tages højde for forskelle i mænds og kvinders transportarbejde. Bidraget fra denne analyse er således, at den analyserer kønnenes trafikulykker i lyset af, hvor meget transportarbejde de præsterer.

I det efterfølgende præsenteres i kapitel 2 de anvendte data og den anvendte metode. I kapitel 3 præsenteres en række centrale resultater. I kapitel 4 perspektiveres resultaterne.

## 2. Data og metode

### 2.1 Data

Undersøgelsens population er hele befolkningen i aldersgruppen 6-80 år i årene 2008-2012, begge inklusive. Vi indhenter data fra tre kilder:

- Vejdirektoratets ulykkesstatistik (personer, ulykker og elementer)
- Danmarks Statistiks registre (befolkningsregistret, uddannelsesregistret, Registerbaseret Arbejdsstyrke Statistik, indkomststatistikregistret og køretøjsregistret)
- Transportvaneundersøgelsen (hvor vi anvender alle årene 2005-2012)

Transportvaneundersøgelsen har en forholdsvis lille stikprøvepopulation. Det betyder, at der ikke er mange ulykkesinvolverede i transportvaneundersøgelsen, og hvis vi samkører ulykkesstatistikken med transportvaneundersøgelsen, får vi en meget lille analysepopulation. Derfor vælger vi at gennemføre analyserne på socioøkonomiske grupper snarere end på individniveau. Det vil for eksempel sige, at vi opgør antal dagligt kørte km for mænd og kvinder i aldersgruppen 18-24 og kombinerer det med oplysninger om antallet af trafikulykkesinvolverede mænd og kvinder i aldersgruppen 18-24 år. På den måde danner vi en række socio-økonomiske grupper, som vi gennemfører analyser af.

Vi puljer oplysninger hen over tid. Det er nødvendigt at gøre for transportvaneundersøgelsens vedkommende, fordi undersøgelsens stikprøve er så lille, at hvis man grupperer oplysningerne i et enkelt år på et større antal socioøkonomiske grupper, bliver antallet af observationer i hver celle hurtigt lille. For at

---

<sup>1</sup> Forsikring&Pension (2014): *Sociale og økonomiske konsekvenser af trafikulykker*. Analyserapport 2014:2.

<sup>2</sup> Kruse, M. (2014): *Costs of traffic accidents. Injury prevention*.

sikre størst mulig konsistens mellem oplysningerne fra de tre kilder puljer vi også oplysningerne fra ulykkesstatistikken og registerdataene over tid.

Vi er interesseret i de socioøkonomiske forhold og transportarbejdet for alle, der er involveret i en trafikulykke. En udfordring er, at hvis en person dør i en trafikulykke i et år, vil vedkommende udgå af statistikken på et tidspunkt. Strukturen i vore data er, at f.eks. i 2012 indsamles pr. 1. januar oplysninger om, hvem der bor i Danmark. I november opgøres personernes arbejdsmarkedstilknytning. Hvis en person bliver dræbt i en trafikulykke i den mellemliggende periode, kan vi ikke (med de valgte registre) få oplysninger om vedkommendes arbejdsmarkedstilknytning i 2012. For at få oplysninger om de døde vælger vi at bruge oplysningerne fra året før, de døde.

Fra de tre datakilder indhenter vi en lang række variabler. Fra ulykkesstatistikken indhenter vi næsten alle variabler (vi mangler f.eks. klokkeslæt og geo-koordinater). Fra Danmarks Statistiks registre indhenter vi: alder, køn, uddannelsesniveau og uddannelsestype, socioøkonomisk gruppe (om man er ledig, på pension, i beskæftigelse mv.), disponibel indkomst, bopælskommune, arbejdsstedskommune, pendlingsomfang, civilstand, familietype, etnicitet, køretøjsejerskab og køretøjstype. Fra Transportvaneundersøgelsen indhenter vi alle variabler.

## 2.2 Metode

Vi analyserer data med to kvantitative metoder: 1) beskrivende statistik, 2) regressionsanalyse. Hovedvægten er lagt på den beskrivende statistik. Projektet er et udviklingsprojekt, hvor vi først har gennemført en iterativ proces med hypoteseformulering, litteraturstudie og indledende analyser af data. Dernæst har vi testet hypoteserne. Vi har søgt i skandinavisk, britisk og tysk litteratur efter undersøgelser af køn og trafikikkerhed/trafikulykker, og vi har indsamlet oplysninger om status for arbejdet med kønsmainstreaming i samme områder. Tabel 1 opsummerer resultatet af litteratursøgningen.

**Tabel 1** Indtryk fra indsamling af internationale erfaringer og litteratur

	Sverige	Norge	Storbritannien	Tyskland	EU
<b>Politiske målsætninger og strategier med fokus på køn</b>	Ja, især i perioden 2003-2009	Nej	Nej	Nej	Nej
<b>Implementering af kønsperspektiv i trafikikkerhedsarbejdet</b>	Nej	Ja – i enkelte kampagner	Nej	Nej	Ja – i pilotprojekter
<b>Analyser med fokus på køn</b>	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja

Kilde: Egen tilvirkning.

Litteraturundersøgelsen viser, at man internationalt ikke er nået så langt med at kønsmainstreame trafikikkerhedsindsatsen. Der er ellers foretaget en række trafikikkerhedsanalyser, hvori der inddrages kønsaspekter. I det svenske vejdirektorats dokument vedr. uddybning af ligestilling 2008-2017 fremgår det f.eks., at mænd har dobbelt så stor risiko for at blive dræbt i trafikken som kvinder, når der tages hensyn til, hvor meget mænd og kvinder opholder sig i trafikken.

De indledende dataanalyser tydede på, at der er væsentlige forskelle i mænds og kvinders trafikarbejde, især i valget af transportmiddel og turformål. I forhold til omfanget af transportarbejdet har valget af indikator betydning for resultatet: hvis det samlede transportarbejde opgøres ved antal personkilometer, så transporterer mænd sig flere km end kvinder. Hvis det opgøres ved medgået tid, tilbringer mænd og

kvinder ca. lige lang tid i trafikken. Hvis det opgøres ved antal ture, har kvinder flere ture end mænd. I de efterfølgende analyser har vi valgt at bruge antallet af personkilometer som indikator for transportarbejde, fordi det er standarden i andre transportøkonomiske analyser. Vi har dog foretaget følsomhedsanalyser med tid og antal ture som alternative indikatorer for at teste robustheden af en række resultater.

De indledende analyser og litteraturstudiet førte os til at formulere følgende arbejdshypoteser:

Hypotese 1: Kvinder opholder sig mindre i trafikken end mænd
Hypotese 2: Kvinder foretager andre ture end mænd
Hypotese 3: Kvinder benytter andre transportmidler end mænd
Hypotese 4: Kvinder og mænd har ens socio-økonomiske karakteristika
Hypotese 5: Mænd er oftere involveret i uheld end kvinder
Hypotese 6: Mænd er oftere involveret i krydsulykker end kvinder
Hypotese 7: Mænd er oftere involveret i eneulykker end kvinder
Hypotese 8: Mænd er oftere involveret i cykelulykker end kvinder
Hypotese 9: Mænd er oftere involveret i fodgængerulykker end kvinder

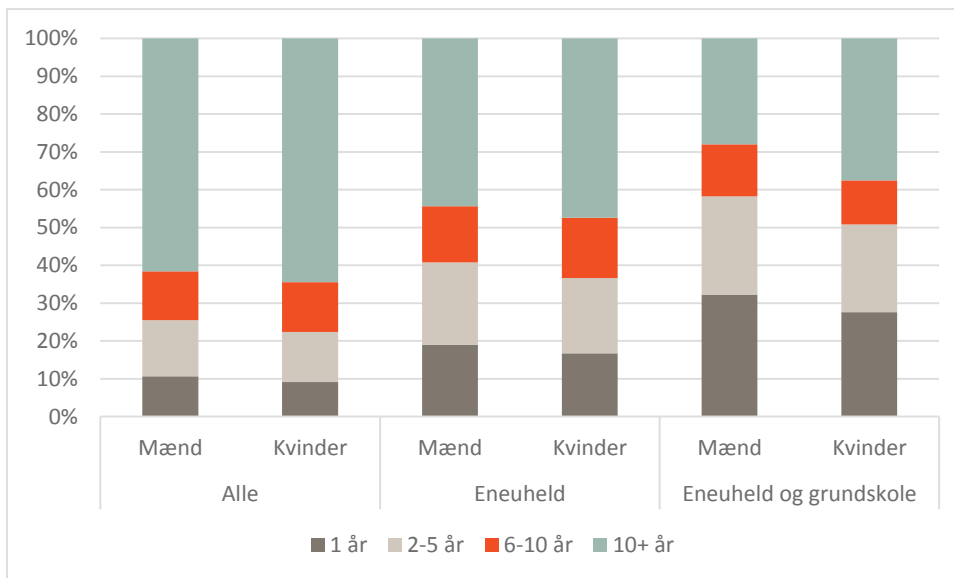
Arbejdshypoteserne har styret og struktureret det efterfølgende arbejde med data. Resultatet af testene har styret udvælgelsen af nogle fokusområder, hvor der efterfølgende er gennemført detaljerede analyser. Fokusområderne kan grupperes således: 1) Områder, hvor mænd er overrepræsenteret og 2) områder, hvor der er kønsmæssig balance. I næste kapitel beskriver vi resultater for to områder: uerfarne bilister og ulykker med personer med mellemlang videregående uddannelse. Uerfarne bilister er et eksempel på et område, hvor der ikke er kønsmæssig balance. Ulykker med personer med mellemlang videregående uddannelse er til gengæld et eksempel på et område, hvor der er kønsmæssig balance.

### 3. Resultater

#### 3.1 Uerfarne bilister

En væsentlig andel af de involverede i trafikulykker har kun få års kørekortserfaring, dvs. at tiden fra kørekortserhvervelse til involvering i en trafikulykke er kort. Den gennemsnitlige kørekortserfaring for alle, der er involveret i trafikulykker, er 18,2 år for mænd og 17,7 år for kvinder. Hvis man derimod ser på eneulykker, er den gennemsnitlige kørekortserfaring 12,8 år for mænd og 13,1 år for kvinder. Hvis man ser på personer, der er involveret i eneulykker og har grundskole som højeste fuldførte uddannelse, er den gennemsnitlige kørekortserfaring for mænd 8,6 år, mens den for kvinder er 11,7 år. En del af forklaringen på den lave kørekortserfaring for personer med grundskole som højeste fuldførte uddannelse er, at en del af personerne er unge under uddannelse. Personer involveret i eneulykker er mindre erfarne end dem, der er involveret i andre typer ulykker. Det gælder særligt for mænd, og særligt for mænd uden uddannelse ud over folkeskolen.

En anden måde at illustrere det på er at vise andelen af involverede i ulykker, der ligger i forskellige intervaller af kørekortserfaring. Det er vist i Figur 1. Figuren viser f.eks., at ca. 10 % af mænd involveret i en ulykke erhvervede kørekortet samme år som deres ulykke eller året før (kategorien 1 år).



Figur 1 Fordelingen af kørekortserfaring for forskellige grupper af ulykker og socio-økonomiske grupper, 2008-2012

Kilde: COWI-beregninger på baggrund af registerdata.

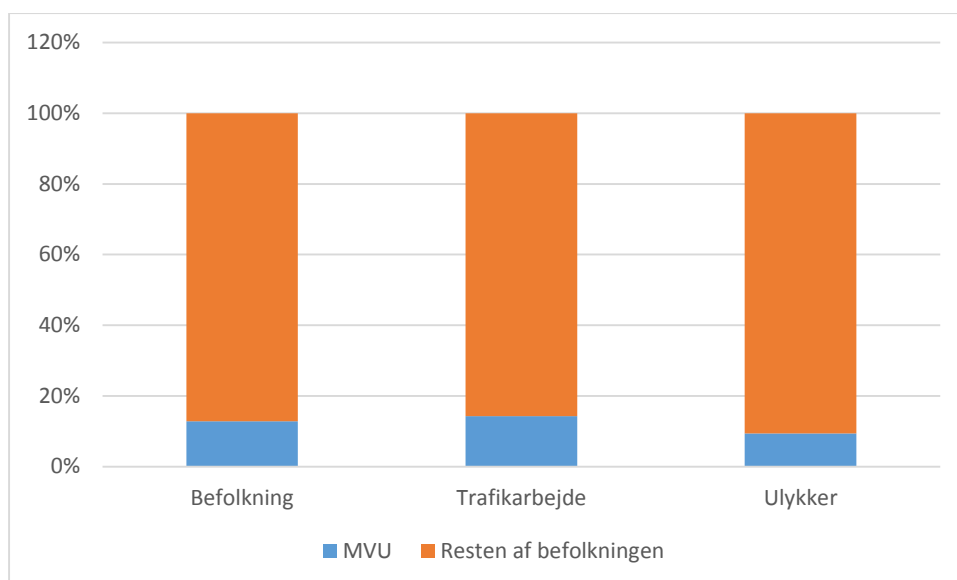
Vi vil gerne forholde os til, om de uerfarne bilister er overrepræsenteret i ulykkesstatistikken, dvs. om uerfarne bilister er involveret i flere ulykker, end man skulle forvente ud fra deres transportarbejde. Vi har imidlertid ikke oplysninger om transportarbejdet for de forskellige grupper af kørekortserfaring, fordi transportvaneundersøgelsen har for få observationer til at foretage denne kobling. Det er muligt, pendlingsomfanget kunne bruges som indikator for transportarbejdet, men for de unge bilister (18-24 år) udgør fritidsformål en større andel af transporten, end pendling gør. Dette er særligt udtalt for kvinder. Derfor tvivler vi på, at det er muligt med vore data at lave en god kobling mellem kørekortserfaring og transportarbejde. Hvis man antager, at andelen af transportarbejdet svarer til andelen af befolkningen, vil konklusionen være, at uerfarne bilister er overrepræsenteret i ulykkesstatistikken.

Fordelingen af ulykkesinvolverede på kørekortserfaring er næsten ens for mænd og kvinder, hvis man ser på alle trafikulykker under et, jf. Figur 1. Hvis man i stedet ser på eneulykkerne, er tyngden af uerfarne bilister større blandt mændene end blandt kvinderne. Hvis man ser på personer med grundskole som højeste fuldførte uddannelse, og som er involveret i eneulykker, er tyngden af uerfarne bilister endnu større blandt mændene end blandt kvinderne.

### 3.2 Ulykker med personer med mellemlang videregående uddannelse

Personer med mellemlang videregående uddannelse som højeste fuldførte uddannelse (MVU) udgør ca. 13 % af befolkningen i alderen 6-80 år. De udfører 14 % af trafikarbejdet og udgør 9 % af dem, der er involveret i trafikulykker. Det er således ikke en gruppe, der vejer tungt i ulykkesstatistikken, men den har en størrelse, der gør den relevant.

Figur 2 Andele af befolkning, trafikarbejde og ulykker for involverede i trafikulykker, MVU, 2008-2012.



Kilde: COWI-beregninger på baggrund af registerdata og data fra transportvaneundersøgelsen.

Hvis ovennævnte tal underopdeles på mænd og kvinder, finder man, at MVU-mænd udgør 5 % af befolkningen, udfører 6 % af trafikarbejdet og udgør 4 % af de ulykkesinvolverede. MVU-kvinder udgør 8 % af befolkningen, udfører 8 % af trafikarbejdet og udgør 5 % af de ulykkesinvolverede. Hvis man sammenholder mænds andel af MVU'ernes trafikarbejde med deres andel af de ulykkesinvolverede, finder man en fin overensstemmelse: Begge andele bliver 42 %. MVU'erne er altså et eksempel, hvor der er kønsmæssig balance. Som det vil fremgå af resten af afsnittet, minder ulykkesinvolverede MVU-mænd og MVU-kvinder meget om hinanden, for så vidt angår mange øvrige socio-økonomiske karakteristika og deres involvering i trafikulykker.

MVU-mænd involveret i trafikulykker tenderer at være ældre end MVU-kvinder involveret i trafikulykker. Det afspejler sig også i, at de har flere års kørekortserfaring, end kvinderne har. MVU-mænd involveret i trafikulykker har gennemsnitligt 25 års kørekortserfaring, mens MVU-kvinder har 22. Til sammenligning med dem med grundskole som højeste fuldførte uddannelse er det værd at bemærke, at sidstnævnte gruppe gennemsnitligt havde færre års kørekortserfaring end dem med MVU. Det gælder både mænd og kvinder.

Tabel 2 Aldersfordeling for personer med mellemlang videregående uddannelse, som er involveret i en trafikulykke.

	Kvinde	Mand	I alt
<b>6-14 år</b>	.	.	.
<b>15-17 år</b>	.	.	.
<b>18-24 år</b>	1 %	1 %	1 %
<b>25-34 år</b>	12 %	6 %	18 %
<b>35-44 år</b>	14 %	9 %	23 %
<b>45-54 år</b>	15 %	9 %	25 %
<b>55-64 år</b>	11 %	9 %	21 %
<b>65-74 år</b>	5 %	5 %	9 %
<b>75+ år</b>	1 %	2 %	3 %

<b>I alt</b>	59 %	41 %	100 %
--------------	------	------	-------

Kilde: COWI-beregninger på baggrund af registerdata. Note: Tallene summerer ikke altid til 'I alt' pga. afrunding.

Den mest almindelige ulykkessituation for personer med MVU som højeste fuldførte uddannelse er indhentningsulykker, der udgør ca. 16 %. Der er ikke forskel på mænd og kvinder i dette forhold. Den næsthøypigste type ulykker for gruppen er svingningsulykker mellem krydsende køretøjer, der udgør 15 %. Denne andel er også ens for mænd og kvinder. En tredje stor gruppe ulykker involverer krydsende køretøjer. Generelt udgør svingningsulykker en vigtig kategori af ulykkessituationer for MVU'erne, idet i alt 37 % af de involverede er i en af de tre undergrupper af svingningsulykker: mellem krydsende køretøjer, mellem medkørende og mellem modkørende. Eneulykker omfatter 6 % af de ulykkesinvolverede MVU'ere. Der er markant forskel på, hvilke ulykkessituationer MVU'erne og dem med grundskole som højeste fuldførte uddannelse er involveret i.

Størstedelen (67 %) af de MVU'ere, der er involveret i trafikulykker, er involveret i ulykker med bil. Den næststørste kategori (19 %) er cykel, og den tredjestørste kategori (5 %) er fodgængerulykker. Rangordningen er ens for mænd og kvinder, som det fremgår af Tabel 3. Når MVU-kvinder er involveret i en trafikulykke, sker det oftere i bil eller som fodgænger, end når mænd er involveret. Til gengæld fylder motorcykelulykker mere blandt ulykkesinvolverede MVU-mænd end blandt MVU-kvinder.

Tabellen viser også fordelingen af trafikarbejdet på køretøjer for personer med MVU. Langt størstedelen af trafikarbejdet sker med bil. Opgørelsesmetoden betyder noget, for hvis trafikarbejdet blev opgjort ved den tid, man anvender med forskellige transportmidler, ville tiden som fodgænger overstige tiden på cykel, og bil ville ikke være så dominerende som transportmiddel. Ulykker på cykel fylder meget for personer med MVU, både i sig selv og sammenholdt med omfanget af trafikarbejdet. Ulykker på motorcykel fylder meget for MVU-mænd, når andelen af involverede sammenholdes med andelen af trafikarbejdet.

**Tabel 3 Fordeling af involverede og trafikarbejde på køretøjer, personer med MVU som højeste fuldførte uddannelse, 2008-2012.**

	Andel involverede i ulykker		Andel trafikarbejde i km		Andel trafikarbejde i minutter	
	Mænd	Kvinder	Mænd	Kvinder	Mænd	Kvinder
<b>Bil</b>	64 %	70 %	83 %	81 %	67 %	60 %
<b>Cykel</b>	19 %	20 %	4 %	4 %	12 %	12 %
<b>Fodgænger</b>	3 %	7 %	1 %	2 %	12 %	18 %
<b>Knallert</b>	3 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %
<b>Motorcykel</b>	5 %	2 %	1 %	0 %	1 %	0 %
<b>Andet</b>	6 %	1 %	11 %	13 %	9 %	10 %
<b>I alt</b>	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Kilde: COWI-beregninger på baggrund af registerdata og data fra transportvaneundersøgelsen. Note: Tallene summerer ikke altid til 'I alt' pga. afrunding.

MVU'ere, som er involveret i trafikulykker, bor oftere i kommuner klassificeret som landkommuner. 55 % af de involverede bor i en landkommune, 45 % i en bykommune. For kvinder er andelen i landkommuner lidt større, mens den for mænd er lidt mindre.

Tabel 4 Fordeling af MVU'ere involveret i trafikulykker på bopæl, 2008-2012.

	By	Land	I alt
<b>Kvinde</b>	26 %	34 %	59 %
<b>Mand</b>	19 %	21 %	41 %
<b>I alt</b>	45 %	55 %	100 %

Kilde: COWI-beregninger på baggrund af registerdata. Note: Tallene summerer ikke altid til 'I alt' pga. afrunding.

MVU'ere er oftest involveret i ulykker i byzone. 57 % af de ulykkesinvolverede er med i en ulykke i byzone, 43 % i landzone. Dette er ens for mænd og kvinder.

Tabel 5 Fordeling af MVU'ere involveret i trafikulykker på zone, hvori ulykken fandt sted, 2008-2012.

	Byzone	Landzone	I alt
<b>Kvinde</b>	34 %	25 %	59 %
<b>Mand</b>	23 %	17 %	41 %
<b>I alt</b>	57 %	43 %	100 %

Kilde: COWI-beregninger på baggrund af registerdata. Note: Tallene summerer ikke altid til 'I alt' pga. afrunding.

Spiritus er ikke en del af MVU'ernes trafikulykker lige så ofte, som det er tilfældet for personer med grundskole som højeste fuldførte uddannelse. 6 % af MVU'erne involveret i trafikulykker er involveret i spiritusulykker. For kvinderne er det 4 %, for mændene er det 8 %.

Tabel 6 Fordeling af MVU'ere involveret i trafikulykker på spirituspåvirkning, 2008-2012.

	Ej spiritus	Spiritus	I alt
<b>Kvinde</b>	58 %	2 %	60 %
<b>Mand</b>	36 %	3 %	40 %
<b>I alt</b>	94 %	6 %	100 %

Kilde: COWI-beregninger på baggrund af registerdata. Note: Tallene summerer ikke altid til 'I alt' pga. afrunding.

78 % af MVU-kvinderne var i beskæftigelse på ulykkestidspunktet. For mændene er det tilsvarende tal 74 %. Til gengæld befinder mændene sig oftere i forskellige ordninger uden for arbejdsmarkedet, som for eksempel uddannelsesaktivering og revalideringsydelse. 23 % af MVU-mændene, der er involveret i trafikulykker, befinder sig i sådanne ordninger. For kvindernes vedkommende er det 20 %.

Størstedelen af de ulykkesinvolverede (47 %) forulykker ved en hastighedsgrænse på 50 km/t. Dette er ens for MVU-mænd og -kvinder. Den næststørste andel (30 %) af de ulykkesinvolverede forulykker ved en hastighedsgrænse på 70 km/t. Det er også det samme for mænd og kvinder.

37 % af de ulykkesinvolverede MVU'ere forulykker på lige vej. For mændene er andelen lidt højere (39 %) end for kvinderne (36 %). 23 % forulykker i 4-benede kryds, og 22 % i 3-benede kryds. Kvindernes andele i kryds er lidt større end mændenes. 5 % forulykker i ind- og udkørsler, og her er andelen ens for mænd og kvinder.

Lidt over halvdelen (58 %) af MVU'erne, der er involveret i trafikulykker, forulykker på vejtypen 'To spor i øvrigt'. Øvrige 16 % forulykker på vejtyperne '2 spor med midterrabat' og '4 spor med midterrabat'. Den første er 1 spor i hver retning, hvor retningerne er adskilt med en midterrabat, f.eks. typisk med græsrabat



og/eller med autoværn. Den anden er 2 spor i hver retning (f.eks. som motorvej, men kan også være 4-sporet landevej eller byvej), hvor retningerne er adskilt med en midterrabat, f.eks. typisk med græsrabat og/eller med autoværn. Disse andele er ens for mænd og kvinder.

For så vidt angår tidspunkt på dagen, forulykker 77 % af MVU'erne, der er involveret i trafikulykker, om dagen, og 19 % om natten. Disse forhold er også ens for mænd og kvinder. 99 % af gruppen forulykker på steder, hvor der ikke er vejarbejde.

49 % af MVU'erne, der er involveret i trafikulykker, forulykker i situationer, hvor gadebelysningen ikke er tændt. 36 % forulykker på steder, hvor gadebelysning ikke findes. Begge disse forhold er ens for mænd og kvinder.

Hvad angår vejrforhold, er der en forskel på mænd og kvinder, idet 84 % af MVU-kvinderne, der er involveret i trafikulykker, forulykker i klart vejr, mens det tilsvarende tal for mænd er 80 %. For mænd og kvinder som helhed er det 82 %. Til gengæld forulykker 10 % af kvinderne i regnvejr, mens 13 % af mændene forulykker i regnvejr.

Hvis man ser på kombinationer af tidspunkt på døgnet og aldersgrupper, er den statistiske usikkerhed for stor til at sige noget om, hvilke aldersgrupper der hyppigst er involveret i natulykker for MVU-gruppen. Hvis man ser på kombinationer af natulykker og ulykkessituation, er det eneste, der kan være statistisk signifikant, at mænd ser ud til at være oftere involveret i fodgængerulykker om natten, end i andre typer ulykker. Hvis man ser på kombinationer af zone og tidspunkt på døgnet, er det eneste, der er signifikant, at mænd oftere er involveret i ulykker i byzone om natten, end i ulykker i landzone. Mænd er også oftere involveret i natulykker med spiritus, end kvinder er.

#### 4. Perspektiver

Køn er en væsentlig forklarende faktor i forhold til involvering i trafikulykker. Både direkte, fordi psykologisk forskning tyder på, at mænd og kvinder modnes med forskellig hastighed, og fordi de har forskellig adfærd, når det gælder risikotagning. Der kan imidlertid også være en række indirekte virkninger fra køn til trafikulykker. Mænd og kvinder træffer forskellige valg om uddannelse og pendling, hvilket indebærer et tilvalg af forskellige transportvaner. For eksempel er der flere mænd end kvinder uddannet inden for byggeri og anlæg, hvor der også er meget erhvervskørsel. I denne artikel har vi beskrevet nogle første skridt i forhold til at optræfle, hvor stor en rolle forskellige faktorer spiller i at forklare kønsmæssige forskelle i involvering i trafikulykker.

På sigt kan en bedre viden om køn og trafikulykker bruges til bedre målretning af trafiksikkerhedstiltag, herunder kampagner eller den fysiske indretning af infrastruktur. For eksempel tyder resultaterne om betydningen af kørekortserfaring på, at der er behov for fokus på ulykker blandt uerfarne bilister. I Sverige er det et lovkrav, at uerfarne bilister skal køre med en erfaren passager i en periode. Yderligere analyser som denne kunne bruges til at undersøge, om alle erfarne passagerer er lige gode, eller om man skal stille yderligere krav end blot til passagerens erfaring.