

# ÆLDRE BILISTERS TRAFIKSIKKERHED

Marlene Rishøj Kjær

Der vil blive flere og flere ældre bilister i trafikken fremover, fordi ældregruppen udgør en større del af befolkningen. Hvad vil det betyde for trafikikkerheden? Der er mange myter om ældre bilisters formåen i trafikken, men muligheden for at være »selvkørende« er et vigtigt element i en moderne identitet, både af hensyn til at føle sig uafhængig, fri og værdifuld.

*Gerontologi og samfund 2004: 20, 3: 66-67*

## FLERE ÆLDRE BILISTER

Flere og flere ældre kører bil, og denne udvikling vil fortsætte i de næste mange år. Vejdirektoratet<sup>1</sup> har fundet, at flere ældre har kørekort, og der er især en stigning i antallet af ældre kvindelige kørekortsholdere. Opbygningen af dagens og fremtidens samfund tilgodeser i høj grad privatbilismen. Mange af de mindre butikker og specialforretninger er blevet fortrængt fra de små samfund og placeret i større shoppingcentre uden for bykerne. Det er ikke længere forbeholdt de rige at have bil, og bilejerskabet fastholdes også efter pensionstidspunktet. Disse forhold gør blandt andet, at kørekortet og bilen repræsenterer en stor værdi for mange ældre mennesker.

Det er endvidere vigtigt, at ældre tilskyndes til at være aktive og mobile, fordi mangel på mobilitet kan resultere i en negativ socioøkonomisk spiral, hvor den ældre bliver afhængig af offentlig hjælp til alt, som igen kan resultere i dårligere livskvalitet, ensomhed og isolation med højere sundhedsudgifter til følge<sup>2</sup>. Bilejerskab og kørekortshold har derfor en stor betydning for de ældre, da det signalerer, at man er et gyldigt, rask og værdifuldt medlem af samfundet, der ikke ligger nogen til last.

## ER ÆLDRE BILISTER FARLIGE?

Der har tidligere været talt meget om, at ældre bilister har højere risiko i trafikken. Dette er i de seneste år blevet tilbagebevist af flere undersøgelser<sup>3</sup>. Ældre bilister er blevet forvekslet med ældre bilister, der lider af syg-

domme, som kan gøre dem til trafikfarlige bilister. Udenlandske undersøgelser viser, at det kan være farligt at køre bil, hvis man lider af sygdomme som demens, Parkinsons, hjertekarsygdomme eller diabetes<sup>4</sup>. De ældre bilisters problem er, at de kommer alvorligere til skade end alle andre aldersgrupper, da deres krop er mere skrøbelig. Dette forhold gør, at hvis ældre personer er involveret i et uheld, kommer de oftest meget alvorligt til skade, og de dør oftere af deres pådragne skader fra trafikuheldet end bilister generelt.

## ÆLDRE BILISTER I TRAFIKKEN

Ældre bilister kører mere regelret end yngre bilister. Danske uheldsanalyser viser, at ældre bilister i højere grad følger reglerne og de kører derfor sjældent for hurtigt, kører sjældent spirituspåvirket eller uden sele. Når ældre bilister er involveret i trafikuheld, sker det fortrinsvis i forbindelse med komplekse situationer som venstresving, vurdering af åbninger i trafikstrømme, i firbenede trafikryds og på motorvejsramper<sup>5</sup>.

De ældre kan have fået rygtet som farlige bilister på grund af to forhold: Dels som spøgelsesbilister og dels på grund af deres »langsomme« adfærd i trafikken. Man ved ikke meget om spøgelsesbilister, da man ikke registrerer disse særligt nøje, både fordi man ikke altid fanger dem, og fordi der ikke er så mange. En forklaring på, hvorfor ældre bilister kan havne som spøgelsesbilister på motorvejene eller i uheld på motorvejsramperne er, at ældre mennesker har sværere ved at læse vejmarkeringerne og skiltene i trafikken<sup>6,7</sup>. Læseproblemer skyldes, at kontrasterne ofte er for ringe, og tegn størrelserne for små. Ændringer som en bedre skiltning og markering af vejene kommer ikke kun de ældre bilister til gode, men også alle os andre.

De ældre bilister kan køre langsomme og mere forsigtigt i trafikken. Dette kan skyldes deres regelefterlevelse eller usikkerhed på trafikale forhold som nye regler eller skiltning. Hjælp hertil kan fås ved at læse op på køreteorien eller følge et kursus for ældre bilister. Ældre mennesker får med alderen en nedsat reaktionsevne, men dette forhold betyder ikke nødvendigvis, at det er farligt for dem at køre bil. Tværtimod er det de unge bilister med den hurtige reaktion, der står for størstedelen af trafikuheldene. Mange ældre bilister tager forskellige forbehold, når de kører bil. De benytter sig af kompensationsstrategier som at køre mere forsigtigt, undgå bilkørsel i dårligt vejr, i mørke, i myldretid

eller bare skære ned på antallet af ture og længderne af disse<sup>8,9,10</sup>.

Ud fra et trafikikkerhedsmæssigt perspektiv er det bedre for ældre mennesker at transportere sig i bil end fx at gå. Dette skyldes dels deres forøgede skrøbelighed, som gør, at de har større risiko for at komme til skade, når de går eller cykler, end hvis de transporterer sig i bil. Dels er det lettere og mindre ressourcerkævende at køre bil end at balancere på en cykel eller bestige et forto.

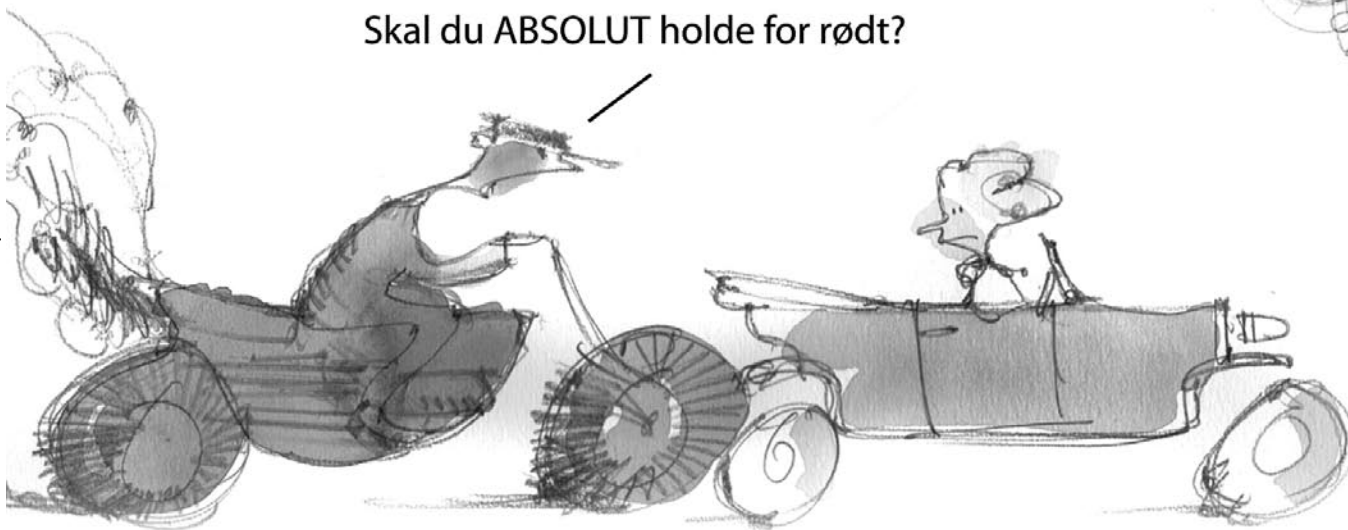
## TRAFIKSIKKERHEDSMÆSSIGE TILTAG

I 2002 blev der igangsat et projekt på Danmarks TransportForskning (DTF), som skulle undersøge, hvilke tiltag der sker i de danske amter og kommuner for at øge de ældre bilisters trafikikkerhed. Projektet er en del af et Ph.d.-projekt om ældre bilisters mobilitet og risici. Undersøgelsen vil blive publiceret fra DTF i 2004.

Undersøgelsen blev foretaget som en spørgeskemaundersøgelse, hvor 10 ud af 14 amter og 162 ud af 275 kommuner deltog. Alle amter var repræsenteret med minimum 3 kommuner. Analyseresultaterne viser, at ældre bilisters sikkerhed ikke er et område, som mange kommuner eller amter beskæftiger sig med eller har planlagt at fokusere på. Hovedparten af kommunerne og amterne arbejder for at øge sikkerheden for alle borgere, og de sidestiller derfor de ældre med andre interessegrupper. De få eksisterende tiltag, der sker, er ofte dårligt koordineret – internt og eksternt. Flere kommuner besvarer spørgeskemaet med henvisninger til andre afdelinger eller kommunale udvalg eller »ved ikke«. Endvidere viser analysen klart, at mange kommuner ikke er klar over, hvorvidt deres amt giver økonomisk tilskud til eksempelvis bilistkursusene.

De to mest benyttede tiltag er høring af ældreråd/grupper og undervisning af ældre bilister. Hver fjerde respondent hører et ældreråd eller en ældregruppe i forbindelse med planlægnings spørgsmål eller ombygninger af infrastruktur. Enkelte kommuner har en ældregruppe til at udpege de steder i byen, som ældre oplever som farlige. Næsten lige så mange nævner, at de benytter sig af en eller anden form for undervisning af de ældre bilister. Det mest almindelige er at give et økonomisk tilskud til et bilistkursus. Et fåtal nævner, at de tidligere har givet tilskud til et bilistkursus, men nu har stoppet deres engagement.

Civilingeniør, Ph.d. studerende  
Marlene Rishøj Kjær  
Danmarks TransportForskning  
Knuth-Winterfeldts Alle  
Bygning 116 vest  
2800 Kgs. Lyngby  
mrk@dtf.dk



## Skal du ABSOLUT holde for rødt?

Et tredje tiltag, der benyttes af kommunerne og amterne, er information om ældres trafikikkerhed. En mindre del af amterne og kommunerne afholder eller deltager i trafikdebatter og informationsmøder i eksempelvis pensionistklubber. Et par stykker har endvidere udgivet foldere med gode råd til ældre trafikanter om, hvad de skal passe på i trafikken.

### ER DET GODT NOK?

I dagens Danmark udgør de ældre bilister ikke et problem, men man må stille sig spørgsmålet: »Hvad sker der, når både andelen og antallet af ældre bilister stiger radikalt? Vi må holde os for øje, hvilken udvikling vi er i gang med, og hvordan dagens planlægning påvirker forholdene for fremtidens ældre bilister.

I dag sker der kun få tiltag i amterne og kommunerne, som specifikt kan øge de ældre bilisters trafikikkerhed. Det er let at forestille sig, at der i fremtiden vil sker flere tiltag, især fordi flere kommuner og amter er begyndt at høre og inddrage ældre i planlægningsprocessen. Det er derfor vigtigt at man løbende diskuterer og tænker igennem, hvilken by man vil have i fremtiden, og hvorledes de infrastrukturelle forhold spiller ind.

Der ligger et stort trafikikkerhedsmæssigt potentiale i at få tilpasset vejsystemet, således at det i højere grad tilgodeser ældre bilisters behov. Særligt de lette tekniske løsninger som opgradering og bedre vedligeholdelse af trafikskilte og vejmarkeringer kan give en stor effekt. En sidegevinst er, at disse

ændringer også har positiv trafikikkerhedsmæssig effekt for de andre trafikanter.

Ikke alle ændringer af infrastrukturen er kun til gavn for ældre. Med nedsat hastighed i byerne og ombyggede vejkryds ville man gøre det lettere og sikrere for mange andre trafikanter end de ældre, men sådanne tiltag kan også reducere vejnettets kapacitet og give længere køretider og flere trafikføer. Dette kræver balancering og prioritering.

Et tredje eksempel på infrastrukturens betydning er forskønnelsen af bykernerne. Mange steder benyttes brostensbelægninger – nok er de smukke, men er man dårligt gående, kan brosten være farlige, dels fordi faldulykker er hyppige hos ældre, og dels fordi eksistensen af en brostensbelagt gade kan få ældre til at vælge en alternativ og måske mindre trafikikker rute eller et andet trafikmiddel.

Der eksisterer allerede meget viden om, hvorledes man kan forbedre og optimere vilkårene for de fremtidige ældre. Der er dog fortsat behov for en yderligere vidensindsamling, især inden for områderne;

- 1 information, uddannelse, træning (effekten af bilistkurserne)
- 2 trafiktekniske løsninger (skilte, rundkørsler, hastigheder, adgangsruer m.m.)
- 3 transportsystemmæssige løsninger (kollektiv trafik samt bilist, cyklist, fodgænger muligheder samt koblingen mellem dem) ■

### LITTERATUR

- 1 Vejdirektoratet. Flere ældre har kørekort – særligt kvinder! [www.vd.dk](http://www.vd.dk) den 27-05-2002.
- 2 Hakamies-Blomqvist, L. Äldre trafikanter som samhällelig fråga: etik, ekonomi eller säkerhet? In Spolander, K. (Ed.): Nya perspektiv i trafik-säkerhetsforskningen KFB meddelande 2000:1. Stockholm.
- 3 Organisation for Economic Co-operation and Development, OECD. Ageing and Transport – Mobility Need and Safety Issues. OECD, Paris 2001.
- 4 Hakamies-Blomqvist, L., Henriksson, P., Heikkinen, S. Diagnostisk testning av äldre bilförare. Fordonsförvaltningscentralens utredningar. Finland, AKE 1999.
- 5 Bernhoft, IM., Carstensen, G., Lund, H. Äldre fodgængere og cyklister i byerne. Rapport 3, 2003. Danmarks TransportForskning: Kgs. Lyngby.
- 6 Sagberg, F. Påvirkning av bilförare gjennom utformingen av vegsystemet. Transportøkonomisk institutt, Oslo, TØI rapport 2003, 648.
- 7 Helmer et al. Trafikmiljö för äldre bilförare – analys och rekommendationer utifrån en litteraturstudie. VTI rapport 2004, 493.
- 8 Ramund, Bengt. Att sluta köre bil. Uppsala Universitet, Pedagogiska Institutionen, 1996.
- 9 Holland, Carol A. »Older Drivers: A Literature Review« Age and Cognitive Performance Research Centre, University of Manchester, Departement for Transport. Road Safety Research Report 2001. No.25.
- 10 Hakamies-Blomqvist, L.; Henriksson, P., Østlund, J., Lundberg, C. Strategisk kompensation och körbeteende hos äldre bilförare. VTI rapport 2001, 470.