



ÆLDRE I TRAFIKKEN

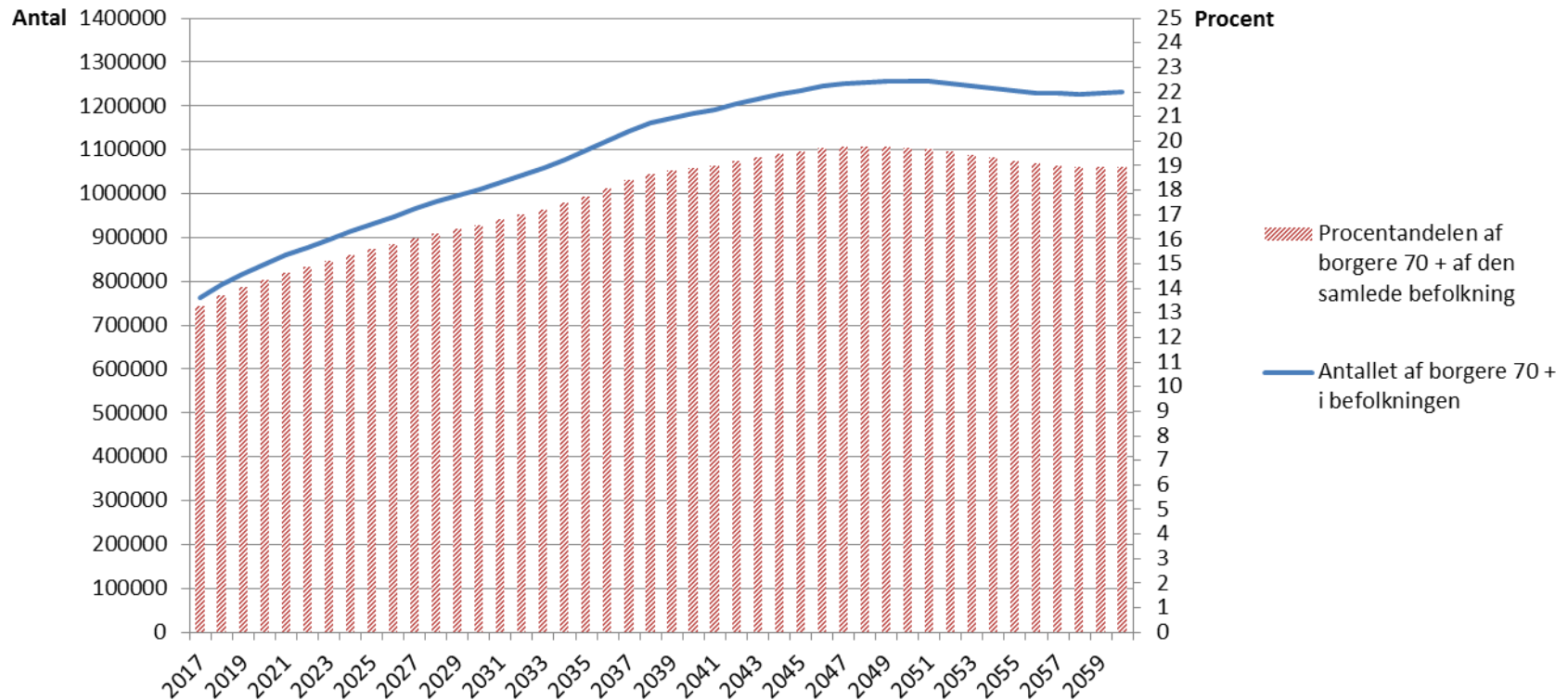
Anu Siren, Seniorforsker, Ph.D.

Den demografiske forandring

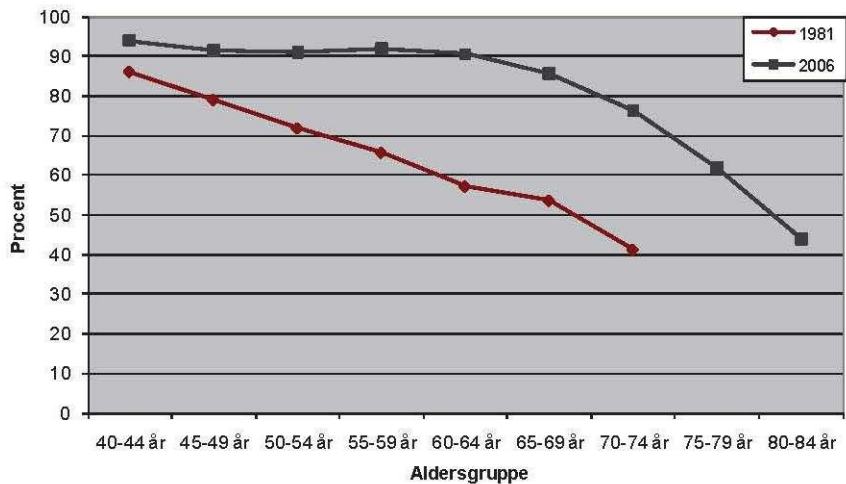
Flere ældre borgere, flere ældre trafikanter

- Vi lever et længere liv og gruppen "ældre" udvider sig: mange flere bilister/trafikanter i den tredje alder, men også betydelig flere ret gamle bilister/trafikanter
- Især flere ældre kvindelige bilister
- Flere ældre bilister der har meget erfaring med bilkørsel
- Voksende heterogenitet: gode og dårlige ældre bilister

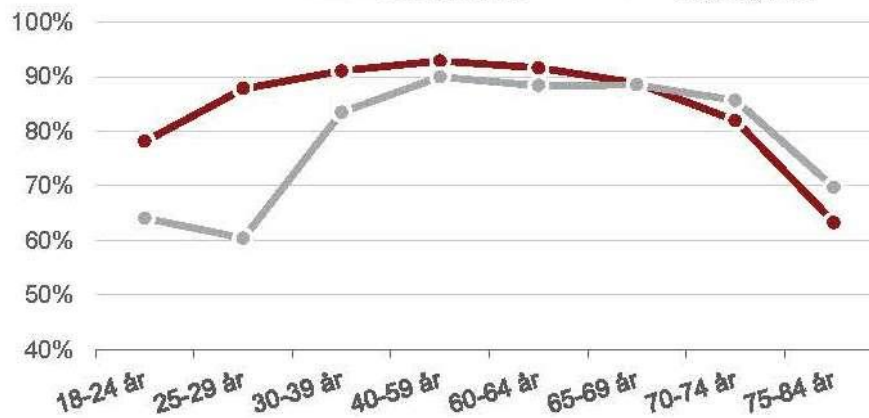
Antal og procentandel af borgere på 70 år og derover i perioden 2017-2060



Andel med kørekort i 1981 og 2006



Har kørekort Adgang til bil



Tilgang til bil og kørekort fordelt på alder 2012.-2014

Den demografiske forandring

Flere ældre borgere, flere ældre trafikanter

- Vi lever et længere liv og gruppen "ældre" udvider sig: mange flere bilister/trafikanter i den tredje alder, men også betydelig flere ret gamle bilister/trafikanter
- Især flere ældre kvindelige bilister
- Flere ældre bilister der har meget erfaring med bilkørsel
- Voksende heterogenitet: gode og dårlige ældre bilister

Alder, sygdom og bilkørsel

- Alderdom betyder ikke sygdom, men...
- Flere trafikanter med helbredstilstand der påvirker mobilitet og sikkerhed

Alder og bilkørsel

Hvad er aldring?

- Forskellige aspekter af aldringsprocessen
- "Gains vs. Losses"



Hvad er bilkørsel?

- En avanceret opgave der trækker på forskellige evner og færdigheder
- Hierarkisk model om bilkørsel

Niveau	Eksempler på faktorer, der påvirker kørselspræstationen	Eksempler på faktorer, der kan have en negativ indvirkning på kørselspræstationen
Højeste (socialpsykologisk) niveau Livsmål og strategi til at håndtere livet	Køreadfærd og personlighed, livsstil, alder, gruppenormer mv.	Alkohol-/stofmisbrug, eftergivenhed over for gruppepres, spændingssøgen, høj risikovillighed mv.
Strategisk niveau Beslutninger vedrørende selve turen	Beslutningen om at køre bil, valg af rute og tidspunkt for påbegyndelse af tur mv.	Alkohol-/stofpåvirkning, travlhed, dårlige køreforhold grundet dårlig timing mv.
Taktisk niveau Beslutninger taget i trafiksituationerne	Færdselsregler og kendskab til disse, valg af sikkerhedsafstand til forankørende mv.	Utilstrækkeligt kendskab til færdselsreglerne, manglende evne til at læse trafiksituationer, dårlige kørefærdigheder mv.
Operationelt niveau Håndtering af selve køretøjet	Tekniske kørefærdigheder, egenskaber ved køretøjet, fysiske lovmæssigheder mv.	Uhensigtsmæssig automatisering af tekniske færdigheder, dårlige vejrforhold mv.

Alder og transportbehov

Færre ture, mindre eksponering men...

- Kohorteeffekter eller alderseffekter?
- Mindre pendling, til gengæld mere fritidstransport
- Bilbrug der ligner yngre aldersgruppers bilbrug
- Større afhængighed af bil
- Længere på arbejdsmarkedet

Mobilitet og livskvalitet

- Selvstændighed /selvhjulpethed
- Inklusion



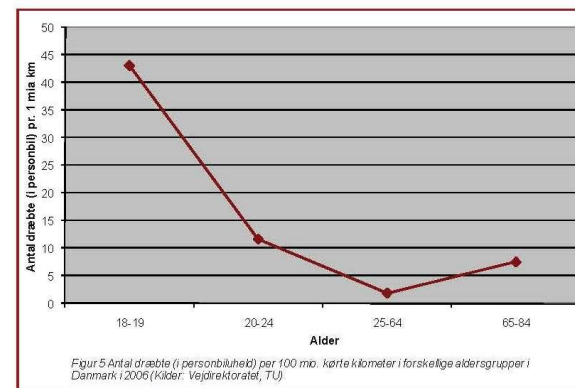
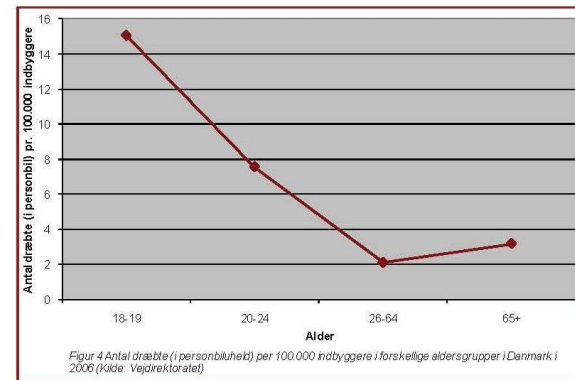
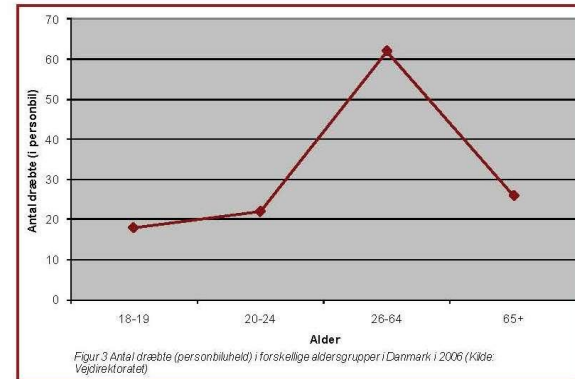
Uheld og sikkerhed

Flere ældre trafikanter er lige med flere uheld med ældre trafikanter

- Men: større stigning i antallet ældre end i antallet uheld blandt ældre
- Ældre bilister er sikre, trods "U-kurven"
- Største risiko for at komme til skade blandt de bløde trafikanter

Ældre bilisternes risiko i trafikken

- Svært at finde det rigtige eksponeringsmål
- Hvis man kontrollerer for kørselstype/mængde, er der ingen forskel mellem midaldrende og ældre



Ældre bilisters hyppigste uheldstyper

- Afspejler både de svagheder og styrker ældre har

	<p>Uheldstype 410, hvor bilisten svinger ind foran en modkørende i venstresving. 16 % af de ældres uheld er af denne type.</p>
	<p>Uheldstype 660, hvor bilisten svinger ud foran en "modkørende" i et venstresving. 11 % af de ældres uheld er af denne type</p>
	<p>Uheldstype 510, hvor bilisten rammer en anden bilist, der kommer fra højre. 10 % af de ældres uheld er af denne type</p>
	<p>Uheldstype 520, hvor bilisten rammer en anden bilist, der kommer fra venstre. 8 % af de ældres uheld er af denne type</p>
	<p>Uheldstype 140, hvor en bilist påkører en anden bagfra. 7 % af de ældres uheld er af denne type.</p>

Uheld og sikkerhed

Flere ældre trafikanter er lige med flere uheld med ældre trafikanter

- Større stigning i antallet ældre end i antallet uheld blandt ældre
- Ældre bilister er sikre, trods "U-kurven"
- Største risiko for at komme til skade blandt de bløde trafikanter

Mobilitet og livskvalitet

- Selvstændighed /selvhjulpenhed
- Inklusion

Hvordan balancerer man mellem mobilitet og sikkerhed?

Demens og bilkørsel

Selvregulering

- De fleste tilpasser deres kørsel og stopper spontant
- Manglende sygdomserkendelse evt. et problem

Risiko i trafikken

- Risikoen er forhøjet men hvad betyder det?
- ”Hvad nu hvis...”

Identifikation

- Afskaffelse af aldersbaserede særregler vedr. kørekortsfornyelse
- Lægernes rolle og andre aktører

”Othering” eller fremmedgørelse

Negativt

- Ældre trafikanter som undtagelse
- Ældre som uduelige, farlige bilister
- Fejl skyldes alderen

Positivt

- Ældre som trafikanter med særlige behov
- Alderen som ressource
- Alderen som en synlig karakteristika
- Aldersvenligt samfund

Særlige opmærksomhedspunkter ved ældre trafikanter

Mobilitet, inklusion, velbefindende

- I et (aldersvenligt) samfund, skal ældres mobilitet prioriteres
- Mulighed for selvstændigt mobilitet er godt for individer men også godt for samfundet

Fysisk skrøbelighed

- Ældre er ikke som børn, unge eller midaldrende
- Den ældre krop er mere skrøbelig og har andre behov

Demens

- Der er flere ældre bilister (og andre trafikanter) der på grund af demens skal have støtte til deres transport og beslutningstagen ift. transport

Tak for jeres opmærksomhed

anu@sfi.dk

