

Kønsforskelle i trafikulykker

 Vejdirektoratet

Kønsforskelle i trafikulykker

Dato:

Januar 2016

Oplag:

100

Tryk:

Vejdirektoratet

ISBN (NET):

978-87-93184-82-4

ISBN:

978-87-93184-83-1

Foto:

Vejdirektoratet, Christoffer Askman

Copyright:

Vejdirektoratet, 2016

Indhold

Indledning	5
Forskelle på mænd og kvinder i trafikken	6
Tre gange så mange mænd i eneulykker	14
En myte at flere kvinder kommer til skade i cykelulykker	22
Hver sjette dræbte i trafikken er fodgænger	26
Afrunding	30



Indledning

Der er forskel på, hvordan mænd og kvinder færdes i trafikken, hvilke transportmidler de vælger, og hvor ofte de bliver involveret i ulykker. For at blive klogere på netop dette emne har Vejdirektoratet bedt COWI om at undersøge sammenhænge mellem politiregistrerede trafikulykker og trafikarbejde ud fra køn, alder, uddannelse og indtægt.

Denne viden skal bidrage til at målrette indsatserne på trafiksikkerhedsområdet og nedbringe antallet af ulykker på de danske veje.

Denne folder præsenterer i kort form resultaterne fra undersøgelsen. Kun trafikulykker, hvor en eller flere er kommet til skade, indgår i undersøgelsen, og der er taget udgangspunkt i trafikanter i alderen 6-80 år. Derudover er undersøgelsen suppleret med data om dræbte og tilskadekomne fra Vejdirektoratets ulykkesstatistik.

Forskel på involverede og tilskadekomne

Når vi ser på, hvordan mænd og kvinder indgår i trafikulykker, er det vigtigt at skelne mellem de tre begreber: ulykker, tilskadekomne og involverede.

I perioden 2009-2012 registrerede politiet 14.321 trafikulykker med person-

skade. I disse ulykker kom 17.695 personer til skade eller blev dræbt, men i alt var 29.524 personer involveret i ulykkerne, ifølge Vejdirektoratets ulykkesstatistik.

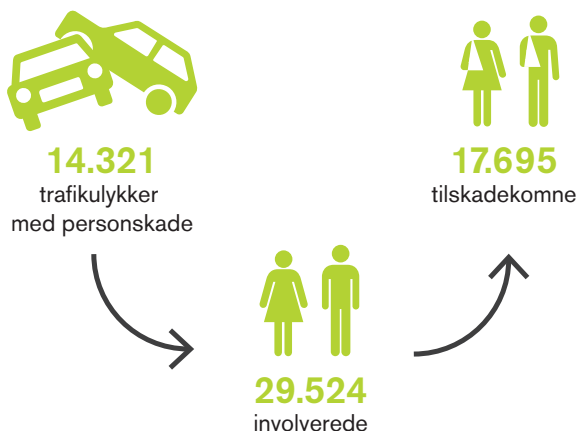
Når vi derfor skriver, at et antal mænd eller kvinder har været involveret i en trafikulykke, er det altså ikke ensbetydende med, at de er kommet til skade.

For at forstå sammenhængen mellem de tre begreber kan man sige, at en ulykke ofte sker mellem to eller flere køretøjer, og cyklister og fodgængere kan også være parter i en ulykke. Derfor kan

flere personer komme til skade i den samme ulykke. Derudover tæller de førere, som ikke er kommet til skade i en ulykke, med blandt de involverede, hvilket forklarer, hvorfor dette tal er større end antallet af tilskadekomne. Uskadede passagerer tæller derimod ikke med.

Når vi vil vise, hvor mange der er blevet dræbt eller er kommet tilskade i en trafikulykke mellem 2009-2012, bruger vi (eksempelvis i figur 4, side 9) Vejdirektoratets ulykkesstatistik. I alderen 6-80 år var der i alt 16.937 dræbte og tilskadekomne i denne periode.

Figur 1. Ulykker og tilskadekomne. Kilde: Vejdirektoratets ulykkesstatistik.



Forskelle på mænd og kvinder i trafikken

Alle har behov for transport. Nogen kører lange bilture til arbejdet, andre tager bussen i skole eller går ned til supermarkedet for at handle. Dermed udfører mænd og kvinder, børn og ældre, alle dagligt et trafikarbejde.

At færdes i trafikken kaldes i denne rapport trafikarbejdet. Det dækker over den afstand vi tilbagelægger, når vi for eksempel går eller kører på cyklen, med toget eller i bilen.

Der er forskel på, hvordan mænd og kvinder færdes i trafikken, hvilke transportmidler de vælger, og hvor ofte de bliver involveret i ulykker.

Tabel 1. Trafikarbejde fordelt på køn opgjort på antal kørte eller gået kilometer, tidsforbrug og antal af ture, 2008-2012.

	Rejse- længde, km/dag	Rejsetid, minutter/ dag	Antal ture pr. dag
Mand/ dreng	45,1	58	2,88
Kvinde/ pige	34,7	55	3,01

Note: Tallene i tabellen er opgjort som gennemsnit af observationer af ture gennemført i perioden 2008-2012.

Kilde: COWI-beregninger gennemført på data fra Transportvaneundersøgelsen for perioden 2008-2012.

Figur 2. Gennemsnitlig bilkørsel pr. dag.



Kilde: COWI-beregninger gennemført på data fra Transportvaneundersøgelsen for perioden 2008-2012.

Mænd kører oftere i bil, på motorcykel og på knallert end kvinder

Kvinder benytter oftere cykel, gang og kollektiv transport end mænd



Mænd og kvinder har forskellige transportvaner

For begge køn gælder det, at bilen er det mest brugte transportmiddel. Mænd kører dog generelt flere kilometer i bil, på motorcykel og på knallert, mens kvinder har flere ture på cykel, til fods og med kollektiv trafik. Kvinder er også oftere passagerer i biler end mænd.

Generelt transporterer mænd sig over større afstande end kvinder. Det betyder dog ikke, at mænd opholder sig meget længere tid i trafikken end kvinder. Da mænd oftere vælger de hurtige transportmidler, betyder det, at de kan tilbagelægge større distancer end kvinder, uden at bruge væsentligt mere tid på den daglige transport. Kvinder fordeler desuden deres transport ud på flere ture end mænd.

Hver måned går kvinder i gennemsnit cirka otte ture mere end mænd, og de cykler cirka to ture mere end mænd.

Forskelle mellem kønnene i forhold til rejsetid og rejselængde kan hænge sammen med, at der er forskel på, hvad vi transporterer os til. Mænd rejser for eksempel længere i forbindelse med pendling til arbejde og med erhvervskørsel som for eksempel hånd-



værkere, sælgere eller chauffører. Kvinder har derimod flere daglige ærinder end mænd, hvilket kan give flere, men kortere ture. Det kan for eksempel være indkøb eller afhentning af børn.

Af tabel 2 fremgår det, at både mænd og kvinder desuden bruger meget tid på transport i fritiden. Det kan hænge sammen med, at fritidsformål også dækker over transport i forbindelse med ferier og besøg hos venner og familie. Her kan for eksempel et weekendbesøg hos familien i en anden landsdel ofte være meget længere end den daglige tur til arbejdet eller studiet.

Tabel 2. Trafikarbejde fordelt på rejseformål og køn, 2008-2012.

	Rejselængde, km/dag	
	Mand/dreng	Kvinde/pige
Pendling	13,8	9,2
Erhverv	7,2	1,5
Ærinde	7,6	7,9
Fritid	16,5	16,1
I alt	45,1	34,7

Note: Tallene i tabellen er opgjort som gennemsnit af observationer af ture gennemført i perioden 2008-2012.

Kilde: COWI-beregninger gennemført på data fra Transportvaneundersøgelsen for 2008-2012.

Dobbelt så mange mænd som kvinder involveret i trafikulykker

Mænd og kvinder bruger nogenlunde lige lang tid i trafikken. Men mænd er langt oftere end kvinder involveret i trafikulykker, selv når der tages højde for, at de kører flere kilometer.

Cirka 2 ud af 3 involverede i ulykker med personskade er mænd.

Mænd udgør 62% af alle dræbte og tilskadekomne i trafikulykker. Mænd er involveret i 66% af ulykkerne

Som det fremgår af det første speedometer, er den danske befolkning ligeligt fordelt med lige mange mænd og kvinder.

Det andet speedometer viser fordelingen af trafikarbejdet (kørte km), det vil sige, hvor meget mænd og kvinder opholder sig i trafikken. Det fremgår, at mænd ligger lidt højere end kvinder, målt på antallet af kørte kilometer.

Hvis antallet af ture havde været valgt som indikator for trafikarbejdet i stedet for antallet af kørte kilometer, ville mænd være involveret i størstedelen af ulykkerne, samtidig med at mænd leverede den mindste del af trafikarbejdet, fordi kvinder kører flere ture end mænd.

Det tredje speedometer viser fordelingen af involverede i trafikulykker. Det ses, at næsten dobbelt så mange mænd som kvinder er involveret i trafikulykker.

Hvis man sammenligner med Vejdirektoratets ulykkesstatistik, udgør mænd 62 % af de dræbte og tilskadekomne, hvilket nogenlunde svarer til mængden af involverede.

Figur 3. Kønnenes andele af befolkning, kørte km (trafikarbejde) og antal involverede i trafikulykker, 2009-2012.



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

Forskel på mænd og kvinders ulykkesmønstre

Mænd er således involveret i ulykker i højere grad end kvinder, når man sammenholder med, hvor meget de færdes i trafikken. Men der er samtidig en variation over, hvor meget de er involveret, når man sammenholder med alder, uddannelse, indkomst og beskæftigelse.

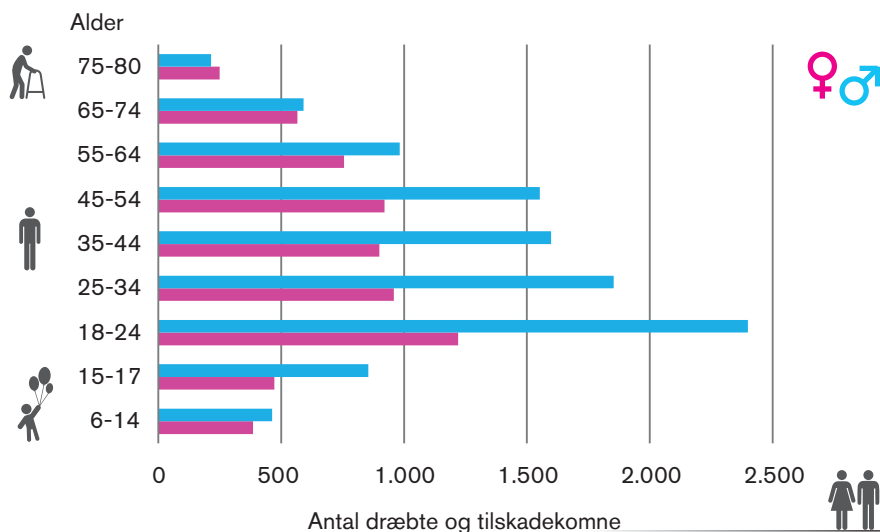
En kombination af højere alder, højere indkomst og højere uddannelse kan bidrage til at udjævne de kønsmæssige forskelle, der er på, hvor ofte mænd og kvinder er involveret i ulykker i trafikken.

Unge i alderen 18-24 år udgør cirka 20 % af alle dræbte og tilskadekomne i trafikken, mens de kun udgør cirka 8 % af hele befolkningen. Også i gruppen af dræbte og tilskadekomne i alderen 18-24 år er der cirka dobbelt så mange mænd som kvinder.

Dog kommer flere ældre kvinder end mænd til skade eller bliver dræbt som fodgængere. Det fremgår af afsnittet om fodgængere.

Kun i aldersgruppen 75-80 år er der flere dræbte og tilskadekomne kvinder end mænd, men her er forskellen mellem kønnene meget lille

Figur 4. Dræbte og tilskadekomne fordelt på køn og alder, 2009-2012.



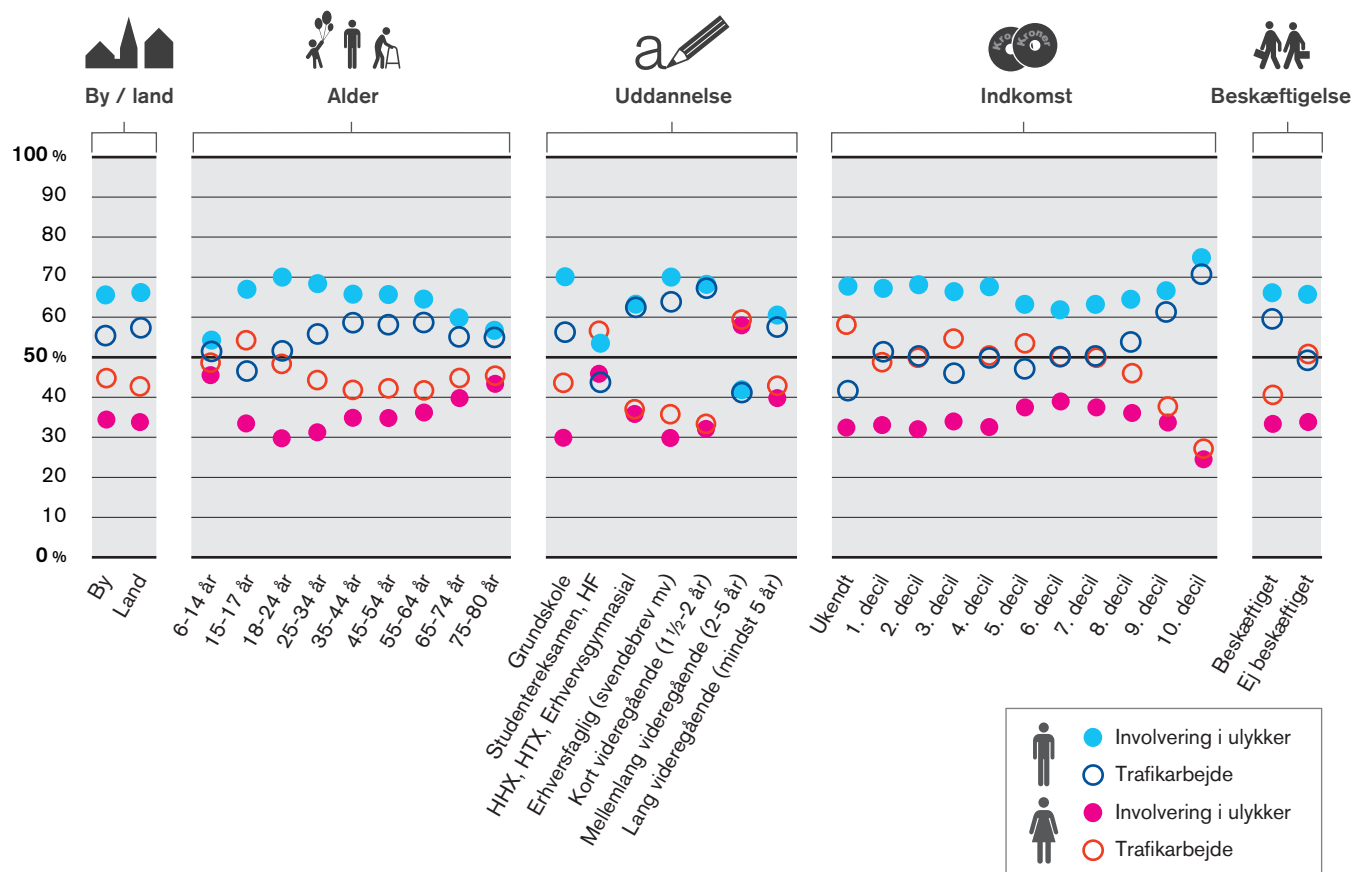
Kilde: Vejdirektoratets ulykkesstatistik.

Figur 5 viser kønnenes andel af trafikarbejdet og deres involvering i trafikulykker inden for de forskellige kategorier.

Trafikarbejdet er den afstand vi tilbagelægger, når vi for eksempel går eller kører på cyklen, med toget eller i bilen.

Figuren viser også, at kvinder i langt mindre grad er involveret i trafikulykker i forhold til, hvor meget de færdes i trafikken.

Figur 5. Opgørelse over mænd og kvinders andele af trafikarbejdet sammenlignet med deres involvering i trafikulykker.



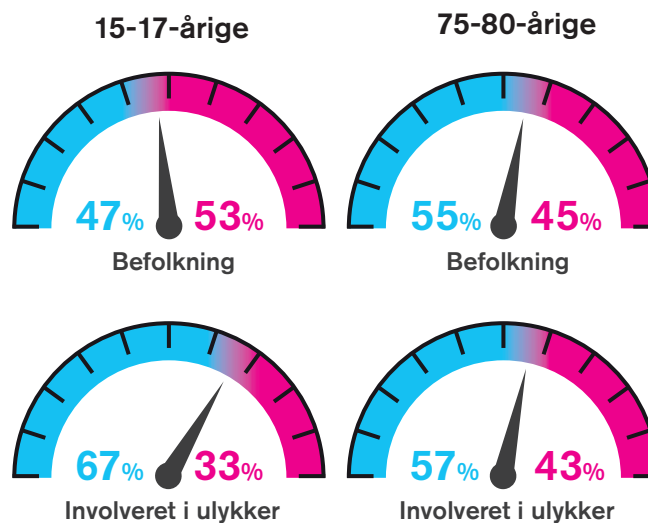
Note: Bopælsopdelingen by/land følger landdistriktsredegørelsen, som definerer by som 36 byområdekommuner, mens de resterende 62 kommuner defineres som landdistrikter. Alders-, uddannelses-, og beskæftigelsesgrupperne fremgår af figuren. Indkomstdecilerne er dannet ved at rangordne befolkningen efter indkomst. 1. decil er således de 10 % af befolkningen, der har lavest indkomst. Decilerne er inddelt efter personlig, disponibel indkomst. Det vil sige det beløb, en person har tilbage til forbrug eller opsparing efter betaling af direkte skatter, arbejdsmarkeds- og underholdsbidrag samt renteudgifter. Kilde: COWI-beregninger på baggrund af registerdata og data fra Transportvaneundersøgelsen.

Når man ser på alder og køn, så fremgår det af figur 5, at der er en overrepræsentation i ulykkesstatistikken af drenge i aldersgruppen 15-17 år. 67 % af de involverede i trafikulykker er drenge, selvom drengene kun udfører 47 % af trafikarbejdet for de 15-17-årige.

I samme aldersgruppe er 33 % af de involverede i trafikulykker piger, mens pigerne udfører 53 % af trafikarbejdet. Pigerne er dermed i langt mindre grad involveret i ulykker, i forhold til hvor meget de opholder sig i trafikken, sammenlignet med drengene i samme aldersgruppe.

Mænds overrepræsentation i ulykkesstatistikken bliver gradvist lavere frem mod 75-års alderen, hvor der næsten er balance mellem antallet af ulykker og mængden af trafikarbejdet.

Figur 6. Fordeling af unge mellem 15-17 år, samt ældre mellem 75-80 år, 2009-2012.

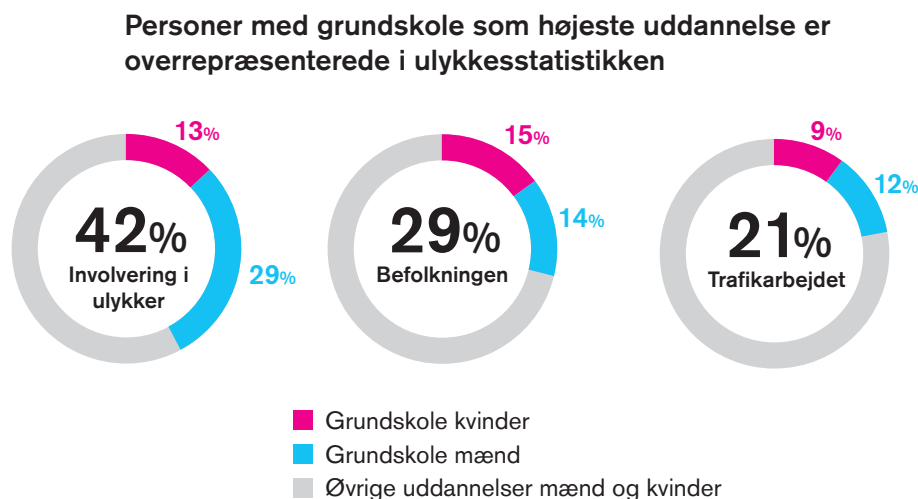


Kilde: COWI-beregninger på baggrund af registerdata og data fra Transportvaneundersøgelsen.



Kvinder er i langt mindre grad end mænd involveret i trafikulykker i forhold til, hvor meget de færdes i trafikken

Figur 7. Grundskole som højest fuldførte uddannelse i forhold til andre uddannelsesgrupper.



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

Uddannelse har betydning

Uddannelse ser også ud til at have betydning for forholdet mellem, hvor meget man færdes i trafikken, og hvor ofte man er involveret i trafikulykker. Også her er der variationer mellem kønnene.

Kvinder med grundskole som højest fuldførte uddannelse udgør for eksempel 15 % af befolkningen, 9 % af trafikarbejdet og 13 % af de involverede i trafikulykker.

Mænd med grundskole som højest fuldførte uddannelse udgør 14 % af befolkningen, 12 % af trafikarbejdet og 29 % af de involverede i trafikulykker.

35% af personer med grundskole som eneste uddannelse er mellem 25-54 år, når de er involverede i en ulykke

Personer med grundskole som højeste uddannelsesniveau er dermed overrepræsenterede i ulykkesstatistikken i forhold til andre uddannelsesgrupper.

En del af gruppen er helt naturligt unge mennesker, som endnu ikke har afsluttet anden uddannelse end folkeskolen. Men 35 % af personer med grundskole som højeste uddannelse, som er involveret i trafikulykker, er mellem 25-54 år, så det er ikke kun mens de er unge, at denne gruppe er involveret i ulykker.

Højere indkomst giver mindre forskel mellem mænd og kvinder

Indkomsten er i figur 5 inddelt i 10 deciler, der hver dækker 10 % af befolkningen. Decilerne afspejler den personlige, disponible indkomst for de personer mellem 6-80 år, der var involveret i trafikulykker mellem 2009-2012.

Eksempelvis rummer det femte decil personlige disponible indkomster mellem 166.000 kr. og 190.000 kr., mens det 10. decil dækker personlige disponible indkomster over 290.000 kr.

I hele landet var den gennemsnitlige disponible indkomst, for personer over 14 år, på 204.000 kr. i 2012, ifølge Danmarks Statistik. Indkomstdecilerne i figur 5 her er dermed relativt lave, da de også dækker børn fra 6 års alderen, der ofte ingen indkomst har.

I forhold til indkomst viser figur 5 en klar tendens til, at jo højere indkomsten er, jo mindre er forskellen mellem mænd og kvinders andel af de involverede i ulykkerne i forhold til deres andel af trafikarbejdet. Det betyder, at overrepræsentationen for mænd i trafikulykker mindskes, i takt med at indkomsterne øges.

Der skal dog tages forbehold for, at personer med lave indkomster ofte også er unge med et lavt uddannelsesniveau og kort kørekortserfaring. Det er derfor usikkert, om den bedre balance mellem

trafik og involvering i ulykker for mænd med stigende indkomster, skyldes indkomst i sig selv, uddannelse eller alder.

Der er mange mænd i højindkomstgruppen i det 10. decil. Denne gruppe transporterer sig meget, men er ikke involveret i mange flere ulykker, end det der svarer til deres færdsel i trafikken



Et andet træk, der er værd at bemærke, er, at mænds trafikarbejde og andel af involvering i trafikulykkerne stiger med stigende indkomst efter sjette decil. Det kan skyldes, at andelen af mænd i højindkomstgrupperne er højere end i mellemindkomstgrupperne.

Der er altså forskelle på mænds og kvinders transportmønstre, deres daglige trafikarbejde og deres involvering i trafikulykker gennem livet. I de følgende afsnit kan du finde eksempler på ulykkesituationer, transportmidler og trafikanttyper, hvor der både er forskelle og ligheder mellem kønnene.

Tre gange så mange mænd i eneulykker

Trafikulykker, hvor der kun er én impliceret part (bil, cykel, motorcykel etc.), kaldes eneulykker.

Hver femte ulykke med personskade er en eneulykke, og de udgør dermed en stor andel af personskadeulykkerne i Danmark.

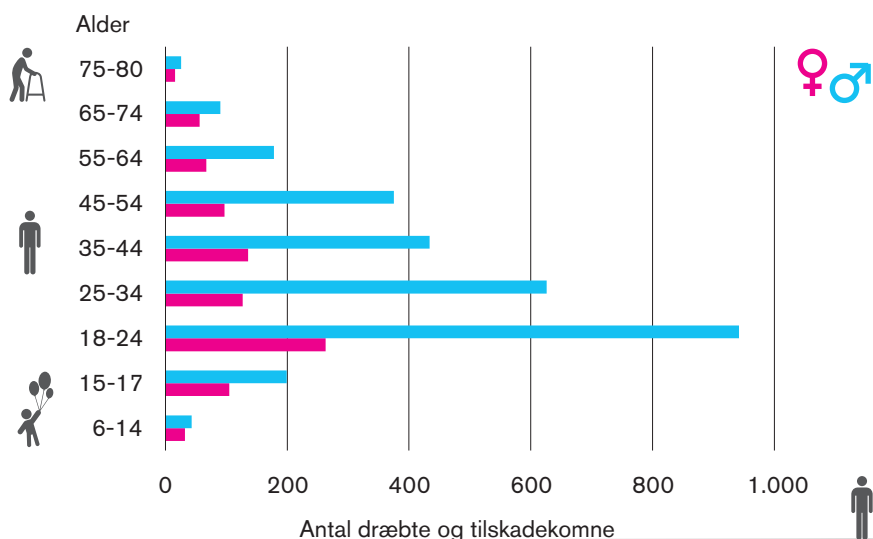
Eneulykker kan være meget alvorlige ulykker, hvor der, på trods af at der ikke er en modtrafikanter, kan være både tilskadekomne eller dræbte.

Det kan både være føreren og eventuelle passagerer, der kommer til skade. Dermed kan der godt være flere tilskadekomne eller dræbte, og dermed flere involverede, i en enkelt eneulykke.

Det er særligt de unge mænd, der kommer til skade i eneulykkerne. Mænd i alderen 18-24 udgør cirka 4 % af befolkningen, men 25 % af de dræbte og tilskadekomne i eneulykker.

Høj hastighed, uopmærksomhed og spiritus er de faktorer, der oftest spiller ind i forhold til, at eneulykkerne sker

Figur 8. Dræbte og tilskadekomne i eneulykker fordelt på køn og alder, 2009-2012.



Havarikommissionen for Vejtrafikulykkes dybdeanalyser af "Eneulykker med bilister under 25 år" har vist, at for høj hastighed er en af de hyppigste ulykkesfaktorer. Føreren overvurderer i mange tilfælde egne evner og mangler forståelse for, hvilke situationer der kan have kritiske udfald. Også manglende opmærksomhed er en problemstilling for unge førere i eneulykker. Uopmærksomhed er ofte forårsaget af træthed, distraktion fra andre passagerer i bilen eller alkoholpåvirkning, der blandt andet medfører nedsat reaktionsevne. Desuden spiller manglende selebrug ind i forhold til at forværre skaderne for unge i eneulykker.

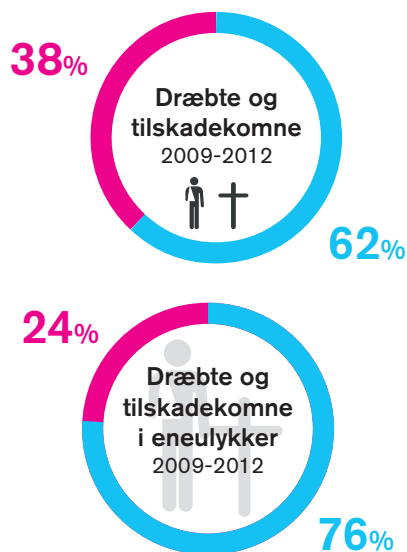
Kilde: Vejdirektoratets ulykkesstatistik.

Tre ud af fire involverede i eneulykker er mænd

Også ved eneulykker er mænd overrepræsenteret i forhold til kvinder. Mere end tre gange så mange mænd som kvinder er involveret i eneulykker. Det er dermed den ulykkessituation, hvor der er størst forskel på mænd og kvinder.

De 18-24 årige mænd udgør næsten 26 % af alle involverede personer i eneulykker, mens det gælder for cirka 7 % af kvinderne i samme aldersgruppe som det fremgår af tabel 3. Denne gruppe er dermed mest udsat ved eneulykker

Figur 9. Dræbte og tilskadekomne fordelt på køn, 2009-2012.

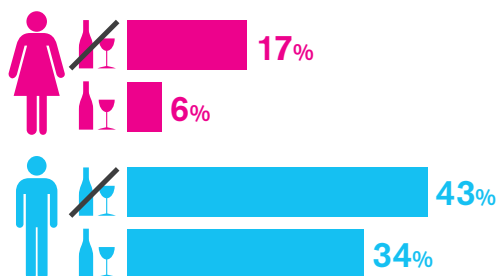


for begge køn, og det til trods for at gruppen er relativt lille og udgør færre årgange end de efterfølgende aldersgrupper, der sammenlignes med.

Der sidder kun en kvinde bag rettet i hver syvende eneulykke, hvor føreren er spirituspåvirket

Figur 10. Spiritus og eneulykker, 2009-2012.

Alle eneulykker fordelt efter om ulykken er kategoriseret som spiritusulykke eller ej, 2009-2012



Kilde: COWI-beregninger på baggrund af registerdata.

Tabel 3. Personer involveret i eneulykker, fordelt på alder og køn, 2009-2012, procent.

Alder	Kvinder (%)	Mænd (%)	I alt (%)
6-14	0,8	1,1	1,8
15-17	2,6	5,3	8,0
18-24	6,8	25,6	32,4
25-34	3,3	15,8	19,0
35-44	3,6	11,6	15,2
45-54	2,5	9,6	12,1
55-64	1,8	4,8	6,6
65-74	1,4	2,4	3,9
75-80	0,4	0,6	1,0
I alt	23,2	76,8	100,0

Kilde: COWI-beregninger på baggrund af registerdata.

Det er særligt personer med grundskole som eneste uddannelse og personer med håndværksmæssige uddannelser, der er involveret i eneulykker. Sammenlagt er disse to grupper involveret i 83 % af eneulykkerne, selvom deres andel af trafikarbejdet kun er på 51 %. Trafikarbejdet er et udtryk for, hvor meget vi opholder os i trafikken, uanset om vi kører i bil, cykler eller går.

Mændene i disse grupper er involveret i langt størstedelen af eneulykkerne, da de er involveret i 65 % af ulykkerne, mens kvinderne er involveret i 18 %.

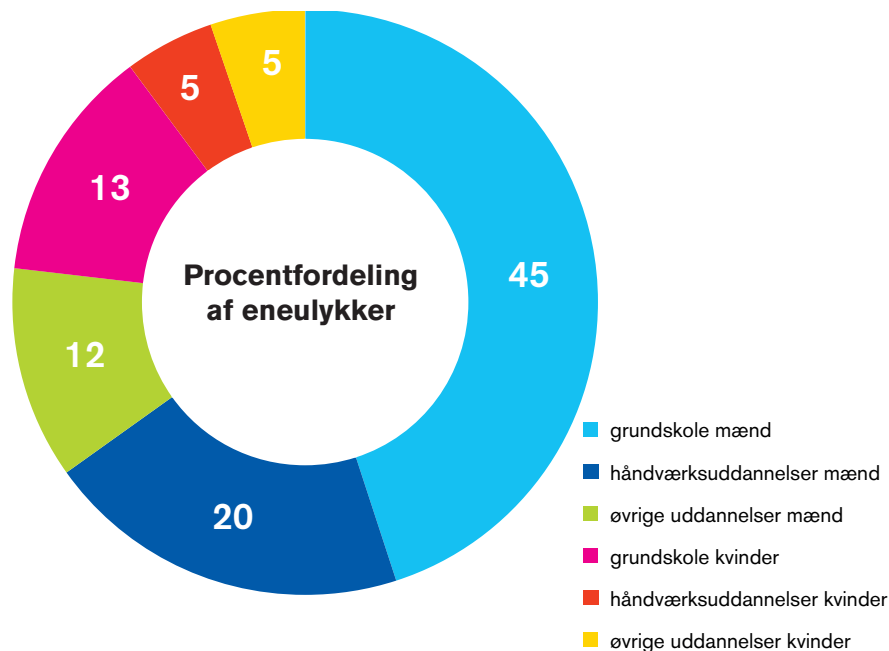
I 83% af alle eneulykker er en person med grundskole eller en håndværksmæssig uddannelse involveret

Det er dog særligt mænd med grundskole som højeste uddannelse, der er overrepræsenteret i statistikken for eneulykker. De udgør 45 % af de involverede i trafikulykker, men udfører kun 13 % af trafikarbejdet.

Derimod udgør mænd med en håndværksuddannelse 20 % af de involverede i trafikulykker og udfører 22 % af trafikarbejdet. Derfor er gruppen ikke overrepræsenteret i ulykkesstatistikken, men den udgør en væsentlig del af ulykkerne, fordi det er en gruppe, der har meget transport i det daglige.

Begge uddannelsesgrupper udgør større samfundsgrupper, idet personer med grundskole som eneste uddannelse udgør 29 % af befolkningen, mens personer med en håndværksmæssig uddannelse som højeste uddannelse udgør 28 % af befolkningen.

Figur 11. Fordelingen af eneulykker på henholdsvis mænd og kvinder med grundskole som højeste uddannelse, håndværksuddannelse og øvrige uddannelser.



Kilde: COWI-beregninger på baggrund af registerdata.

Hvordan sker eneulykkerne?

Eneulykkerne sker oftest på landet. Det går oftest galt på lige vej (58 %), men en del eneulykker finder også sted i kurver. Eneulykkerne sker oftest på strækninger, hvor hastighedsgrænsen er 80 km/t.

I langt de fleste tilfælde er ulykken sket i bil, men hver tiende eneulykke sker med en knallert 30. Mænd er overrepræsenterede i deres involvering i eneulykker for alle typer af transportmidler.

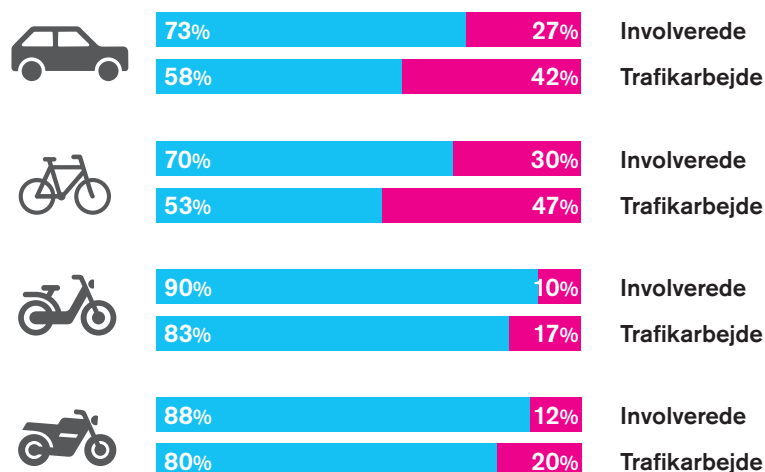
Hver femte ulykke med personskade er en eneulykke. De udgør dermed en stor andel af personskadeulykkerne i Danmark

Der er en næsten ligelig fordeling af eneulykker i dagslys og i mørke, men mænd er oftere involveret i de eneulykker, der sker i mørke end kvinder.

For både mænd og kvinder falder andelen af eneulykker i mørke, i takt med at man bliver ældre. For eksempel er andelen af involvering i eneulykker, der sker i mørke, 52 % for mænd i aldersgruppen af 18-24 årige, mens den er 27 % for mænd i alderen 55-64 år.

Mænd er i langt større grad førere i eneulykker med spiritus. Det gør sig gældende i 86 % af de eneulykker, hvor der er alkohol involveret.

Figur 12. Personer involveret i eneulykker og andel trafikarbejde fordelt på køn og transportmiddel, 2009-2012, procent.



Tabel 4. Involverede i eneulykker, fordelt efter hvorvidt ulykken er kategoriseret som spiritusulykker, 2009-2012, procent.

	Ej spiritus	Spiritus
Kvinde	17 %	6 %
Mand	43 %	34 %
I alt	60 %	40 %

Kilde: COWI-beregninger på baggrund af registerdata.

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

Førerens erfaring spiller en rolle

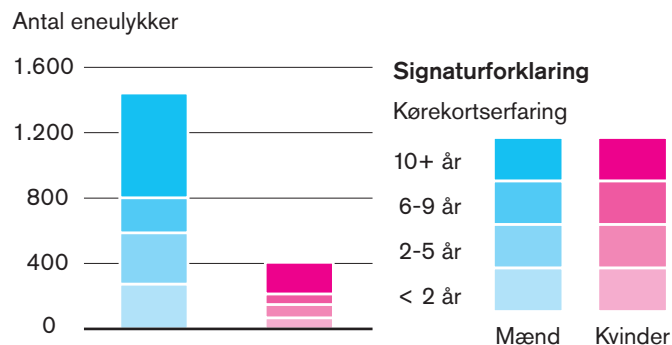
Manglende kørekortserfaring kan også vise en sammenhæng mellem eneulykker, køn og lav uddannelse. Kørekortserfaring er defineret som antallet af år mellem ulykkesåret og året for første kørekort.

Figur 13 viser, at mænd er involveret som fører i langt flere eneulykker end kvinder. Den viser også, at flere mænd end kvinder indgår som fører i en eneulykke inden for de første år, hvor de fik kørekortet.

For mænd er andelen med en lavere kørekortserfaring end to år 19 %, mens den for kvinder er 17 %. Forskellen inden for de forskellige perioder for kørekortserfaring er således ikke så stor mellem kønnene, selv om der er stor forskel på, hvor mange ulykker de er involveret i.



Figur 13. Mænd og kvinder kørekortserfaring ved eneulykker 2009-2012.



Mænd i alderen 18-24 år er involveret i 25% af alle eneulykker. Dette gælder kun for 7% af kvinderne i samme aldersgruppe

Kilde: COWI-beregninger på baggrund af registerdata.

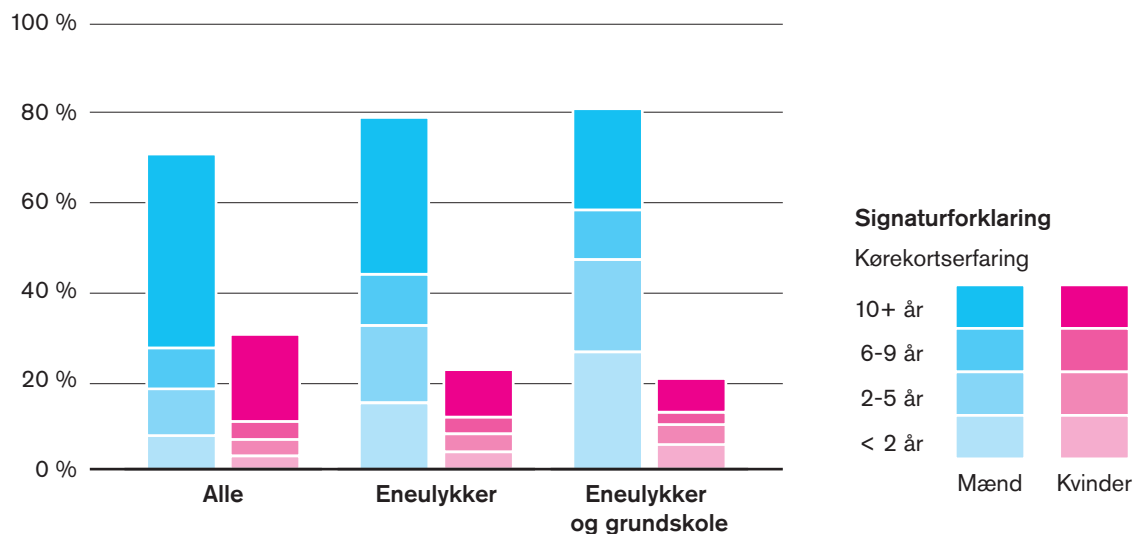
Figur 14 viser, hvordan førerne fordeler sig i forhold til kørekortserfaring og ud fra forskellige ulykkestyper og grundskole som uddannelsesniveau.

De blå og røde søjler er forskellige, når det kommer til antallet af ulykker som kønnene er involverede i, men sammenhængen mellem mænd og kvinders kørekortserfaring, når de er involveret i ulykker, er relativ ens.

Der er en større andel af førere i eneulykker med kort erfaring bag rattet. 19% af mændene og 17% af kvinderne har haft kørekort i mindre end to år, når de kører galt i eneulykker

Kort kørekortserfaring spiller for begge køn en større rolle i eneulykker end ved andre ulykkestyper. Der er en større andel af førere i eneulykker, der har haft deres kørekort i mindre end to år i forhold til alle typer af personskadeulykker. For personer med grundskole som eneste uddannelse, spiller kørekortserfaringen en endnu større rolle i forbindelse med eneulykker.

Figur 14. Fordelingen af kørekortserfaring for førere i forskellige ulykkestyper og for grundskole som uddannelsesniveau, 2009-2012.



Kilde: COWI-beregninger på baggrund af registerdata.

Inspiration



Det er væsentligt at overveje, hvordan man bedst kan komme ud med budskaber om trafikssikkerhed til de personer, der ikke fortsætter på en uddannelsesinstitution, efter grundskolen er færdiggjort, idet der ikke vil være en uddannelsesinstitution som naturlig platform at møde dem på. Gruppen udgør en stor del af de involverede og tilskadekomne – særligt i eneulykker, og derfor er det væsentligt at tænke dem ind i trafikssikkerhedsindsatsen.



I folkeskolen har man en mulighed for at nå de unge trafikanter, mens de stadig er i skolesystemet. En del af de ældre elever vil stå over for at skulle overveje kørekort til knallert og senere til bil og motorcykel.



En stor andel af de mænd, der er involveret i eneulykker, kører bil eller knallert, og dermed kan køreskolerne også fortsat være en god mulighed for at lave en fokuseret indsats. Indsatsen kunne for eksempel være inspireret af, at mange eneulykker er spiritusulykker, og at en stor andel af ulykkerne sker i det første år, efter at de har fået kørekort.



En anden mulighed er at fortsætte med at sætte ind på håndværkeruddannelserne og hos håndværkerfirmaer, da 20 % af de involverede mænd i eneulykker har en erhvervsfaglig uddannelse. Det kan være vigtigt at have fokus på, hvordan unge mænd opfatter andres og egen trafikadfærd, og hvilken forståelse de har af risici ved forskellige trafiksituationer eller af køretøjers egenskaber.



En myte at flere kvinder kommer til skade i cykelulykker

Mange tror, at flest kvinder kommer galt afsted på cyklen, men der er stort set kønsmæssig balance, når man ser på, hvor ofte mænd og kvinder er involveret i cykelulykker.

Mænd udfører 53 % af trafikarbejdet på cykel, opgjort på antal kørte kilometer, og udgør 54 % af de involverede i ulykker med cykel. Til sammenligning udfører kvinder 47 % af trafikarbejdet og udgør 46 % af de involverede i cykelulykker.

Antallet af dræbte og tilskadekomne stemmer stort set overens med antallet af involverede i cykelulykker for begge køn og for alle aldre.

Der er forskel på kønnene, når man ser på, hvilken aldersgruppe cyklisterne befinder sig i, når de kommer ud for en ulykke. Kvinder er ofte yngre, under 35, når de bliver involveret eller kommer til skade i en cykelulykke, mens mænd ofte er ældre, over 35 år.

Aldersfordelingen for cykelulykkerne kan forstås bedre, hvis man ser på, hvor langt de enkelte aldersgrupper cykler. Hvis man sammenligner tallene i

Tabel 5. Aldersfordeling af involverede i trafikulykker på cykel fordelt på køn, 2009-2012, procent.

	Alder								
	6-14	15-17	18-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	75-80
Kvinde	7 %	6 %	18 %	15 %	11 %	17 %	15 %	8 %	3 %
Mand	10 %	6 %	13 %	13 %	16 %	19 %	13 %	8 %	2 %

Kilde: COWI-beregninger på baggrund af registerdata.

figur 15 og 16 kan man se, at der er en vis sammenhæng mellem trafikarbejde og involvering i cykelulykker for de forskellige grupper.

Kvinder cykler flere ture daglige end mænd, mens mænd til gengæld cykler længere ture end kvinder

Hvordan sker cykelulykkerne?

Selvom der ikke er den store forskel i ulykkesbilledet, så er kvindelige cyklister oftere end mænd involveret i cykelulykker i rundkørsler og i kryds, mens

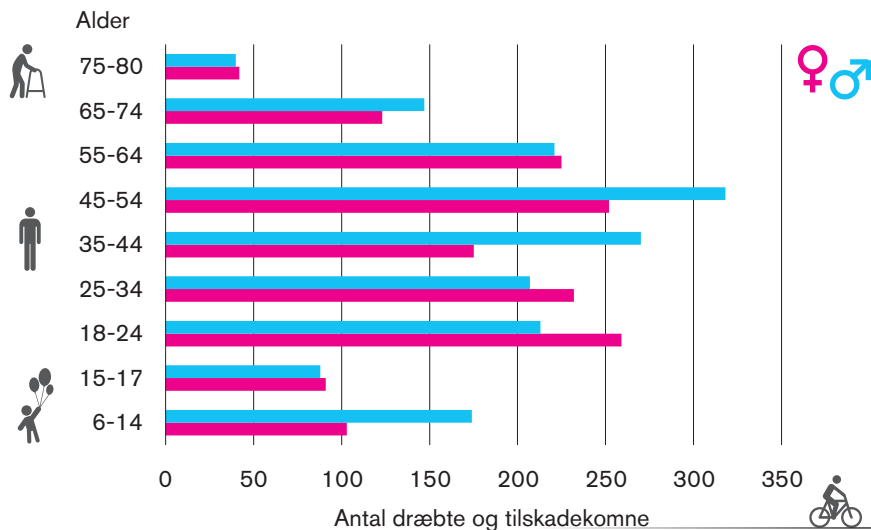
mandlige cyklister oftere er involveret i cykelulykker på lige vej og på cykelstier. For begge køn gælder det, at flertallet af ulykkerne på cykel sker i byerne.

Trafikarbejdet med cykel udgør 4 % for den samlede befolkning, når man opgør det i antal kørte kilometer. Hvis man i stedet ser på antallet af ture på cykel, er tallet 15 %.

Trafikarbejdet er således et udtryk for, hvor meget vi opholder os i trafikken, uanset hvordan det opgøres.

Kvinder cykler flere daglige ture end mænd, mens mænd til gengæld cykler længere ture end kvinder.

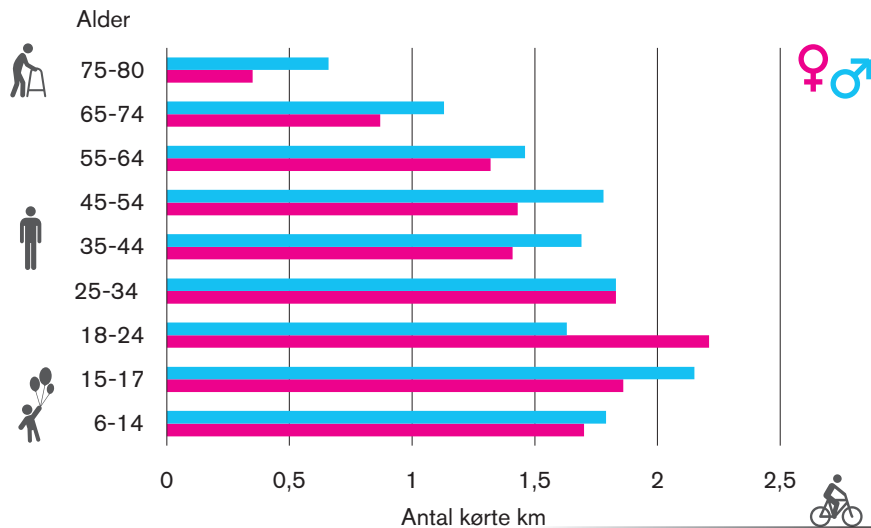
Figur 15. Dræbte og tilskadekomne i cykelulykker fordelt på køn og alder, 2009-2012.



Kilde: Vejdirektoratets ulykkesstatistik.

Flest kvinder i alderen 18-34 år kommer til skade på cykel

Figur 16. Gennemsnitligt antal kørte km per dag på cykel fordelt på køn, 2009-2012.



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

Flest mænd i alderen 35-54 år kommer til skade på cykel. Desuden kommer flere drenge end piger til skade på cykel

Inspiration



Indsatser på cykelområdet kan for eksempel stille mod at gøre indretningen af vejene mere imødekommende over for cyklister. En stor del af cykelulykkerne sker i kryds, og derfor er det vigtigt at indrette kryds, så de er enkle og lette at overskue.



Blandt børn bør man i trafiksikkerhedsindsatsen være særligt opmærksom på, at drenge oftere kommer til skade på cykel end piger, selvom de kører nogenlunde lige meget på cykel.



Elcykler er også et område, man kan være opmærksom på. Her kan indsatser for eksempel stiles mod ældre, da disse udgør en potentiel stor brugergruppe på nuværende tidspunkt. Der er indtil videre registreret meget få ulykker med elcykler i Danmark, men tallene peger foreløbigt på, at det især er de ældre cyklister, som indgår i de dødsulykker, der er sket med elcykel. En generel problemstilling for ældre i cykelulykker er, at cyklisten ikke orienterer sig korrekt, inden vedkommende svinger til venstre.



Hver sjette dræbte i trafikken er fodgænger

Fodgængerulykker er en ulykkestype, hvor skaderne ofte er alvorlige. Det har Havarikommissionen for Vejtrafikulykker blandt andet belyst i deres rapport om "Ulykker med fodgængere".

Når der ses på trafikulykker med fodgængere, vil der altid være en modpart involveret, da ulykker med en fodgænger alene, ikke kategoriseres som en trafikulykke.

Markant flere børn og ældre kommer til skade i fodgængerulykker end i personskadeulykker generelt

Det er vigtigt at have fokus på trafikikkerheden for fodgængere, fordi vi alle dagligt færdes til fods i trafikken, fra vi er helt små, og til vi bliver ældre.

I en stor del af de ulykker, havarikommissionen har undersøgt, bidrog både fodgænger og bilisten til, at ulykken skete. I over halvdelen af tilfældene skete ulykken i forbindelse med, at en

fodgænger krydsede vejen, og det var ofte manglende orientering fra en eller flere parter, der medvirkede til ulykken. De fleste alvorlige skader opstod ved kollisioner med mere end 30 km/t.

Kvinder kommer oftere til skade som fodgængere. De går også cirka 30% længere end mænd og er derfor i en større risiko for at komme til skade som fodgænger per gået kilometer

Som det fremgår af figur 17, er de dræbte og tilskadekomne fodgængere

jævnt fordelt i alle aldersgrupper.

Kvinder kommer til skade i lidt flere ulykker som fodgængere end mænd, men de bevæger sig også oftere til fods end mænd. Kvinder går dagligt cirka 30 % længere end mænd. Det betyder, at mænds risiko for at komme til skade som fodgænger er højere end kvinders, per gået kilometer.

Hvis man sammenligner figur 17 og 18, kan man se, at cirka lige mange mænd og kvinder i aldersgruppen 45-54 år kommer til skade i ulykker som fodgængere, men kvinder i den aldersgruppe går gennemsnitligt 0,8 km hver dag, mens mænd i samme aldersgruppe kun går 0,6 km per dag.

Tabel 6. Fodgængere involveret i trafikulykker fordelt på køn og alder, 2009-2012, procent.

	Alder									
	6-14	15-17	18-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	75-80	I alt
Kvinde	6 %	4 %	7 %	6 %	4 %	6 %	6 %	7 %	5 %	51 %
Mand	6 %	3 %	8 %	7 %	6 %	7 %	6 %	4 %	2 %	49 %
I alt	12 %	7 %	15 %	13 %	10 %	13 %	12 %	11 %	7 %	100 %

Kilde: COWI-beregninger på baggrund af registerdata.

Børn og ældre er særligt udsatte som fodgængere

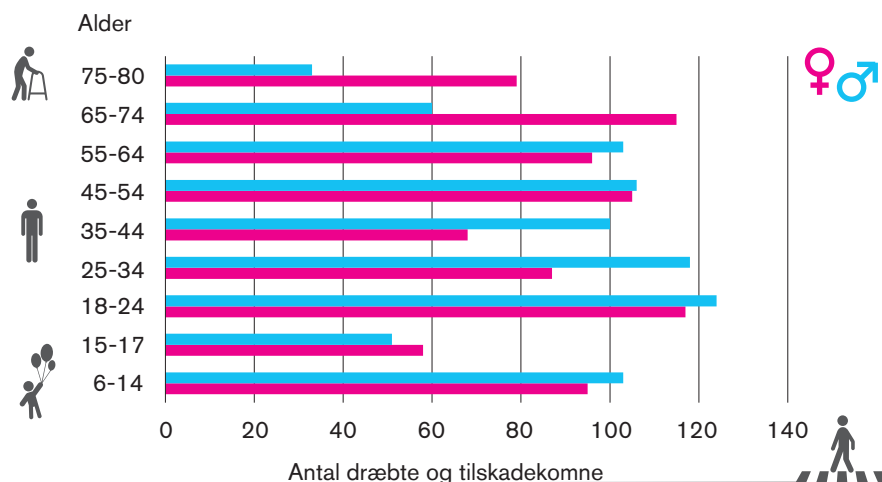
Der er markant flere børn i alderen op til 14 år for begge køn, der bliver dræbt eller kommer til skade som fodgængere end ved personskadeulykker generelt.

Desuden er der markant flere ældre, der kommer til skade eller bliver dræbt i fodgængerulykker, især kvinder, end ved personskadeulykker generelt. Mere end én ud af tre dræbte fodgængere er 70 år eller ældre. Det er relativt mange, da aldersgruppen 70-100 årige udgør cirka 10 % af befolkningen.

Den større andel af kvindelige fodgængere i ulykkerne kan blandt andet skyldes, at kvinder udgør en større andel af befolkningen i denne aldersgruppe.

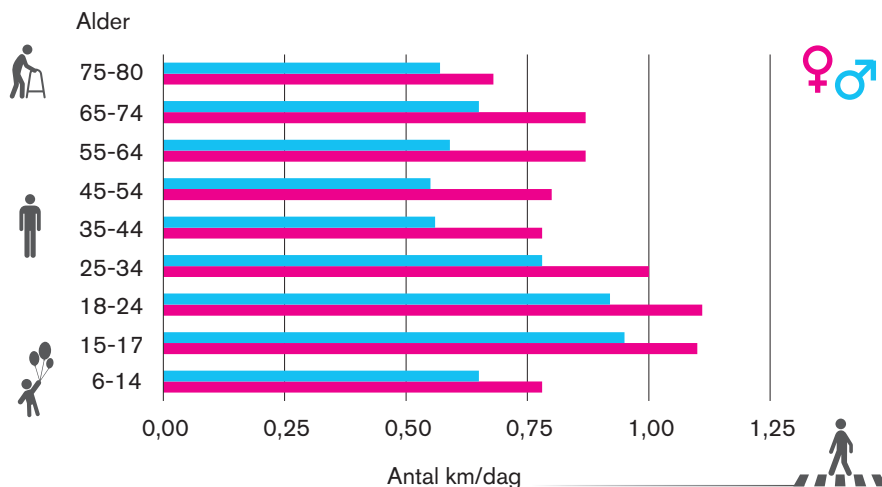
Hvis man ser på figur 17 og tabel 6, er mænd oftere end kvinder involveret og tilskadekomne i fodgængerulykker i alderen 25-44. Men fra 65 år og derover er langt flere kvinder involveret og kommer til skade i fodgængerulykker end mænd. Faktisk kommer lige så mange kvindelige fodgængere i alderen 65-74 år til skade som unge kvinder mellem 18-24 år.

Figur 17. Dræbte og tilskadekomne i fodgængerulykker fordelt på køn og alder, 2009-2012.



Kilde: Vejdirektoratets ulykkesstatistik.

Figur 18. Gennemsnitligt antal km/dag til fods fordelt på køn, 2009-2012.



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

Hvordan sker fodgængerulykkerne?

Ligesom ved cykelulykker er kvindelige fodgængere involveret i flere ulykker i kryds (34 % mod 23 % for mænd). Og mandlige fodgængere er oftere involveret i fodgængerulykker på lige vej (62 % i forhold til 50 % for kvinder).

Trafikarbejdet til fods opgjort i kilometer udgør cirka 2 % af det samlede trafikarbejde. Hvis det i stedet opgøres ud fra transporttid, er det cirka 16 %, og hvis det opgøres ud fra antal ture, er det cirka 24 %.

Trafikarbejdet er således et udtryk for, hvor meget vi opholder os i trafikken, uanset hvordan det opgøres.

Henholdsvis 87 % af kvinders fodgængerulykker og 78 % af mænds sker i en byzone.

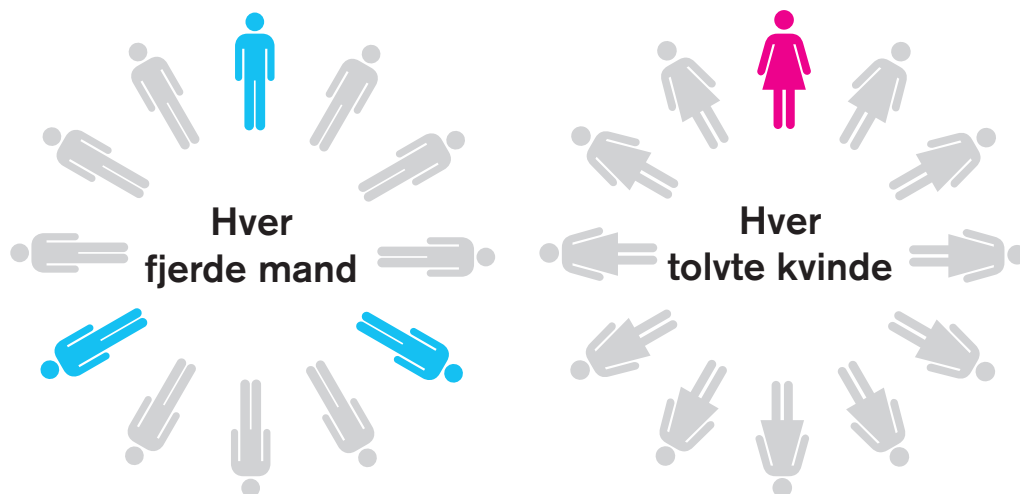
Flere mænd end kvinder er involveret som fodgængere i fodgængerulykker i mørke. 43 % af fodgængerulykker, hvor mænd er involveret, sker i mørke, mens det kun gælder for 29 % af kvinders.

Forskellen kan måske skyldes, at kvinder færdes mindre i mørke end mænd.

Næsten hver fjerde mand, der er involveret i en trafikulykke som fodgænger, er spirituspåvirket, mens det kun er cirka hver 12. kvinde.

Figur 19. Spirituspåvirkede der er involveret i en trafikulykke som fodgænger

Mænd er oftere spirituspåvirkede som fodgængere i trafikulykker end kvinder



Kilde: COWI-beregninger på baggrund af registerdata.



Inspiration



Det er vigtigt at tænke sikkerhed og fremkommelighed for fodgængere ind tidligt i planlægning af et byområde eller nye veje og forbindelser. Det gælder for eksempel om at placere fodgængerovergange rigtigt og sikkert, at sørge for at også langsomt gående kan komme over i signalanlæg og at etablere hastighedszoner i lokalområder, hvor der færdes mange gående og cyklister.



Fodgængerkampanjer eller indsatser på fodgængerområdet kan med fordel henvende sig til børn og/eller ældre, da det er disse grupper, der er de mest udsatte fodgængere. Samtidig kan det medtænkes i kampagneøjemed, at fodgængerulykker ofte sker på lige vej.

Afrunding

Når det gælder eneulykker og ulykker med bløde trafikanter, er der vist en række forskelle og ligheder mellem mænd og kvinder.

Som nævnt er der forskel på, hvor mange der er involveret i en ulykke, og hvor mange der er kommet til skade. Men med de ulykkesituationer vi har udvalgt her, er der ikke stor forskel. Der er nogenlunde samme fordeling af personer, som er involveret i personska- deulykkerne, som også er kommet til skade eller er blevet dræbt i ulykkerne, når man ser på fordelingen inden for køn og alder.

Til gengæld er der stor forskel mellem kønnene afhængig af den enkelte ulykkestype. Der er for eksempel langt flere mænd, som er involveret i eneulykker end kvinder, lidt flere mænd, der er involveret i fodgængerulykker end kvinder, og stort set ens involvering i cykelulykker for mænd og kvinder, når man sammenligner med det udførte trafikarbejde.

Det er desuden værd at bemærke, at der kan være forskel på, hvor der kan gøres en indsats for de bløde trafikanter i forhold til trafiksikkerheden. En stor del af cykelulykkerne sker for eksempel i kryds, mens størstedelen af fodgængerulykkerne sker på lige vej. Dette gør sig gældende for begge køn, selvom det varierer, hvor meget henholdsvis mænd og kvinder er involveret i ulykker på lige vej og i kryds.

Spiritus er fortsat også en faktor, der spiller ind på ulykker, hvilket er illustreret i afsnittene om eneulykker og fodgængerulykker.

Hæftet rummer en række inspirationsbokse, der angiver mulige indsatser på trafiksikkerhedsområdet. Der bliver allerede i dag udført et stort arbejde for at forbedre trafiksikkerheden blandt Vejdirektoratets samarbejdspartnere i kommuner, politi, skoler, køreskoler, Havarikommisionen for Vejtrafikulykker, Trafikstyrelsen, Rådet for Sikker Trafik,



Cyklistforbundet samt andre organisationer, der arbejder med at gøre det mere sikkert at færdes i trafikken i Danmark. Vejdirektoratet arbejder tæt sammen med disse aktører om fortsat at forbedre trafiksikkerheden, og hæftet skal ses som inspiration til det videre samarbejde.

Hæftet er lavet på baggrund af Vejdirektoratets ulykkesstatistik og viden om trafiksikkerhed og sikker infrastruktur. Der er også brugt data fra Danmarks Statistik.

Derudover tager materialet udgangspunkt i den rapport, COWI har lavet for Vejdirektoratet i 2015: ["En sammenligning mellem kvinder og mænds trafikadfærd og involvering i trafikulykker"](#) (COWI, 2015).

Til hæftet er der også brugt materiale fra Havarikommissionen for Vejtrafikulykker's temarapporter:

["Eneulykker med bilister under 25 år"](#)
(Havarikommissionen, 2002).

["Ulykker med ældre bilister"](#)
(Havarikommissionen, 2012).

["Ulykker med fodgængere"](#)
(Havarikommissionen, 2013).

[Hvis du ønsker uddybende tabeller, så hent hæftet elektronisk på Vejdirektoratet.dk under publikationer](#)



Vejdirektoratet har lokale kontorer i:

Aalborg, Fløng, Middelfart,
Næstved og Skanderborg
samt hovedkontor i København

Find mere information på
vejdirektoratet.dk

Vejdirektoratet
Niels Juels Gade 13
1022 København K

Telefon 7244 3333
vd@vd.dk
vejdirektoratet.dk

