

Äldre bilförare ur yngres perspektiv



Veronica Pålsson
Hanna Wennberg
2003

Veronica Pålsson
Hanna Wennberg

Äldre bilförare ur yngres perspektiv

Ämnesord:

Äldre bilförare, yngre bilförare, körmönster, körbeteende, attityd, samspel

Referat:

Äldre bilförare har två sidor, en rörlig och resursstark och en skröplig och problematisk. Såväl den enskilde som media har åsikter om äldre i trafiken och forskning har belyst äldre bilförare. Syftet med studien är att studera äldre bilförare ur yngres perspektiv och studien fokuserar på den äldres signaler och betydelsen av dessa för samspelet samt även på fördomar och kunskaper hos de yngre. Litteraturstudier inleder arbetet, följt av fokusgrupper och djupintervjuer, olycksstudier samt förföljelse- och medåkandeobservationer. Slutsatsen är att äldre bilförare sänder ut signaler i form av körmönster. Signalerna registreras av de yngre och påverkar därmed deras beteende. Hur de äldre i sin tur påverkas av de yngres beteende är dock oklart. Samspelet mellan yngre och äldre bilförare brister i många fall eftersom körbeteendena skiljer sig åt, vilket ger felaktiga förväntningar. Fördomarna om äldre bilförare är många. Rätt kunskaper skulle underlätta förståelsen och främja samspelet.

Elderly drivers in a younger perspective

Keywords

Elderly driver, younger driver, driving pattern, driving behaviour, attitude, interaction

Abstract:

Elderly car drivers show one active and wealthy and one weak and problematic side. People in general and media have a major number of opinions about elderly road-users and extensively research is accomplished. The purpose of this master thesis is to study elderly drivers in a younger perspective with studies of literature, focus group discussions, interviews, studies of fatalities and chase-car and test-person observations. The conclusion is that the elderly drivers send signals with driving patterns. The signals are registered by the younger drivers and affect their behaviour. It is however unclear how the elderly drivers are affected by the behaviour of the younger. The interaction between younger and elderly drivers can be non-working because of the different driving behaviour and false expectations on each other. Prejudices about elderly drivers are common and knowledge simplifies comprehension and supports interaction.

Citeringsanvisning

Pålsson, V. & Wennberg, H. Äldre bilförare ur ett yngre perspektiv. Lund, Lunds Tekniska Högskola, Institutionen för Teknik och samhälle. Trafikteknik 2003. Thesis. 122

Institutionen för Teknik och samhälle
Lunds Tekniska Högskola
Avdelning Trafikteknik
Box 118, 221 00 LUND, Sverige

Department of Technology and Society
Lund Institute of Technology
Traffic Technology
Box 118, SE-221 00 Lund, Sweden

Förord

Du håller just nu vårt examensarbete i din hand! Detta arbete har vi kämpat med under höstterminen år 2003 och nu är det tillslut färdigt. Vi vill härmed passa på att tacka våra handledare från institutionen, Christer Hydén och Åse Svensson, för deras värdefulla råd och synpunkter. Vi vill också tacka Ralf Risser och Marlene Rishøj Kjær för deras kunskaper som de delat med sig av.

Detta arbete skulle vara ogenomförbart utan alla deltagare i fokusgrupper, djupintervjuer och medåkandeobservationer – vi är oerhört tacksamma för deras engagemang! Vi vill även tacka Sun Nilsson för hjälp med videoredigering inför presentationen samt Matilda Brogård för hennes medhjälp under intervjuerna på Mobilia i Lund. Vi vill även tacka Jennica Sjöstedt och Bertil Åhsberg på Vägverket Region Skåne för deras hjälp med informationsinhämtning under arbetets början. Slutligen vill vi tacka vår manager Mats, mormor Ingegerd Ekberg som ställde upp som framsidemotiv och även Autoropa i Malmö som lät oss fotografera där.

Vi hoppas att vårt arbete kommer världen och mänskligheten till godo!

Lund, 2003-12-18

Veronica Pålsson

Hanna Wennberg

Innehållsförteckning

Sammanfattning

Summary

1	Bakgrund	1
2	Litteraturstudier	3
2.1	Trafikantbeteende och attityder	3
2.1.1	Attityder i trafiken	3
2.1.2	Attityder och beteenden	4
2.1.3	Körmonster	5
2.2	Yngre och äldre bilförarens risker	6
2.3	Åldrandets inverkan på risken	7
2.3.1	Naturligt åldrande	7
2.3.2	Kompensatoriskt beteende	9
2.3.3	Demenssjukdomars betydelse för bilkörningen	9
2.3.4	Samband mellan demens och olycksrisk	11
2.3.5	Andra åldersrelaterade sjukdomars betydelse	11
2.4	Hur länge ska äldre få fortsätta köra bil?	12
2.4.1	Att avgöra själv	12
2.4.2	Regler för körkortets giltighet	15
2.4.3	Aspekter på begränsad bilkörning för individen och samhället	16
3	Syfte och avgränsningar	17
4	Metod	19
4.1	Arbetsbeskrivning	19
4.2	Fokusgrupper	20
4.2.1	Allmänt om fokusgrupper	20
4.2.2	Genomförande	20
4.3	Djupintervjuer	21
4.3.1	Allmänt om djupintervjuer	21
4.3.2	Genomförande	21
4.4	Olycksstudier	22
4.4.1	Allmänt om olycksstudier	22
4.4.2	Genomförande	22
4.5	Förföljelseobservationer	22
4.5.1	Allmänt om förföljelseobservationer	22
4.5.2	Genomförande	24

4.6 Medåkandeobservationer	24
4.6.1 Allmänt om medåkandeobservationer	24
4.6.2 Genomförande	25
4.7 Interaktionsstudier i korsningar	27
4.7.1 Allmänt om interaktionsstudier	27
4.7.2 Genomförande	27
5 Resultat	29
5.1 Resultat från fokusgrupperna	29
5.1.1 Om deltagarna i fokusgrupperna	29
5.1.2 Olika personer och grupper i trafiken - tema 1	29
5.1.3 Kommunikation i trafiken – tema 2	30
5.1.4 Äldre bilförare – tema 3	30
5.1.5 Slutsatser och diskussion	33
5.2 Resultat från djupintervjuerna	31
5.2.1 Om deltagarna i djupintervjuerna	31
5.2.2 Olika personer och grupper i trafiken – tema 1	31
5.2.3 Äldres och yngres olyckor – tema 2	31
5.2.4 Erfarenheter av äldre bilförare – tema 3	31
5.2.5 Samspel i trafiken – tema 4	38
5.2.6 Äldre bilförare i samhället och i media – tema 5	38
5.2.7 Slutsatser och diskussion	38
5.3 Resultat från olycksstudierna	40
5.3.1 Utgångspunkter och omfattning	40
5.3.2 Slutsatser och diskussion	41
5.4 Resultat från förföljelseobservationer	43
5.4.1 Indelning av resultatet	43
5.4.2 Förföljelse av äldre bilförare	43
5.4.3 Förföljelse av yngre bilförare	44
5.4.4 Slutsatser och diskussion	44
5.5 Resultat från medåkandeobservationer	47
5.5.1 Förare 1	47
5.5.2 Förare 2	47
5.5.3 Förare 3	48
5.5.4 Förare 4	48
5.5.5 Förare 5	49
5.5.6 Jämförelse av förarnas körbeteende på Norra Ringen	49
5.5.7 Slutsatser och diskussion	50
6 Slutsatser	53
7 Diskussion	57
8 Fortsatt arbete	61

Referenser

Bilagor

Bilaga 1	Urvalsintervjun för fokusgrupper och djupintervjuer – yngre deltagare
Bilaga 2	Urvalsintervjun för fokusgrupper – äldre deltagare
Bilaga 3	Frågor till fokusgrupp 1 – yngre deltagare
Bilaga 4	Frågor till fokusgrupp 2 – äldre deltagare
Bilaga 5	Bakgrundsfrågor till fokusgrupp – yngre deltagare
Bilaga 6	Bakgrundsfrågor till fokusgrupp – äldre deltagare
Bilaga 7	Frågor till djupintervjuer
Bilaga 8	Bakgrundsfrågor till djupintervjuer
Bilaga 9	Formulär, ”Stressande trafiksituationer för äldre”
Bilaga 10	Observatörsprotokoll för medåkandeobservationer – kodningsobservatör
Bilaga 11	Observatörsprotokoll för medåkandeobservationer – ”fri” observatör
Bilaga 12	Observatörsprotokoll för interaktionsstudie
Bilaga 13	Förföljelseobservationer - sammanställning

Sammanfattning

Bakgrund

Äldre är en ökande befolkningsgrupp och vart femte körkort i Sverige tillhör en äldre bilförare. Den enskilde individen och media har många åsikter om äldre bilförare. Det pratas livligt om äldre som trafikfarliga som inte borde få köra bil längre. I krönikor föreslås att äldre bilförare borde markeras på samma sätt som övningskörare. Det pratas om äldre som kryper fram på vägarna, vägrar köra ut på vägrenen och därmed skapar farliga beteenden hos sina medtrafikanter. På myndighetsnivå tillsätts utredningar kring ämnet och omfattande forskning har bedrivits de senaste decennierna. Tidigare studier har fokuserat på äldre och yngre bilförare var för sig. Det är därför intressant att studera hur yngre ser på äldre bilförare och vice versa. Detta har konsekvenser för kommunikationen mellan de båda grupperna och därmed på trafiksäkerheten. I denna studie avses äldre bilförare som personer över 70 år och som kör bil regelbundet. Yngre bilförare definieras som personer under 35 år.

Litteraturstudier

Skilda attityder och beteenden hos äldre respektive yngre är en orsak till att yngres respektive äldres risker skiljer sig åt. De äldre producerar färre olyckor än övriga förargrupper, men de är skröpligare och deras olyckor får därmed allvarligare följder. Äldre bilförare kompenserar i allmänhet för sina med åldern nedsatta funktioner genom ett försiktigare körsätt samt genom att undvika vissa situationer. Större betydelse för olycksrisken har däremot demenssjukdomar och tidigare studier visar att även äldre bilförare med en oupptäckt demens har en förhöjd olycksrisk i trafiken. Av tio omkomna äldre bilförare visade fyra tecken på Alzheimers sjukdom och ändå förs debatten om äldre bilförare kring faktorer som syn och hörsel. Det finns olika principer för att undersöka äldres lämplighet som bilförare. Tidigare studier har emellertid visat att obligatoriska hälsokontroller inte är en garanti för att sälla bort olämpliga förare och det finns till och med en övertro till ett sådant system. Danska myndigheter utreder möjligheten att kunna sälla bort de äldre bilförare som uppvisar tecken på demenssjukdom. Begränsad bilkörning för äldre kan dock få negativa konsekvenser för såväl individ som samhället i stort genom en minskad mobilitet och en ökad andel passiva äldre. Trafiksäkerheten försämras eftersom det sker en övergång från bilkörning till förflyttning som cyklist respektive fotgängare, vilka har relativt sett högre olycksrisk. Även de som självmant upphört med sin bilkörning ser ett värde i att ha kvar själva körkortet – det är ett bevis på att man är en fullvärdig medlem i samhället.

Syfte

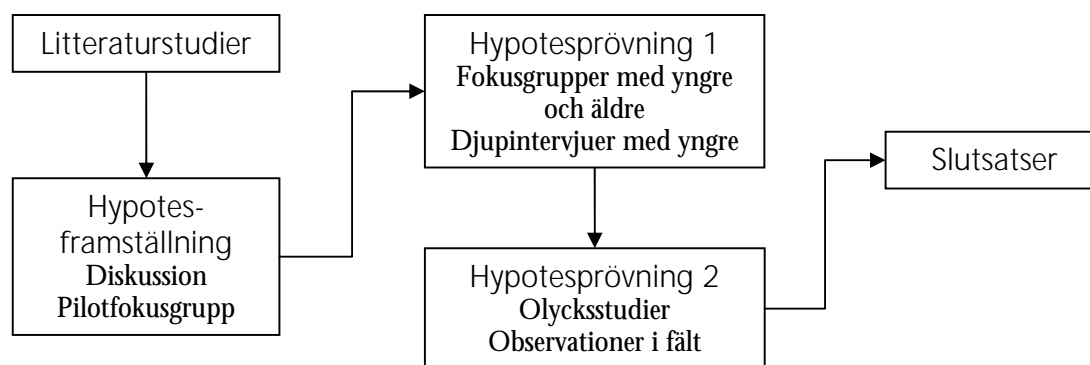
Denna rapport utgör ett examensarbete vid Lunds Tekniska Högskola vid institutionen för Teknik och samhälle, avdelningen för Trafikteknik. Syftet är att studera äldre bilförare ur yngres perspektiv och arbetet bedrivs utifrån följande aspekter.

- Signaler och påverkan
- Samspel
- Kunskaper och fördomar

De äldre bilförarna antas sända ut olika typer av signaler, främst i form av ett karakteristiskt körbeteende. Det är i sammanhanget högst intressant att studera om dessa signaler registreras av de yngre bilförarna samt på vilka sätt de yngre påverkas av signalerna. Frågan är om yngre bilförare visar större hänsyn mot äldre bilförare eller om det är möjligt att de äldres signaler genererar ett negativt beteende hos de yngre. Omvänt är det även intressant att ta reda på hur de äldre påverkas av de yngre bilförarnas beteenden och attityder. Eftersom attityder i högsta grad formar våra beteenden är de yngres attityder gentemot äldre bilförare relevanta att studera. Arbetet syftar därför även till att studera vilka fördomar om äldre bilförare som finns i den yngre förargruppen samt huruvida dessa stämmer överens med verkligheten.

Metod

Under problematiseringen framställs en rad olika hypoteser med utgångspunkt från litteraturstudier samt utifrån en pilotfokusgrupp. Dessa hypoteser testas därefter genom intervjuer, fokusgrupper och olycksstudier samt genom observationer i fält. Arbetets genomförande illustreras i figur S:1.



Figur S:1. Principiell bild över arbetets genomförande.

Två fokusgrupper genomförs, en med yngre och en med äldre deltagare. Resultatet från fokusgrupperna specificeras och verifieras i och med djupintervjuerna där ett antal yngre bilförare intervjuas. Olycksstudier utförs med hjälp av Vägverkets djupstudier av dödsolyckor. De olyckor där både yngre och äldre varit inblandade, samt att olyckorna är av den karaktären att samspelet mellan de båda grupperna brustit i något avseende, väljs ut. I förföljelse- och

medåkandeobservationer studeras därefter körbeteendet för de äldre bilförarna, vilket därefter jämförs med körmönstret för de yngre bilförarna.

Resultat

I två fokusgrupper samlades nio yngre respektive fem äldre deltagare för diskussion, vilket följdes av 21 intervjuer av yngre bilförare. Utifrån fokusgrupperna och djupintervjuerna kan det konstateras att äldre bilförare ses som en karakteristisk grupp i trafiken i fråga om körbeteende, men att äldregruppen inte är mer utmärkande än andra grupper. Yngregruppen är snarare mer karakteristisk och utmärkande än äldregruppen genom höga hastigheter och risktagande. Resultatet visar att yngre bilförare registrerar de signaler som äldre sänder ut, det vill säga att en yngre bilförare känner igen en äldre på körmönstret. Den yngre bilföraren påverkas av signalerna genom att skärpa uppmärksamheten och de avvaktar hellre än att konfronteras med den äldre bilföraren. Få visar större hänsyn mot äldre än mot andra grupper, men några påverkar de äldre på ett riskfyllt sätt genom att tuta och ligga tätt bakom. Hur de äldre i sin tur påverkas av de yngres beteende är svårt att dra några slutsatser utifrån. Yngres fördomar om äldre bilförare handlar till stor del om det naturliga åldrandet och de fäster stor vikt vid de grundläggande funktionernas betydelse för bilkörningen. De yngre deltagarna i fokusgruppen och djupintervjuerna nämnde inte alls demenssjukdomarnas betydelse för bilkörningen. I såväl de yngres som de äldres fokusgrupper samt i djupintervjuerna framträdde frågan om obligatoriska hälsokontroller och de flesta deltagare ansåg att någon form av testning borde ske. Deltagarna var även överens om att körkortsinnehav och bilkörning är en mänsklig rättighet och de såg negativa aspekter av begränsad bilkörning.

En genomgång av dödsolyckor gjordes för åren 2000 och 2001. Det skedde 249 dödsolyckor med personer över 70 år inblandade och av dessa var knappt en tiondel (23 stycken) av olyckorna intressanta för att studera samspelet mellan äldre och yngre bilförare. Bakom dessa olyckor finns ett icke fungerande samspel mellan yngre och äldre bilförare. Den äldre bilföraren ger signaler om att ha uppmärksammat sin medtrafikanter och visar därmed att den avser att stanna. Den äldre kör dock ofta långsamt och försiktigt och då särskilt i komplicerade trafikmiljöer som korsningar, cirkulationsplatser och vid vänstersväng. Detta ger den yngre signaler om att den äldre är på väg att stanna för att släppa fram andra fordon. Den yngre fortsätter därför i samma hastighet samtidigt som den äldre sakta rullar ut i den yngres färdriktning.

I förföljelse- och medåkandeobservationerna kategoriserades såväl yngre som äldre försöksförare i tre kategorier: typiska äldreförare, de som körde som vem som helst samt typiska yngreförare. Hälften av de förföljda äldre bilförarna kunde ses som typiska äldreförare, medan hälften av de förföljda yngre bilförarna kunde ses som typiska yngreförare. Detta visar på att såväl yngre som äldre bilförare inte är två homogena grupper, vilket även poängterades av deltagarna i fokusgrupperna och djupintervjuerna. De äldre bilförarna tenderar att inte hålla sig till trafikrytmen utan håller sig snarare till skyltad hastighet. De kör med goda tidsmarginaler och lämnar stort avstånd till framförvarande bil samt planerar i regel sin körning flera korsningar i förväg. Förföljelse- och medåkandeobservationerna identifierade flera av de äldre signaler som framkom i fokusgrupperna och djupintervjuerna.

Slutsatser och diskussion

Äldre bilförare är en karakteristisk grupp, men de är inte mer utmärkande än andra åldersgrupper. De äldre sänder ut signaler, framförallt i form av körbeteende, men även med sittställning och typ av bil. Dessa signaler registreras av de yngre bilförarna och påverkar deras beteende, men hur de äldre förarna i sin tur påverkas av de yngres beteende är oklart. Samspelet mellan yngre och äldre bilförare brister i många fall eftersom körbeteendena skiljer sig åt. Den ena gruppen har förväntningar på den andra som inte stämmer överens med verkligheten, vilket kan medföra konflikter eller till och med olyckor. Det finns många fördomar om äldre bilförare. Rätt kunskaper skulle underlätta förståelsen mellan de båda grupperna och höja acceptansen gentemot äldre bilförare.

Hypotesprövningens kvalitet styrs av en rad faktorer. Eftersom sammansättningen av deltagare i fokusgrupperna och djupintervjuerna var god bedöms kvaliteten hos denna metod som relativt hög. Antalet förföljelse- och medåkandeobservationer var dock relativt litet, vilket gör det svårt att generalisera ett körbeteende gällande hela populationen äldre respektive yngre bilförare. Den här studien kan ses som ett antal nedslag i verkligheten, vilka emellertid ger en bild av hur körbeteendena ser ut hos de båda förargrupper samt även hur olika förarna inom respektive grupp är.

Arbetet pekar på problem vad gäller samspelet mellan yngre och äldre bilförare. Av inträffade dödsolyckor under åren 2000 och 2001 uppskattas en tiondel av äldreolyckorna vara relevanta för samspelsfrågan. Dessa olyckor är påverkbara, vilket gör detta arbete meningsfullt. Andelen samspelsolyckor kan påverkas genom ökade kunskaper. I detta sammanhang spelar körkortsutbildningen en viktig roll för att sprida kunskap om trafikanters skilda beteenden samt även kommunerna och Vägverket. Andelen äldre körkortsinnehavare kommer att öka nämnvärt i framtiden, vilket kan medföra att normen för hur körbeteendet ter sig kan komma att förändras då de äldres körmönster får större genomslagskraft. Det finns farliga förare i alla åldersgrupper och att förbjuda äldre att köra bil är ingen bra lösning. Däremot är det viktigt att komma åt de förare som uppvisar tecken på demens och därför är det intressant att följa utvecklingen av demensprövning i Danmark.

Fortsatt arbete

Ett examensarbete är begränsat till tjugo veckors arbete. Ämnesområdet är dock mer omfattande än så, vilket innebär att det finns mycket mer att göra. Arbetet kan med fördel utökas med ytterligare en fokusgrupp, men med både yngre och äldre deltagare. En enkätundersökning med utgångspunkt i resultatet från fokusgrupperna samt en vidareutveckling av förföljelse- och medåkandeobservationerna till antalet och med användning av mätutrustad bil är också lämpligt. För att även studera samspelet mellan yngre och äldre kan interaktionsstudier i korsningar med fördel genomföras. På så vis kan ett fortsatt arbete ge förutsättning för att på lång sikt bidra till att främja samspelet mellan yngre och äldre bilförare för att på så sätt skapa ett bättre trafikklimate och en ökad trafiksäkerhet.

Summary

Background

Elderly people are an increasing population and every fifth driving license in Sweden belongs to an elderly driver. People in general and media have a major number of opinions about older drivers. They talk sprightly about elderly drivers as dangerous in traffic who should give up driving. In chronicles is written about elderly drivers who should be marked as those who is practicing driving. People talk about elderly drivers as drivers who crawl on the roads and who refuse to drive in the verge thus they create dangerous behaviour by their fellow road-users. In authority level investigations among the subject and extensively research is accomplished during the last decades. Earlier studies have focused in elderly and younger drivers each individually. For that reason it is interesting to study the younger driver's opinion about elderly drivers and vice versa. It brings consequences for the traffic safety and for the communication between the two of them. This study deals with elderly drivers as persons older than 70 years and who use the car on a regular basis. Younger drivers are defined as persons younger than 35 years.

Studies of literature

Different attitudes and behaviours by elderly and younger drivers cause different risks. The elderly driver produces fewer accidents than other drivers, but they are in general more fragile and therefore their accidents are more serious. Elderly drivers usually compensate age-related functional changes by a careful way of driving and by avoiding unpleasant situations. Dementia has more significance for the accidental risk and earlier studies show that even elderly drivers with an undiscovered dementia have a higher accident risk. By ten fatalities involving elderly car drivers, four drivers prove to have signs of Alzheimer's disease. The debate about elderly drivers is still passing among factors as eyesight and hearing. There are different principles to investigate the appropriateness of driving. Earlier studies however have shown that compulsory controls of health not are a warranty to screen unsuitable drivers and there is even an excessive confidence in these systems. Authorities in Denmark investigate the possibility to screen elderly drivers who shows signs of dementia. Banned driving for elderly sometimes make negative consequences for both the individual and the whole community by a reduced mobility and a growing number of passive elderly. The level of traffic safety is decreasing since former car drivers become cyclists or pedestrians who have a relative higher accident risk. Even those who voluntarily stop using the car, still see a large value in keeping the driving licence – a proof of you as an accepted member of the community.

Purpose

This report is a master thesis at Lund Institute of Technology, Department of Technology and Society, Division of Traffic Engineering which general purpose is to study elderly drivers in a younger perspective. The following three aspects have been the focus.

- Signals and influence
- Interaction
- Knowledge and prejudices

The elderly drivers are assumed to make different types of signals, mostly in the form of a characteristic driving pattern. In this context it is very interesting to study if younger drivers register these signals and in what ways they are being affected by the signals. Maybe the younger drivers show courtesy when being confronted with elderly drivers or maybe it is possible that the signals generate a risky behaviour of the younger drivers. On the other hand it is interesting to investigate in which ways the attitudes and behaviour of the younger drivers have an influence on the elderly drivers. Since attitudes have major influence on behaviour, the attitudes of the younger towards elderly drivers is mostly relevant. The purpose of this report is therefore even to study prejudices of the younger group of drivers and even to investigate if these prejudices are true.

Methods

Working with this report started with literature studies and with a test group for focus group discussions. The aim of this preparatory work is to produce a number of hypotheses. The hypotheses are then being tested with different methods as groups of discussion, interviews, studies of accidents and observations in field. The sequence of work is shown in figure S:1.

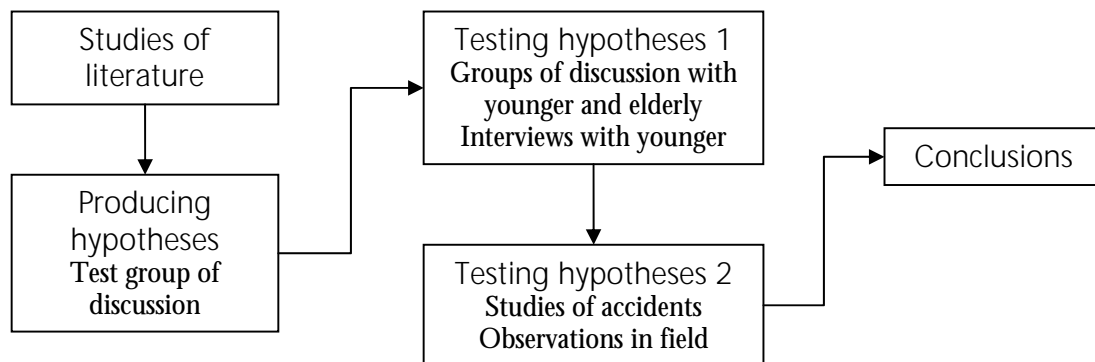


Figure S:1. The sequence of work.

The work contains two focus group discussions, one with younger drivers and one with elderly drivers. The results of the discussions are specified and verified with the interviews, in which a number of younger drivers are being individually interviewed. Studies of accidents are preceded by means of the In-Depth studies of fatalities made by the National Road Administration. Selections of fatalities, in which both younger and elderly drivers appear and in which the accidents can be considered as a result of failure in interaction, are being made. In the chase-car and test-driver observations investigates the driving behaviours of the elderly drivers were investigated, which then is being compared with the driving patterns of the younger drivers.

Results

The two focus group discussions were gathering nine younger and five elderly participants. The discussions were followed by 21 interviews with young drivers. The main conclusions from the discussions and the interviews are that elderly drivers can be considered as a characteristic group of drivers in question of driving behaviour, but the group of elderly drivers are not more different than other groups of drivers. The younger drivers are even

more special and different in question of driving behaviour than the elderly and tend to show behaviour of high speed and risk taking. The results show that the younger drivers register the signals of the elderly, which is a younger driver recognises an elderly driver by his or her driving behaviour. It can also be concluded that the younger driver is affected by the signals by an improved attention towards the elderly driver and the younger also seems to rather await than to be confrontation with the elderly. Few younger drivers show an increased courtesy on the road towards the elderly and a negligible number of younger drivers appear to affect the elderly in a risky way by honk or by putting their vehicle close behind. In which ways the elderly drivers are affected by this behaviour of the younger are still not clear. The prejudices of the young drivers are mostly about the natural way of growing old and the younger attach great importance in the significance of normal age-related functional changes for the ability of driving. They did not mention dementia as a major factor of importance for accidental risk. In both focus group discussions the question whether age-related screening should be implemented appears and a majority of the participants have the opinion that screening should be compulsory. The participants even agreed that driving-license holding and use of private car are a human right and they emphasized a number of negative aspects on banning car driving.

A review of fatalities occurred during 2000 and 2001 was also made. In all 249 fatalities involving elderly drivers aged 70 years or more occurred and slightly less than one tenth (23) of those are interesting in studying the interaction between younger and elderly drivers. The accidents are in general caused by a failure in interaction in which misunderstanding of signals seems to be the main reason. The elderly driver has with signals shown her or his attention and even shown her or his attempt to yield, but in fact they have not noticed the other car. The general behaviour of the elderly is characterised by a careful and slower way of driving, and especially in complicated traffic environments like intersections, roundabouts and when turning right. This gives the younger driver signals of yielding and therefore the younger continues with unchanged speed and direction. In the same time the elderly is continuing to slowly rolling forward and an accident is approaching.

In the chase-car and test driver observations both younger and elderly drivers are being categorized in three categories: typical elderly driver, they who drives like anybody and typical younger driver. Half of the followed elderly drivers can be categorized as typical elderly drivers and half of the younger drivers can be categorized as typical younger drivers. This shows that none of the two driver groups are homogenous, which even was emphasized by the participants in the discussions and interviews. The elderly drivers tend not to keep to traffic rhythm but to keep to speed limits. They are driving with larger gaps than younger drivers and tend to plan the route several intersections ahead. The observations also identified several of the reported signals of the elderly car drivers.

Conclusions and discussion

Elderly drivers form a characteristic group, but they are not more different than other age groups. The elderly driver sends signals in the form of a characteristic driving behaviour, but some signals may even come from a characteristic position of sitting and the type of car. Younger drivers tend to register these signals and the signals affect their behaviour. It is however unclear how the elderly drivers are affected by the behaviour of the younger drivers. The interaction between younger and elderly drivers is in many cases non-working because

of the different types of driving behaviour. One part has expectations on the other part, which in some cases are false, and these expectations on each others driving behaviour may create conflicts or even accidents. Prejudices about elderly drivers are common. The right knowledge could make the comprehension easier between the both parts and increase the acceptance towards the elderly drivers.

The quality of testing the hypothesis depends on several factors. As the composition of participants in the groups of discussion and the interviews is considered well, the quality of these two methods is estimated as relative high. The number of chase-car and test-driver observations is relatively small, which make a generalization for the entire population of younger and elderly car drivers difficult to accomplish. This study however, shows examples from reality and may give an image of the driving behaviour of elderly drivers.

The work shows problems in interaction between elderly and younger drivers. The studies have shown that a tenth of all elderly fatalities in year 2000 and 2001 are estimated being relevant for the interactions between younger and elderly. These accidents can be decreased by an increasing knowledge. In the this context the system for driving education, the local authorities and the National Road Administrations makes a difference by spreading information of the different driving behaviours. The rate of elderly drivers is increasing and therefore the general norm of driving behaviour is changing in the long run by an increasing penetration of the elderly behaviour. All groups of drivers contain dangerous drivers but to ban all elderly to drive is not a recommended solution. It is important to screen those drives that show signs of dementia and therefore it is interesting to follow the Danish development of medical screening.

Continue of work

A master thesis is limited to twenty weeks of work. The area is more extensive though, and therefore the work may have to continue. By adding one more discussion-group, containing both elderly and younger drivers, a dialogue may be created. A questionnaire with starting point in the results from the discussion-groups, a development with using the measurement equipped car and an increasing numbers of chase-car and test-driver observations more conclusions are possible. To study the interaction between younger and elderly drivers a special study with that purpose is desirable. In that way a continuation of the work can create a prerequisite, in the longer run, by promoting interaction between younger and elderly drivers to create a better social climate of traffic and an increased level of traffic safety.

1 Bakgrund

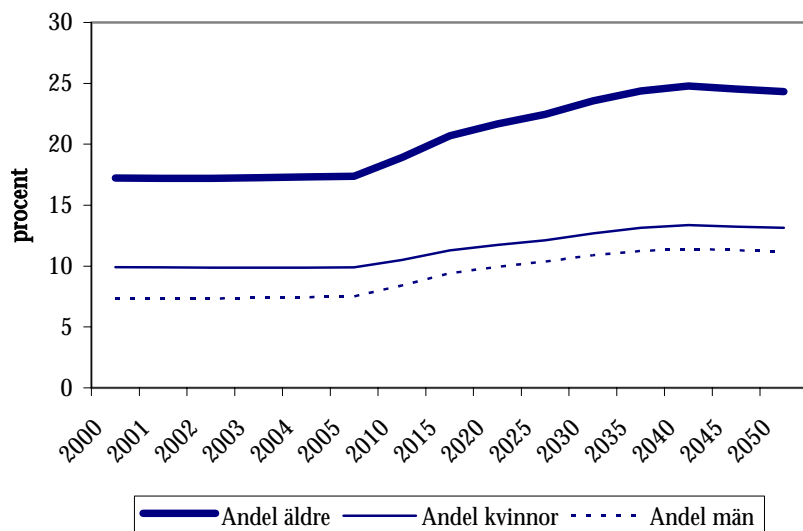
Att åldras är naturligt. Den naturliga åldersprocessen är till stor del ärftlig, men påverkas även av livsstilsfaktorer som matvanor, träning och mental stimulans. Skillnaderna mellan olika personer inom samma ålder är ofta stora och en vältränad 75-åring kan ha samma kapacitet som en otränad 25-åring. Det föreligger också skillnader knutna till kön. Åldersbegreppet skiljer sig beroende på vilken typ av ålder som menas och man talar om kronologisk, funktionell respektive subjektiv ålder (Vägverket, 1998).

- Kronologisk ålder är det begrepp man vanligtvis använder sig av då man vill beskriva en människas ålder. Med kronologisk ålder menas den tid som förflutit sedan personen föddes.
- Funktionell ålder är ett annat åldersbegrepp. Den funktionella åldern är beroende av hälsotillstånd och fysiologisk förmåga. Den biologiska, psykologiska och sociala miljön påverkar den funktionella åldern, vilken därför kan delas in i de tre undergrupperna: biologisk, psykologisk respektive social ålder. Den biologiska åldern är ett mått på hur man fungerar rent fysiologiskt, medan den psykologiska åldern har att göra med personens förmåga att anpassa sig till en viss miljö och förändringar. Den sociala åldern är ett begrepp för att påtala en människas kontakter med andra människor samt hennes sociala roller och positioner i samhället och i olika grupper (TFD, 1984).
- Den subjektiva åldern betecknar vilken ålder personen i fråga upplever sig ha. Den spelar roll för individens levnadssätt. Den subjektiva åldern är betydelsefull i trafiksäkerhetssammanhang då den utgör grunden i många beslut.

Äldre är en heterogen grupp och det är därför mycket svårt att generalisera äldre bilförare. Åldersindelningen av de äldre bilförarna sker i allmänhet i två grupper. De "yngre" äldre är mellan 65 och 74 år medan de "äldre" äldre är 75 år och uppåt (Vilhelmson, 1989). Vägverket delar in de äldre bilförarna i tre grupper: 65-74 år ("äldre"), 75-84 år ("äldre äldre") samt personer över 85 år. Denna indelning görs mot bakgrund av de ofta stora funktionsnedsättningar och förändringar i livssituation som sker, speciellt inom den växande gruppen "äldre" äldre. Inom gruppen "yngre" äldre är det stora variationer vad gäller livssituation och behov av mobilitet. Vid studier av hela gruppen äldre bilförare är de förare över 70 år intressanta att studera, eftersom det är vid denna ålder som riskökningen blir särskilt uppenbar (Vägverket, 1998).

Äldre är en ökande befolkningsgrupp. De är friskare och lever allt längre samtidigt som de är rörligare och resursstarkare. Figur 1 illustrerar den framtida utvecklingen av andelen äldre i relation till den totala befolkningen fram till år 2050. Andelen äldre körkortsinnehavare ökar stadigt, vilket till stor del beror på kvinnornas ökade körkortsinnehav. Ungefär var femte körkort i Sverige tillhör i dagsläget en äldre bilförare (Vägverket, 1998).

Samtidigt medför åldrandet ökade risker i trafiken. Även om antalet körkortshavare över 65 år utgör en femtedel av alla körkortsinnehavare i landet, står de ändå för en tredjedel av alla dödade bilförare. Om utvecklingen fortsätter som den hittills gjort, kommer varannan dödad bilförare år 2025 vara över 65 år (Vägverket, 1998). Här framkommer alltså en annan bild av den äldre bilföraren, som skröplig och problematisk.



Figur 1. Andelen äldre i förhållande till det totala antalet invånare i Sverige (SCB, 2003-09-18).

Debatten kring äldre bilförare förs på flera plan. På myndighetsnivå tillsätts utredningar kring ämnet och omfattande forskning har bedrivits de senaste decennierna. Även den enskilde individen och media har många åsikter om äldre bilförare. Det pratas livligt om äldre som trafikfarliga som inte borde få köra bil längre. Åldrandet omöjliggör bilkörning, påstås det. I krönikor föreslås att äldre bilförare borde markeras på samma sätt som övningskörare. Det pratas om äldre som kryper fram på vägarna, vägrar köra ut på vägrenen och därmed skapar farliga beteenden hos sina medtrafikanter. Även yngre bilförare har studerats på flera plan, men mycket litet har gjorts när det gäller samspelet mellan yngre och äldre och vilken betydelse det har för trafiksäkerheten. Äldre bilförare ur ett yngre perspektiv är med andra ord ett bekant ämnesområde för de allra flesta, men ett utforskat område rent vetenskapligt.

2 Litteraturstudier

2.1 Trafikantbeteende och attityder

2.1.1 Attityder i trafiken

Det är viktigt att studera attityder för att förstå hur de uppstår och hur man kan påverka och förändra attityder. Detta är intressant inom många områden, däribland inom trafiktekniken. De som arbetar med trafikantbeteende vill undersöka varför trafikanter beter sig på ett visst sätt för att kunna främja positiva beteenden ur trafiksäkerhetssynpunkt och förhindra negativa. För att förstå varför trafikanter uppträder på ett särskilt sätt i trafiken måste man förstå människors intressen och behov i trafiken. Trafikanter attityder och värderingar uppmärksammas allt mer och betydelsen av att kunna påverka dessa egenskaper har blivit allt viktigare. Vidare spelar attityden stor roll för personers motivation att agera på ett visst sätt (Englund m.fl., 1998).

Attityder finns för att skapa en ökad förståelse och för behovet att uttrycka värderingar. De hjälper oss att förstå världen och händelser omkring oss samt ger oss en grund för hur vi ska tolka vardagliga händelser. Attityder bidrar till att tillfredsställa behov och att nå mål. Värderingarna har ofta formats genom tidigare erfarenheter då man lärt sig vilka handlingar som belönas och uppskattas samt vilka som bestraffas. De syftar även till att förstärka självkänslan, stärka självförtroendet och försvara sig mot kritik. Attityder i trafiken kan vara att man exempelvis tycker det är helt i sin ordning att köra för fort på landsväg eftersom man själv brukar göra det. Den som däremot själv kör försiktigt ogillar antagligen de som kör för fort (Angelöw, 2000).

Attitydbegreppet omfattas av tre komponenter; **tänkande**, **kännande** och **handlande**. Den tänkande komponenten avser individens föreställningar och idéer som man har om ett speciellt objekt, situation eller individ. Den kan exempelvis vara en föreställning om att äldre bilförare utgör det största problemet i trafiken. Den kännande komponenten beskriver hur man rent känslomässigt reagerar, om det känns positivt eller negativt. I exemplet med äldre bilförare kan personen känna sig upprörd och irriterad över att äldre ska få vistas i trafiken på samma villkor som yngre. Den handlande komponenten avser hur villig man är att agera och den syftar på vår benägenhet att handla på ett visst sätt i förhållande till den aktuella situationen eller personen. Den handlande komponenten i exemplet med äldre kan vara att personen inte är villig att lämna företräde för den äldre samt är beredd att agera för att äldre inte ska få behålla sitt körkort (Englund m.fl., 1998).

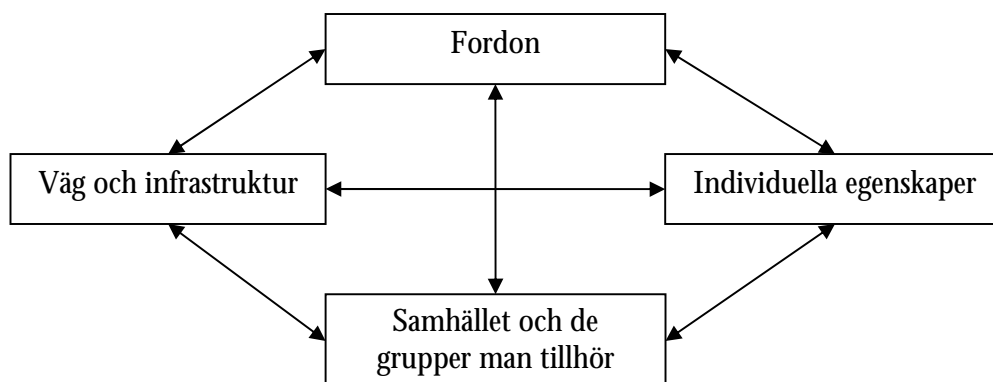
Enligt teorin, **Theory of planned behaviour**, kan en handling endast bli utförd om individen upplever sig klara av situationen, det vill säga att den beror på hur lätt eller svårt något är. Avsikten att utföra en handling är baserad på attityden till beteendet (Englund m.fl., 1998).

2.1.2 Attityder och beteenden

Då man träffar en person bedömer man denne efter hans eller hennes attityder till olika saker. Vad som egentligen är viktigt är hur denne uppträder, det vill säga om beteendet stämmer överens med attityden. Attityder och beteenden går inte alltid hand i hand. Det kan gälla hur man ska bete sig mot andra trafikanter. Attityden kan vara att man ska ta hänsyn till andra i trafiken, men samtidigt handlar man på ett annat sätt. Många kör, oavsett attityd, på ett sätt som gynnar en själv utan att ta hänsyn till andra trafikanter. Det är alltså svårt att utifrån en viss attityd kunna förutsäga beteendet (Angelöw, 2000).

Det finns olika orsaker till varför attityder och beteenden inte alltid är samspelta. Den aktuella situationen kan medföra att beteendet och attityden skiljer sig åt. Det kan vara svårt att bete sig så som attityderna säger. Detta kan bland annat bero på tidsbrist eller rädsla från att avvika från gruppens åsikt. Hur stor betydelse attityderna har spelar också roll. Då man undersöker om attityden stämmer överens med en persons beteende är det viktigt att personen känner att han bemästrar situationen så att beteendet inte ändras på grund av att man känner sig trängd eller att situationen kräver för mycket (Angelöw, 2000).

Vid studier av trafikanters beteenden finns olika modeller att tillgå. Figur 2 visar en modell med fyra olika faktorer som bör tas hänsyn till då man undersöker en trafikants beteende (Risser, 1997).

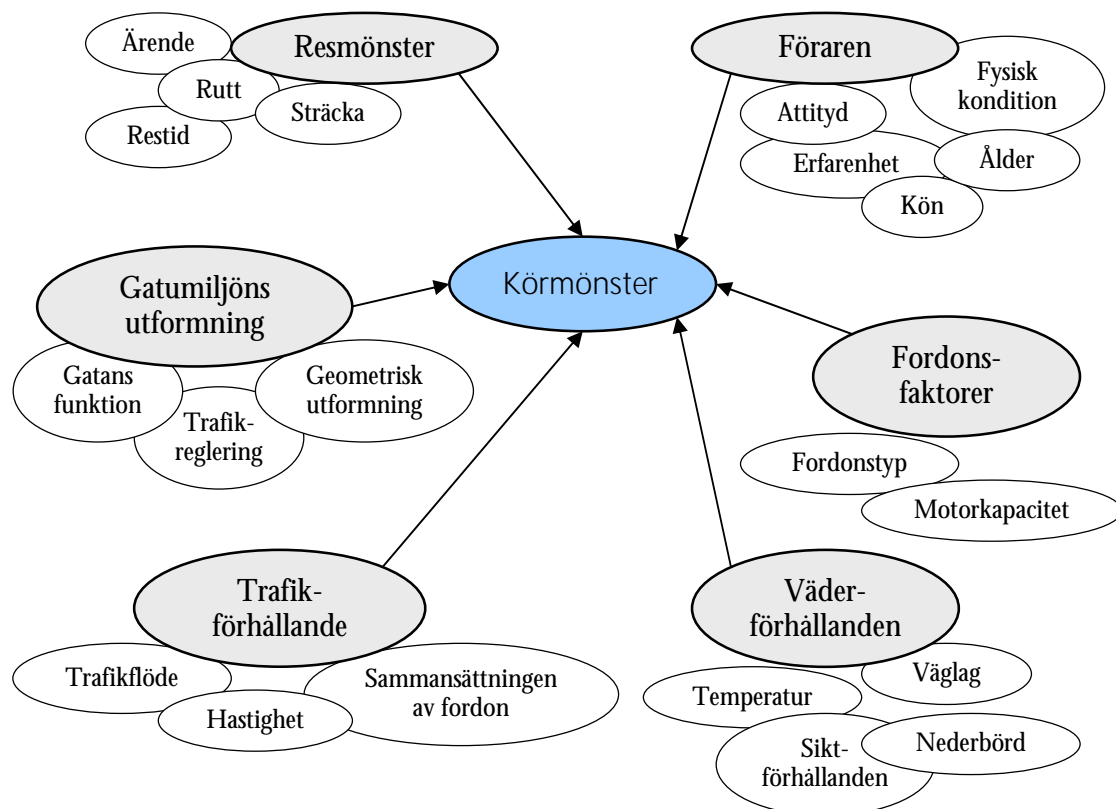


Figur 2. Olika faktorer som ingår i undersökning av trafikanters beteende

Modellen går ut på att det måste finnas ett samspel mellan de fyra faktorerna för att trafikmiljön ska bli säker. Om personer får ange hur de kör i en viss korsning, skiljer svaret ofta från personernas faktiska agerande. I fallet med den äldre bilföraren kan orsaken till att den äldres attityd och beteende inte överensstämmer bero på att den äldre känner att den inte behärskar trafiksituationen. Därför handlar den äldre inte efter egen vilja, det vill säga att den äldre bilföraren inte handlar efter sin attityd.

2.1.3 Körmonster

Körmonstret består av påverkbara och icke påverkbara variabler. Gatumiljöns geometriska utformning och trafikregleringar är exempel på påverkbara variabler, medan vädret är en variabel som inte går att påverka. Figur 3 illustrerar hur körmonstret beror av en mängd faktorer (Ericsson, 2000).

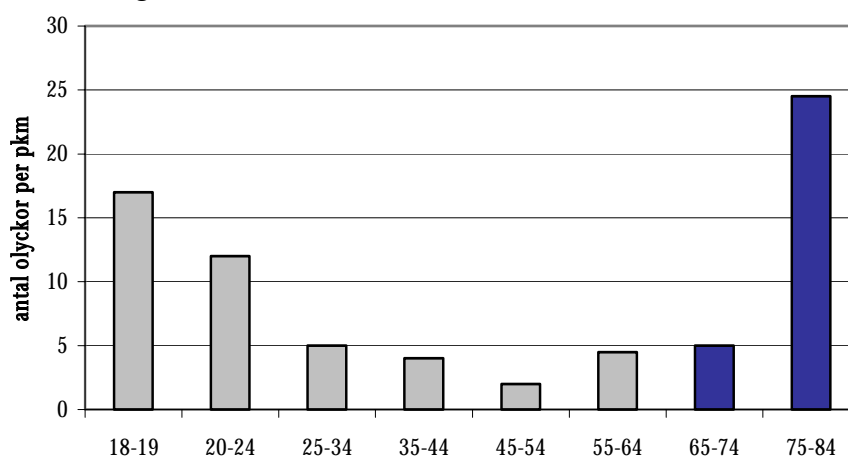


Figur 3. Faktorer som påverkar körmonstret (Ericsson, 2000).

Körmonstret påverkas av den yttre miljön, föraren och fordonet, där den yttre gatumiljön har störst effekt på körmonstret. I den här studien avses först och främst förarens inverkan på körmonstret där åldern spelar en betydande roll. Tidigare studier har visat att äldre bilförare generellt kör med lägre hastighet och använder mindre kraft vid accelerationer än andra åldergrupper. Det föreligger även motsvarande skillnader mellan kvinnliga respektive manliga förare samt mellan förare av låg- respektive högpresterande fordon (Ericsson, 2000).

2.2 Yngre och äldre bilförarens risker

En femtedel av alla körkortsinnehavare i landet är över 65 år, men ändå står de äldre för en tredjedel av alla dödade bilförare. Om utvecklingen fortsätter som den hittills gjort kommer varannan dödad bilförare år 2025 vara över 65 år (Vägverket, 1998). Det är viktigt att skilja på olycksrisk och skaderisk när man talar om äldre bilförare. Dessa båda risker tenderar man att blanda ihop i trafiksäkerhetsdebatten (Nilsson, 2000). De äldre bilförarna skadas både oftare och mer allvarligt än yngre förare och deras skaderisk sägs alltså vara högre än andra grupper. Olycksrisken, i form av antalet olyckor per körsträcka, har ett U-format samband med åldern. Detta åskådliggörs i figur 4, som visar antalet dödade personbilsförare i vägtrafikolyckor per personkilometer fördelade efter ålder. Äldre kör däremot mindre än yngre förare, vilket innebär att sambandet mellan antalet olyckor per körkort och ålder inte blir detsamma. De äldre producerar färre olyckor än övriga förargrupper, men de äldres olyckor får i regel allvarigare följder (Englund m.fl., 1998). Rapporteringen av olycks- och skadestatistik är ju beroende av hur allvarliga skadorna är. Det innebär alltså att de äldre framstår som olycksbenägna istället för skadebenägna (Nilsson, 2000).



Figur 4. Antalet dödade personbilsförare i vägtrafikolyckor per personkilometer fördelade efter ålder (Englund m.fl., 1998).

De äldre bilförarnas olyckor sker i större uträkning i korsningar och andra komplicerade situationer. Där anhopas olika riskfaktorer, vilket leder till en förhöjd olycksrisk. Särskilt gäller detta vänstersväng till korsande väg där den äldre kolliderar med mötande bil samt i korsningsolyckor där den äldre inte iakttagit stopp- eller väjningsplikt. Olyckor där den äldre är påkörande bakifrån är också en olyckstyp där äldre är överrepresenterade, vilket beror på ett förlängsamt handhavande av bilen och även en fördröjd uppfattning av situationer där snabb hastighetsändring sker. Situationer där den äldre av okänd anledning kommit över på fel körbana finns beskrivna, liksom fall där den äldre bilföraren tagit fel på broms- och gaspedal. Bakom den här typen av beteenden ligger i regel strokesjukdom och demens (Vägverket, 1998).

2.3 Åldrandets inverkan på risken

2.3.1 Naturligt åldrande

Det naturliga åldrandet präglas av en rad gradvisa processer i form av försämring av syn och hörsel, förlängsamning av reaktionshastigheten och den motoriska förmågan samt en negativ påverkan på de kognitiva funktionerna (Vägverket, 1998).

Den **statiska synskärpan** försämras efter 50-årsåldern, men det finns inget samband mellan statisk synskärpa och en förhöjd olycksrisk. Förmågan att uppfatta föremål i rörelse - **dynamisk synskärpa** - försämras också med åldern. Detta kan spela roll för olycksinblandning. Individens förmåga att uppfatta föremål och ytmönster i olika storlekar - **kontrastkänsligheten** - försämras, vilket innebär att fina nyanser blir svårare att upptäcka med åldern (Englund m.fl., 1998). Med stigande ålder följer i regel även gradvis nedsatt **hörsel**. Det finns inget samband mellan normal åldersrelaterad hörselnedsättning och en ökad risk i trafiken. Sedan 1985 finns det inte heller krav på att vara hörande för att erhålla körkort för personbil, lastbil eller långtradare (Vägverket, 1998).

Reaktionstiden blir längre och ökar ju mer komplicerad valsituationen är. Den äldre bilföraren kör emellertid långsammare och har en mer försiktig körstil, vilket minskar risken att hamna i farliga situationer som kräver snabba reaktioner. Med stigande ålder blir **rörligheten** begränsad, vilket kan försvåra informationsinhämtningen i en stor korsning eftersom exempelvis huvudets rörlighet i sidled försämras. Ren muskelstyrka har däremot mindre betydelse för bilkörning (Englund m.fl., 1998).

Förändring av minnesfunktionerna är av liten omfattning och har mindre betydelse. Däremot har uppmärksamhetsförmågan större betydelse. Det gäller särskilt förmågan att kunna sälla bland flera föremål genom att välja den viktigaste informationen och ignorera resten. Denna förmåga försämras med åldern och särskilt i komplicerade och stressade situationer. Tabell 1 nedan visar hur köruppgiften i korsningar påverkas av normala åldersrelaterade funktionsnedsättningar (Englund m.fl., 1998).

Tabell 1. Hur köruppgiften i korsningar påverkas av normala åldersrelaterade funktionsnedsättningar (Englund m.fl., 1998).

Funktionellt område	Uppgiftens krav	Åldersbetingad förändring
Perception	<p>Upptäcka föremål i utkanten av synfältet</p> <p>Upptäcka rörelse</p> <p>Uppskatta andra bilars hastighet</p> <p>Uppskatta de egna operationernas tidskrav</p>	<p>Smalare synfält</p> <p>Försämrad dynamisk synskärpa</p> <p>Mindre exakt uppskattning av hastighet</p> <p>Uppskattningen av hur lång tid man behöver för att handla kanske inte har uppdaterats för att ta hänsyn till den åldersbundna förlängsämningen</p>
Uppmärksamhet	<p>Fördela uppmärksamhet mellan de olika vägarna i korsningen och det egna fordonets styrande</p> <p>Välja det relevanta bland mängder av information; fokusera uppmärksamheten på dessa aspekter och ignorera andra</p>	<p>Svårigheter i uppgifter som kräver delad uppmärksamhet</p> <p>Svårigheter med att omfokusera uppmärksamheten</p> <p>Svårigheter med att ignorera irrelevant information</p>
Motorisk prestation	<p>Utföra komplexa rörelser för att styra fordonet under en begränsad tid</p>	<p>Motorisk förlängsämning</p> <p>Seriell organisation av rörelserna för att styra fordonet</p> <p>Oproportionerligt stor förlängsämning i komplexa trafiksituationer</p>
Interaktion med andra trafikanter	<p>Se de andra fordonen och förutse deras beteende</p> <p>Uppföra sig så att andra trafikanter kan förutse ens eget beteende</p>	<p>Som ovan</p> <p>Genom att närma sig korsningen långsamt signalerar föraren sin avsikt att stanna och respektera andras körsätt.</p>

Faktorer som är viktiga för att studera sambandet mellan äldre och deras olycksrisk och i förlängningen deras lämplighet som bilförare är faktorer som dynamisk synförmåga, uppmärksamhetsförmåga och interaktion med andra trafikanter. Det kan vara så att en äldre bilförare bör sluta köra bil på grund av att den dynamiska synskärpan försämrats så att körförmågan påverkas negativt, men inte om enbart hörselnedsättning föreligger. Det är också viktigt att ta hänsyn till att reaktionstiden blir längre ju mer komplicerad valsituation bilföraren hamnar i. Även uppmärksamhetsförmågan försämrats med åldern, vilket innebär att förmågan att sortera bland intrycken begränsas. Dessa faktorer har givetvis en påverkan på den äldres beteende och det naturliga åldrandet har alltså betydelse för den äldres fortsatta bilkörande (Vägverket, 1998).

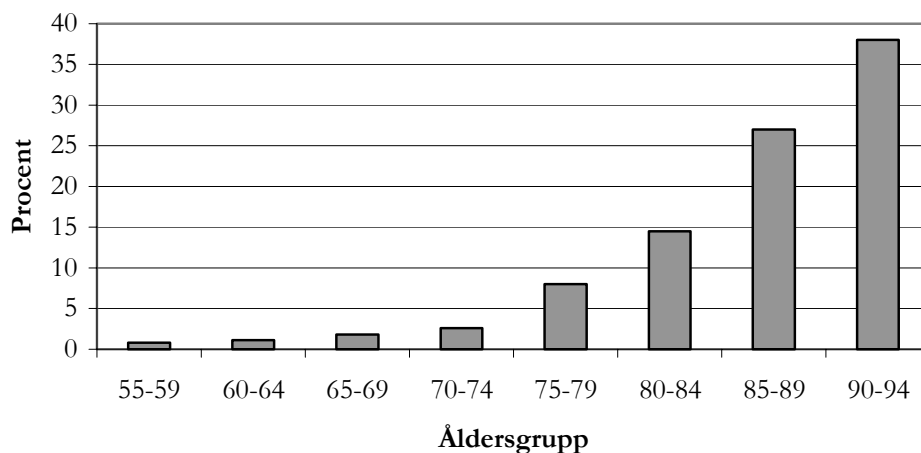
2.3.2 Kompensatoriskt beteende

Det naturliga åldrandet samt demens och olika sjukdomar har inverkan på bilkörningen. Det finns dock studier som visar att de sker färre olyckor med äldre i svåra trafiksituationer och att äldre inte oftare är vållande under svåra förhållanden än under vanliga förhållanden. Denna riskkompensation beror på ett förändrat körbeteende hos de äldre bilförarna som alltså anpassar bilkörandet till sin förmåga och efter rådande trafiksituation. Det kompensatoriska beteendet yttrar sig i en försiktigare körstil där den äldre kör långsammare och med större tidsmarginaler. Den äldre anpassar även sin körning genom att i första hand endast köra kända ruttor och undvika svåra förhållanden, som mörker, vinterväglag och rusningstrafik (Englund m.fl., 1998).

Det kompensatoriska beteendet hos äldre bilförare, som yttrar sig i ett försiktigare körsätt, används ofta för att förklara äldres olycksinblandning där farliga situationer påstås uppstå vid omkörningar av de långsammare äldre förarna. Det finns emellertid ingen statistik på att äldre skulle vara överrepresenterade i omkörningsolyckor, varken när det gäller som omkörande eller som omkörd (Vägverket, 1998).

2.3.3 Demenssjukdomars betydelse för bilkörningen

Demens är ett kliniskt tillstånd och ingen sjukdom, men tillståndet kallas i allmänhet ändå för demenssjukdom. Tillståndet innebär att personens mentala funktionsnivå sjunker under den tidigare nivån, vilket inverkar på personens yrkesmässiga och sociala liv. Ungefär 5-6 procent av befolkningen som är äldre än 65 år uppfyller demensskriterierna. Figur 5 visar förekomsten av demens i Sverige för några olika åldersgrupper (Vägverket, 1998).



Figur 5. Förekomst av demenssjukdom i Sverige (Vägverket, 1998).

Det finns många sjukdomar som leder till demenstillstånd och Alzheimers sjukdom svarar ensam för 50-60 procent av demenssjukdomarna. Demenssjukdom utvecklas under en lång tid och kan delas upp i två faser: preklinisk respektive klinisk fas. I den prekliniska fasen är symptomen mycket små och svåra att upptäcka, medan kriterierna för demens är helt uppfyllda i den kliniska fasen.

Symptomen varierar mellan olika typer av demens och mellan olika individer med samma typ av demens. Samtliga minnesfunktioner påverkas vid demenssjukdom. Minnesfunktionerna kan delas in i omedelbart minne, arbetsminne, episodminne respektive procedurminne, där procedurminnet är den funktion som finns längst bevarad. Bilkörning kan ses som en mekanisk procedur, vilket förklarar att personer med måttlig demens fortfarande kan köra bil även om man har svårt att minnas vad man gjort dagen innan. Bilkörningen påverkas naturligtvis när minnesfunktionerna utsätts för störningar. Den äldre bilföraren med demenssjukdom kanske inte minns förändringar i vägmiljön och därmed planerar körningen till vägar som inte är framkomliga. Föraren kanske inte heller kan minnas trafikankvisningar, väjningsregler eller andra trafikregler (Vägverket, 1998).

Demenssjukdomar kan innebära svårigheter att tolka sinnesintryck, se rumsliga samband och uppskatta hastighet. Den äldre bilföraren kan därför ha svårigheter att orientera sig och har lättare att göra fel i stressade situationer med olycka som följd. Det händer att förare med demens kör mot enkelriktad väg eller kör upp mot trafiken på motorvägar. Även uppmärksamheten försämras av demenssjukdom. Det blir svårare att upprätthålla uppmärksamheten över tid samtidigt som förmågan att dela uppmärksamheten mellan olika saker försämras. Reaktionshastigheten påverkas däremot inte speciellt vid demenssjukdom (Vägverket, 1998).

Hjärnans processhastighet omfattar hela kedjan av processer från databearbetning till beslut och handling. Demenssjukdom kan sätta ner hjärnans processhastighet, vilket medför att det

tar längre tid från det att föraren inhämtar information till det att han exempelvis kör ut i en korsning. Då kan förutsättningarna hunnit förändras, vilket kan leda till en olycka. En nedsättning av det abstrakta tänkandet innebär att förmågan att, utifrån en viss situation i trafiken kunna förutse händelseförloppet, försämras. Avsaknad av insikt innebär att den äldre bilföraren med demenssjukdom inte kan kompensera för sina brister, vilket ju annars är ett vanligt beteende hos äldre bilförare i allmänhet. Ett påtagligt problem är de äldre som fortsätter att köra bil trots att körkortet är inkallat, vilket visar på bristande insikt och omdöme (Vägverket, 1998).

2.3.4 Samband mellan demens och olycksrisk

Flera vetenskapliga studier visar på ett samband mellan demenssjukdom, nedsättning av kognitiva (högre mentala) funktioner och trafikolyckor. Det är emellertid svårt att kvantifiera denna riskökning. Den relativa riskökningen för patienter med Alzheimers sjukdom ligger mellan 1,1 och 18 jämfört med kontrollgrupper bestående av individer i samma ålder (Vägverket, 1998).

En avhandling från Karolinska Institutet av Catarina Lundberg visar att äldre bilförare med en oupptäckt demens har en förhöjd olycksrisk i trafiken. Fyra av tio äldre bilförare som omkom i trafikolyckor hade tecken på Alzheimers sjukdom enligt studien (Dagens Nyheter, 2003-09-02). Demenssjukdom i en preklinisk fas innebär att äldre kan ha svårare att hantera krävande situationer i trafiken även om varken närstående eller sjukvården ännu sett några tecken på nedsatt intellektuell förmåga (Karolinska Institutet, 2003-09-02).

I pressen skiljer man sällan sjukdomsolyckor från "äldreolyckor" och debatten hänförs till största del kring det naturliga åldrandet. Det är tänkbart att den ökade skade- och dödsrisken hos de äldre bilförarna enbart beror på sjukdomar och andra medicinska förhållanden, vilka ännu inte nått upp till den nivå där de kan diagnostiseras som sjukdom (Vägverket, 1998).

2.3.5 Andra åldersrelaterade sjukdomars betydelse

Det finns andra sjukdomar än demens som har betydelse för de äldre bilförarnas ökade risk. Stroke ger samma typ av kognitiva nedsättning som vid demenssjukdom, med skillnad att stroke innebär en skada som normalt inte förvärras över tid och att det ofta kan ske en spontan läkning eller åtminstone en förbättring av de nedsatta funktionerna. Stroke innebär även en risk för trafikfarliga synfältseffekter. Hjärt- och kärlsjukdomar medför en risk för plötslig medvetlöshet, vilket innebär att föraren mister förmågan att manövrera fordonet. Med stigande ålder blir även flera ögonsjukdomar vanligare, vilket försämrar förarens trafiksyn. Ögonsjukdomarna innebär i regel ett smygande förlopp och försämrar seendet gradvis utan att individen själv är medveten om det. Dessa typer av ögonsjukdomar kan inte heller korrigeras med glasögon eller linser (Vägverket, 1998).

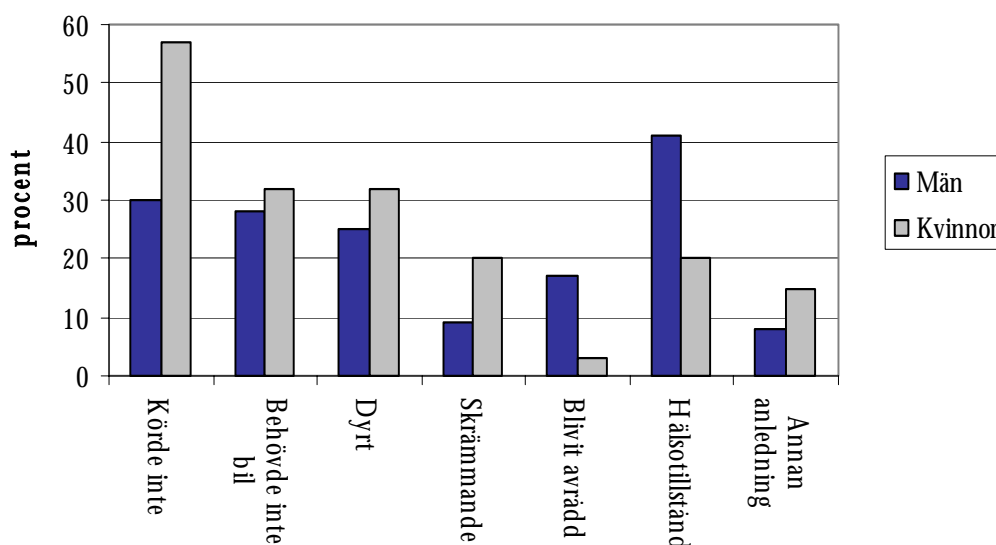
Användningen av trafikfarliga läkemedel är betydligt större bland äldre bilförare som avlider i trafikolycka jämfört med genomsnittligt intag av dessa läkemedel i åldersgruppen. Denna typ av läkemedel ska vara försedda med en varningstriangel, men faktum är att flera läkemedel som påverkar olika mentala funktioner hos äldre personer saknar denna varning (Vägverket, 1998).

2.4 Hur länge ska äldre få fortsätta köra bil?

2.4.1 Att avgöra själv

Att upphöra med bilkörning är en spontan och gradvis process som fortgår samtidigt som den äldre blir alltmer känslig för svårigheter i trafiken och kör alltmer sällan. Ju längre denna process har kommit vid en viss ålder, desto större är sannolikheten att föraren väljer att inte förnya körkortet. Bakom processen finns en rad olika faktorer. I en finsk-svensk studie har 70-åriga finska körkortsinnehavare, som valt att inte förnya sitt körkort (4 procent), jämförts med 70-åriga finska körkortsinnehavare som valt att förnya det (96 procent). Enligt denna studie anser 65 procent av de äldre männen och 43 procent av de äldre kvinnorna att användning av privatbil är en nödvändighet. Många kvinnor vill ha kvar sitt körkort för tillfälliga behov eller för att behålla möjligheten att köra utan någon specifik anledning (Hakamies-Blomqvist m.fl., 1999).

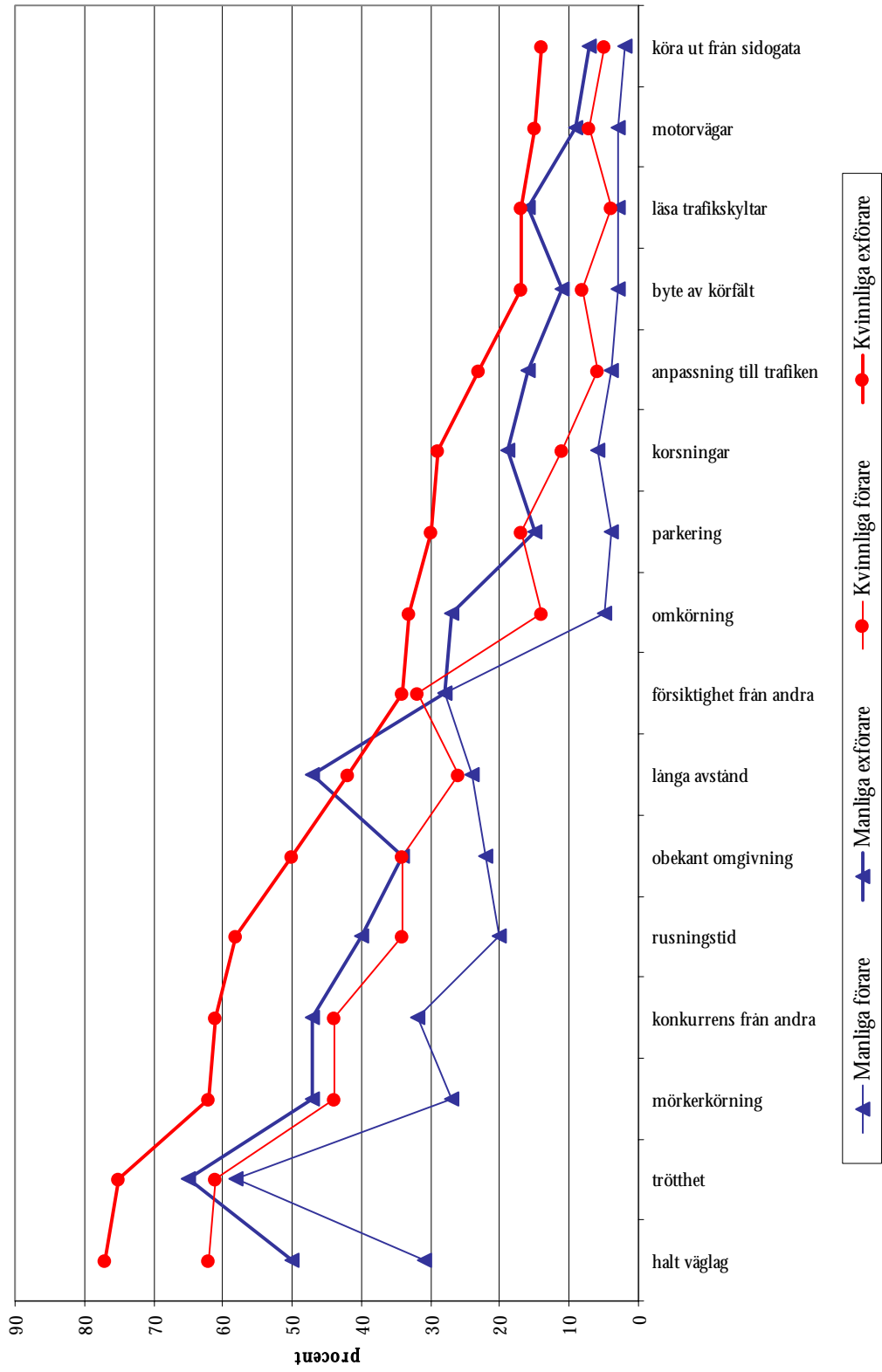
Äldre som väljer att inte förnya körkortet gör det av flera anledningar, vilket visas i figur 6. Hälsoskäl uppgavs vara den största anledningen bland männen enligt den finsk-svenska studien. Bland kvinnorna angav 56 procent att de ändå redan hade slutat köra bil (Hakamies-Blomqvist m.fl., 1999).



Figur 6. Anledning till att inte förnya körkortet (Hakamies-Blomqvist m.fl., 1999).

Cancer och reumatism är sjukdomar som inte inverkar på fortsatt körning, medan sjukdomar som starr, depression och neurologiska störningar är de sjukdomar som har störst betydelse enligt den finska studien. Även de äldre förarnas levnadsförhållanden studerades. De som fortfarande körde bil bodde i högre utsträckning i eget hem och många var fortfarande gifta (Hakamies-Blomqvist m.fl., 1999).

Långsiktigt påverkar könsskillnaderna vad gäller att välja mellan att fortsätta eller ge upp bilkörning genom att antalet kvinnliga körkortsinnehavare ökar. Män tenderar att köra bil så länge hälsan tillåter det, medan kvinnor ser möjligheten att köra som mindre viktig. De män som kommit längst in i valprocessen "att köra eller inte köra" uppvisade en sämre hälsa med flest sjukdomstyper och ett gradvist försämrat hälsotillstånd. De kände sig även mer stressade och undvek i högre utsträckning svåra körförhållanden. Den finsk-svenska studien identifierar en rad trafiksituationer som av varierande grad är stressande för de äldre bilförarna. I figur 7 åskådliggörs dessa trafiksituationer, dels för de äldre bilförare som fortfarande körde bil och dels för de som upphört med sin bilkörning. Kvinnor visar sig i högre utsträckning än män undvika dessa trafiksituationer samt känner sig mer stressade under vissa körförhållanden (Hakamies-Blomqvist m.fl., 1999).



Figur 7. Stressande trafiksituationer för äldre bilförare som fortfarande kör bil och de som slutat (Hakamies-Blomqvist, 1999).

2.4.2 Regler för körkortets giltighet

I olika länder gäller skilda regler för körkortets giltighet. Många länder utför olika åldersrelaterade undersökningar som medicinska undersökningar, syntest, kunskaps- och körprov. Det finns två principer för att genom lagstiftning involvera läkare när det gäller att diagnostisera äldre bilförare (Hakamies-Blomqvist m.fl., 1998).

- Läkarna är ansvariga för att rapportera till myndigheter om patienter som är olämpliga bilförare. Denna princip tillämpas i Sverige.
- Obligatorisk hälsokontroll vid vissa åldrar för samtliga körkortinnehavare för att få förnyat körkort. Denna princip tillämpas i Finland.

I Sverige är körkortsinnehavet i princip livslångt. Svenska läkare är dock skyldiga att rapportera personer som är uppenbart olämpliga att ha körkort till länsstyrelsen för avgörande av fortsatt körkortsinnehav. Länsstyrelsen har ansvaret för att återkalla körkortet då de medicinska lämplighetskraven inte uppfylls. Vid förlängning av körkortets giltighet krävs inga medicinska undersökningar (Hakamies-Blomqvist m.fl., 1998). Vägverket föreskriver de gällande medicinska krav som finns för att få ha körkort medan Trafikmedicinska rådet tar ställning till om det är möjligt att bevilja undantag från kraven. Om man är tveksam på Länsstyrelsen huruvida ett körkort ska dras in eller inte, kan man få hjälp av Trafikmedicinska rådet (Vägverket, 1998-11-24).

Finland använder sig av ett mycket strängt medicinskt kontrollsystem av äldre bilförare där körkortet upphör att gälla vid 70 års ålder. Därefter måste den äldre förnya det minst vart femte år, beroende på den äldres tillstånd. I samband med ansökan om nytt körkort görs en medicinsk kontroll vilken omfattar det allmänna hälsotillståndet och synförmågan (Hakamies-Blomqvist m.fl., 1998). Tillsammans med ansökan ska även en handling bifogas där två pålitliga personer intygar att personen genom regelbunden körning bibehållit sin körförmåga (Vägverket, 1998). Det finska systemet är en rutinuppgift för polisen som både är dyr och tidskrävande. Om en sökande lämnar in ett positivt medicinskt utlåtande från en läkare är polisen skyldig att utfärda ett nytt gällande körkort utan att kontrollera vidare omständigheter. Detaljer som kan vara intressanta är ifall den sökande har varit hos många olika läkare tidigare, för ett medicinskt utlåtande som då blivit negativt. I dagens system kan man gå till hur många läkare som helst tills utlåtandet blir positivt.

I en jämförelsestudie av svenska och finska allmänläkares dagliga patientarbete med äldre framkommer att den finska policyn för förnyandet av körkortet inte innebär att läkarna är bättre informerade eller mer aktiva i körkortsrelaterade frågor med de äldre patienterna än vad svenska läkare är. Vad beträffar skillnaderna mellan läkarnas aktivitetsgrad och kunskapsnivå så är dessa små. De svenska läkarna var i studien något mer aktiva och hade även bättre kunskaper om demens som riskfaktor. De finska läkarna litade mer till sin förmåga att bedöma körförmågan hos de äldre bilförarna och tenderade även att överskatta sin förmåga. Det finska systemet ökar alltså inte förutsättningarna för de finska läkarna att hantera frågor kring åldrande och bilkörning jämfört med de svenska läkarna. I vissa fall kan det finska systemet till

och med skapa en falsk tilltro hos de finska läkarna till sin förmåga att bedöma förarlämpligheten (Hakamies-Blomqvist m.fl., 1998).

I Danmark tillämpas ett system med obligatoriska hälsokontroller liknande det i Finland. Samtliga äldre bilförare över 70 år måste förnya körkortet med jämna mellanrum genom ett testmoment annars upphör körkortet att gälla. Danska myndigheter utreder ytterligare en variant av obligatoriska testmoment som går ut på att sälla bort äldre bilförare som uppvisar tecken på demenssjukdom. Att även testa demens är ett moment som tidigast kommer att införas under våren 2004 (Rishøj Kjær, 2003-12-05).

2.4.3 Aspekter på begränsad bilkörning för individen och samhället

Att förlora sitt körkort som äldre kan vara såväl positivt som negativt. För en del äldre kan det vara en befrielse att läkaren säger åt en att sluta köra, då behöver man inte ta steget att sluta själv. För andra är det svårt att acceptera eftersom körkortet ofta ses som en mänsklig rättighet. Indragning av körkortet kan också skada förtroendet mellan läkare och patient. Detta kan göra det svårt för läkaren att fatta ett korrekt beslut. Samtidigt råder ofta en osäkerhet om patienten är en lämplig bilförare eller inte (Vägverket, 1998). Många äldre bilförare väljer själva att begränsa sin körning till dagtid och undviker svåra situationer för att kunna köra utan stress. Detta leder till begränsningar i de äldre förarnas tillgänglighet. Äldre som begränsar sin bilkörning onödigt mycket och i vissa fall slutar köra tidigare än vad de behöver innebär en förlust för såväl individ som samhället i stort (Englund m.fl., 1998).

Att få körkortet indraget kan innebära en social isolering för den enskilde. Det är viktigt för den äldres hälsa och välbefinnande att röra sig utomhus. En begränsad rörlighet och minskad aktivitetsnivå i samhället innebär i sig en hälsorisk (Vägverket, 1998). Om stora grupper äldre tvingas sluta köra bil höjs olycksrisken, då äldre förare istället förflyttar sig som fotgängare eller cyklister. Eftersom det är farligare att gå och cykla per kilometer innebär det en ökning av antalet allvarliga olyckor och dödsfall för äldre (Englund m.fl., 1998). Risken att dödas som gående i trafiken är nämligen tio gånger större än risken att dödas som bilist och som cyklist är risken fyra gånger större (Vägverket, 1998). Äldre som är passiva och sjuka är således kostsamt för samhället. Mobilitetens roll i relation till bilkörning är en fråga som inte behandlats i större omfattning (Hakamies-Blomqvist m.fl., 2000).

3 Syfte och avgränsningar

Äldre är en ökande befolkningsgrupp, vilket medför att äldre och bilkörning är ett ämne som aktualiseras alltmer. Tidigare studier har fokuserat dels på äldre och dels på yngre, men kopplingen mellan de båda förargrupperna saknas. I detta sammanhang är det intressant att studera hur yngre ser på äldre bilförare och vice versa samt vilka konsekvenser detta får för kommunikationen mellan de båda grupperna.

Denna rapport utgör ett examensarbete vid Lunds Tekniska Högskola vid institutionen för Teknik och samhälle, avdelningen för Trafikteknik. Syftet med examensarbetet är att studera äldre bilförare ur yngres perspektiv och kan delas in i följande områden.

- Signaler och påverkan
- Samspel
- Kunskaper och fördomar

De äldre bilförarna antas sända ut olika typer av signaler, främst i form av ett karakteristiskt körbeteende. Det finns således en möjlighet att de äldres medtrafikanter på olika sätt ser att det är just en äldre som kör bilen – utan att medtrafikanten sett själva föraren. Det är i sammanhanget högst intressant att studera huruvida dessa signaler registreras av de yngre bilförarna samt på vilka sätt de yngre påverkas av dessa signaler. Frågan är om yngre bilförare visar större hänsyn då de möter en äldre bilförare eller om det är möjligt att de äldres signaler genererar ett negativt beteende hos de yngre. Omvänt är det även intressant att ta reda på hur de äldre påverkas av de yngre bilförarnas beteenden och attityder. Arbetet syftar även till att studera vilka fördomar om äldre bilförare som finns i den yngre förargruppen samt huruvida dessa stämmer överens med verkligheten. Eftersom attityder i högsta grad formar beteenden är de yngres attityder gentemot äldre bilförare relevanta att studera. Att förstå varandras signaler är en förutsättning för ett fungerande samspel.

Äldre bilförare definieras i denna studie som personer över 70 år, vilka kör bil regelbundet. Denna åldersgräns är definierad mot bakgrunden att riskökningen blir mer påtaglig då den äldre passerat 70 år. Yngre bilförare definieras på motsvarande sätt som personer under 35 år. Detta väl tilltagna åldersintervall tillämpas eftersom dessa förare kan tillföra studien ett bredare underlag.

Arbetet bedrivs med utgångspunkt i uppställda hypoteser, vilka visas i tabell 2. Hypoteserna är uppdelade i tre huvudområden: signaler och påverkan, samspel respektive kunskaper och fördomar.

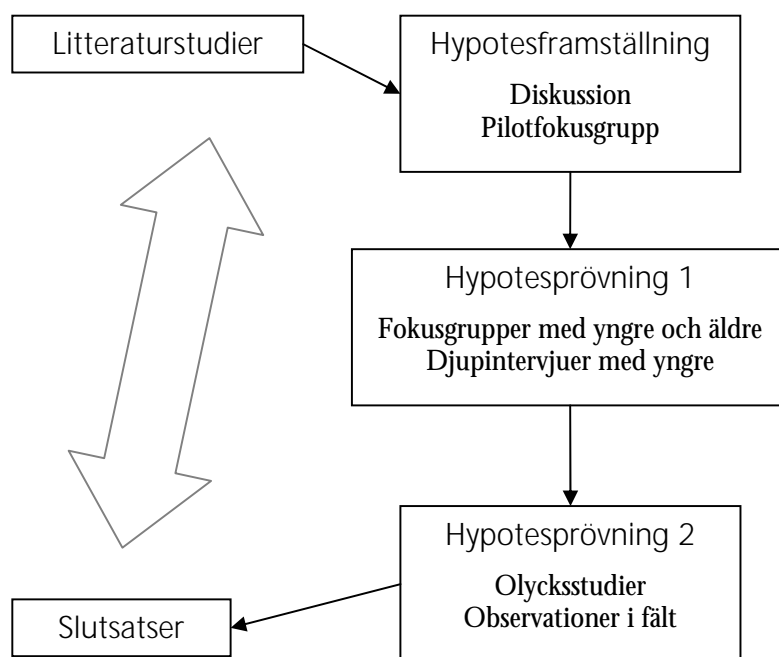
Tabell 2. Hypoteser

Hypotes	
Signaler och påverkan	<p>Yngre bilförare känner igen en äldre bilförare på deras körbeteende. Körbeteendet är en signal, som registreras av de yngre förarna. Andra signaler är sittställningen och typ av bil.</p> <p>De yngre bilförarnas beteende påverkas av de signaler som äldre sänder ut. På så vis visar den yngre hänsyn gentemot den äldre, avvaktar och uppmärksammar situationen eller beter sig på ett riskfyllt sätt genom att försöka styra situationen.</p> <p>De yngres agerande påverkar i sin tur den äldre bilföraren.</p>
Samspel	<p>Äldres körbeteende avviker från de yngres, vilket kan anses ligga bakom olyckor där både yngre och äldre bilförare är inblandade. Samspelet mellan den yngre och äldre bilföraren kan brista i att den yngre bilföraren inte förstått den äldres signaler och därför inte anpassat sig till dessa eller att den äldre på motsvarande sätt missbedömt den yngres beteende.</p>
Kunskaper och fördomar	<p>De florerar en hel del fördomar kring ämnet äldre bilförare, vilka grundar sig på okunskap hos de yngre bilförarna. Rätt kunskaper skulle underlätta samspelet mellan yngre och äldre.</p> <p>Äldre inser inte själva när det är dags att sluta köra bil. Obligatoriska hälsokontroller är ett bra sätt att få bukt med olämpliga äldre förare.</p> <p>Att hindra äldre från bilkörning är inte bra för individen, men kan ha positiva effekter för samhället. Individens valfrihet begränsas på så vis, men den totala trafiksäkerheten förbättras.</p>

4 Metod

4.1 Arbetsbeskrivning

Arbetet inleddes med en genomgång av litteratur inom ämnesområdet, vilket var en del av problematiseringsprocessen. Under problematiseringen framställdes en rad olika hypoteser med utgångspunkt i litteraturstudierna samt utifrån en pilotfokusgrupp. Framställda hypoteser visas i tabell 2 på sidan 26. Dessa hypoteser testas genom intervjuer, fokusgrupper och olycksstudier samt genom observationer i fält. Arbetets genomförande illustreras i figur 8.



Figur 8. Principiell bild över arbetets genomförande.

4.2 Fokusgrupper

4.2.1 Allmänt om fokusgrupper

Det finns två huvudsakliga metoder för att på diskussionsnivå undersöka attityder hos en grupp individer – fokusgrupp respektive rundabordssamtal (Risser, 2003-09-23).

En fokusgrupp är ett strukturerat diskussionsforum, som leds av en moderator. Diskussionen styrs av tre till fyra givna frågor, vilka deltagarna besvarar i turordning. Turordningen görs löpande eftersom deltagarnas respektive svar påverkar och styr diskussionen. Person A börjar svara på den första frågan och därefter svarar deltagarna i tur och ordning tills alla runt bordet har sagt sitt. När det är dags för den andra frågan får person B svara först och så vidare. Frågorna i fokusgruppen är neutrala och formuleras utan värdeladdade ord som "problem", "hinder", "negativt" eller "positiv" för att så lite som möjligt styra deltagarna. På så vis blir svaren spontana och ger en rättvisare bild av hur det verkligen förhåller sig. En fokusgrupp involverar vanligen 6-12 deltagare och varar mellan 90 och 120 minuter. Moderatoren är neutral i sitt förhållningssätt och blandar sig inte för mycket i diskussionen. Denne ger först deltagarna en kort introduktion innan fråga efter fråga successivt introduceras. Moderatoren kan även ha en andra person som hjälper till med att föra anteckningar.

Rundabordssamtal är den andra varianten av diskussionsforum. Rundabordssamtal skiljer sig från fokusgruppen genom att i rundabordssamtalet löper diskussionen mer fritt kring vissa givna frågeställningar.

4.2.2 Genomförande

I den här studien tillämpas fokusgrupper för att få en mer strukturerad diskussionsform och på så vis erhålls jämförbara fokusgruppsomgångar. Två fokusgrupper genomförs, en med yngre och en med äldre deltagare. Dessa båda grupper utsätts för identiska frågor för att svaren ska kunna jämföras. Syftet med de yngres fokusgrupp är att diskutera intressanta frågeställningar kring äldre bilförare och därmed få ta del av deltagarnas åsikter och erfarenheter kring ämnet. De yngres svar jämförs därefter med de äldres. Frågorna testas först i en pilotgrupp och korrigeras därefter för att underlätta förståelsen. Bandspelare används som dokumentationshjälpmedel samt ett blädderblock där frågorna visas.

Det är viktigt att få ett bra urval av deltagare till fokusgruppen. I den här studien väljs ett antal platser ut där det kan tänkas finnas bilförare i olika åldrar. Dessa platser är bilprovningen och större parkeringsanläggningar, till exempel vid Mobilia i Lund. Med hjälp av en kort urvalsintervju väljs dels yngre och dels äldre bilförare ut. De yngre bilförarna definieras i denna studie personer upp till 35 år, vilka kör bil regelbundet. De yngre ställs bland annat inför frågan "vilka personer i trafiken anser du är mest problematiska?". Det är intressant att samla deltagare som dels spontant svarar "äldre bilförare" på den i urvalsintervjun ställda frågan och dels de som anger andra grupper som problematiska. De äldre är personer över 70 år och får svara på liknande frågor.

Frågorna som används i urvalsintervjun finns i bilaga 1 respektive 2, medan frågorna som används i de bägge fokusgrupperna finns i bilaga 3 respektive 4. Frågorna är indelade i tre teman: olika personer och grupper i trafiken, kommunikation i trafiken samt äldre bilförare. De två första temana syftar till att sätta det tredje huvudtemat i ett vidare perspektiv. Vid genomförande av fokusgrupperna används även en blankett med bakgrundsfrågor (bilaga 5 respektive 6) som deltagarna fyller i.

4.3 Djupintervjuer

4.3.1 Allmänt om djupintervjuer

Resultatet från fokusgrupperna specificeras och verifieras med hjälp av djupintervjuer eller med en enkätundersökning. Vilken metod som väljs är i regel en fråga om resurser, men även om undersökningen är av kvalitativ eller kvantitativ karaktär (Risser, 2003-09-23).

I djupintervjuer intervjuas 15-20 personer, vilka inte var med i fokusgruppen. De intervjuas enskilt och på ett djupare plan. Frågorna under djupintervjun ställs med utgångspunkt i det som framkommit i fokusgrupperna och svaren som ges är i regel av mer intim karaktär än de svar som personer i allmänhet ger i grupp. Det är alltså möjligt att specificera sina frågor mer samtidigt som djupintervjuerna används för att verifiera det resultat som erhöles i fokusgrupperna.

Enkätundersökningar används för att mäta om det som framkommit i fokusgruppen stämmer, men kan också syfta till att verifiera djupintervjuer. En enkätundersökning är en kvantitativ metod och med ett stort urval ger undersökningen ett statistiskt bra underlag för med utrymme för generaliseringar.

4.3.2 Genomförande

I den här studien genomförs djupintervjuer. En enkätundersökning med ett statistiskt bra underlag är oerhört resurskrävande och väljs därför bort och resultatet från fokusgruppen verifieras därmed i och med djupintervjuerna. Frågorna från djupintervjuerna finns i bilaga 7. Under intervjuerna får deltagarna även fylla i ett formulär där de på en tregradig skala får ange vilka trafiksituationer de anser vara stressande för de äldre bilförarna (se bilaga 9). De yngres svar jämförs därefter med en av Hakamies-Blomqvist (1999) genomförd undersökning bland äldre bilförare. De intervjuade får även svara på en rad bakgrundsfrågor, vilka syftar till att få en bild av deltagarnas ålders- och könsfördelning samt hur länge de haft körkort och hur ofta de kör bil. Bakgrundsfrågorna finns i bilaga 8.

Urvalet av deltagare genomförs samtidigt som personer väljs ut till fokusgrupperna. Vid detta tillfälle får de tillfrågade själva ange om de vill vara med i en fokusgrupp eller om de vill bli intervjuade.

4.4 Olycksstudier

4.4.1 Allmänt om olycksstudier

Vägverket utför haveriundersökningar för samtliga trafikolyckor med dödlig utgång och detta djupstudiematerial ger en grundlig beskrivning av faktorer före, under och efter olyckan. I djupstudiematerialet finns iakttagelser ute på olycksplatsen, polisrapport med vittnesuppgifter, obduktionsprotokoll, teknisk undersökning av fordon samt fotografisk dokumentation av olycksplats och fordon. Alla uppgifter som kan kopplas till enskilda personer är dock sekretessbelagda enligt 9 kap 4 § i sekretesslagen. Det finns däremot möjlighet för utlämnanden om uppgifterna behövs för forsknings- och statistikändamål.

4.4.2 Genomförande

För att få tillgång till olycksmaterialet genomförs en resa till Vägverkets huvudkontor i Borlänge. I denna undersökning görs en kvalitativ olyckstudie av olyckor, där både äldre och yngre varit inblandade. Olycksstudierna bedrivs utifrån följande frågeställningar.

- Om den yngre bilföraren påverkat den äldre föraren på något vis så att en olycka skett.
- Om den äldre bilföraren orsakat en olycka med en yngre förare där den yngre inte kunnat förutsäga den äldres beteende och därmed inte kunnat undvika olyckan.

Med hjälp av Vägverkets djupstudier identifieras de inblandade parternas ålder. Om dessa är inom ramarna för detta arbete studeras händelseförloppet för att avgöra huruvida olyckan har att göra med samspelet mellan yngre och äldre bilförare eller inte. Om så är fallet är det intressant att ta del av vittnesuppgifter, såväl av inblandade parter som av utomstående vittnen.

4.5 Förföljelseobservationer

4.5.1 Allmänt om förföljelseobservationer

Förföljelseobservationer innebär att slumpvis utvalda fordon förföljs i syfte att mäta körmönster. Föraren i den observerande bilen kör i regel en mätutrustad bil, men förföljelse är även möjliga att utföra med standardbil. Förföljelseobservationer som utförs med en mätutrustad bil ger en generaliserbar bild av hur körmönstret varierar på exempelvis en viss typ av gata eller för en viss typ av förare. Det finns såväl för- som nackdelar med förföljelseobservationer, vilket åskådliggörs i tabell 3.

Tabell 3. För- och nackdelar med förföljelseobservationer (Ericsson, 1996).

Fördelar	Nackdelar
Försöksförarnas körmönster är troligen som vanligt eftersom de inte är medvetna om det observerande fordonets närvaro.	Indirekt mätning: fordonens hastighet registreras via ett annat fordon, svårigheter att vid höga hastigheter, accelerationer och retardationer kopiera exakt körmönster hos framförvarande.
Försöksförarna kör sin egen bil och ovana påverkar alltså ej resultatet.	Svårt att få data i lågtrafik. Det kan bli långa väntetider innan testperson med t ex rätt ålder för studien dyker upp.
Ingen omfattande rekryteringsprocess är nödvändig.	Risk för lagbrott. Om försöksföraren kör för fort kan det hända att observatören gör detsamma för att få ett representativt underlag.
	Begränsade möjligheter att registrera bakgrundsfaktorer. Bilnummer kan dock noteras och vissa data erhålls under förutsättning att föraren är ägare till bilen.
	Etiska faktorer: om framförvarande upptäcker att den är förföljd finns risk att rädsla kan uppstå, framförvarande kan öka farten och ändrar sitt beteende så det skiljer sig från det normala.

Det finns olika typer av mätutrustade bilar. I en typ av bil försöker föraren av den mätutrustade bilen köra så likt framförvarande bil som möjligt för att på så vis kopiera försöksförarens körmönster och därmed hastighetsprofilen (Ericsson, 1996). Den andra typen är en bil som mäter avstånd till framförvarande bil vilket automatiskt ger hastighetsprofilen för försöksföraren utan att föraren av den observerande bilen måste köra helt identiskt med försöksföraren. Mätbilen är utrustad med tre kameror där en är riktad framåt och två är riktade bakåt mot föraren. Kamerorna används av observatörerna för att i efterhand diskutera olika situationer. De bakåtriktade kamerorna används för att studera bilens position i sidled på vägen. Bilen är även loggningsutrustad och man kan bland annat mäta variabler som tid, avstånd till framförvarande fordon och användning av färdriktningsvisare (Hjälmdahl, 2002).

4.5.2 Genomförande

I den här studien genomförs förföljelseobservationer med vanlig bil och subjektiva observationer. Metoden med mätutrustad bil väljs bort eftersom efterbehandlingsprocessen av erhållna data anses vara mer tidskrävande än vad ett examensarbete tillåter. Med subjektiva observationer skapas en bild av körmönstret för yngre respektive äldre bilförare. Med ett större antal förföljelser och ett längre tidsperspektiv faller valet givetvis på mätbilen.

Förföljelseobservationerna innebär att en rad körmönstersfaktorer hos försöksföraren noteras. Dessa faktorer är hastighet, accelerationsnivåer, inbromsning och byte av körfält samt användning av färdriktningsvisare och tillämpning av trafikregler. I detta sammanhang innebär en subjektiv observation att föraren i den observerande bilen axlar rollen som yngre bilförare och återger sin upplevelse av försöksförarens körmönster till sin passagerare som för kontinuerliga anteckningar. Förföljelserna avbryts då försöksföraren lämnar Lunds tätortsområde eller då försöksföraren stannar för att parkera. I efterbearbetningsprocessen görs en klassning av försöksförarna i de tre klasserna: typiska äldreförare, de som kör som vem som helst och typisk yngreförare. Dessa klasser förklaras närmare på sidan 50.

Försöksförare till förföljelseobservationerna väljs ut slumpmässigt. De äldre och yngre bilförarna väljs ut i bilorienterade lägen i Lund som Mobilia, bensinmackar samt vid Matex på Norra Fäladen. Person med rätt ålder väljs ut när denne är på väg till sin bil. Bilnummer noteras för att verifiera verklig ålder, vilket är möjligt under förutsättning att det är bilägaren som kör bilen. Det är även intressant att genom bilnumret kunna få ut olika fordonsfaktorer, vilka säkerligen påverkar körmönstret.

Svårigheterna med att utgå från inköpsställen som Mobilia är att den studerade bilföraren ofta kör hem efter att ha gjort sitt inköp. Eftersom föraren antagligen brukar köra just den här rutten observeras till stor del ett invariant beteende. Ett medvetet vägval hos försöksföraren kan innebära att de trafiksituationer, som föraren finner svårigheter i, väljs bort.

4.6 Medåkandeobservationer

4.6.1 Allmänt om medåkandeobservationer

Medåkandeobservationer innebär att utvalda försöksförare får köra en förbestämd rutt tillsammans med medföljande observatörer varvid försökspersonernas körmönster mäts. Liksom i förföljelseobservationerna mäts körmönstret antingen med mätutrustad bil eller med standardbil och subjektiva observationer. Medåkandeobservationerna innefattar mer än bara att mäta körmönster. Metoden innebär även en studie av äldres kommunikation och interaktion med yngre medtrafikanter, vilket yttrar sig i exempelvis konflikter mellan parterna. En konflikt definieras som en händelse som skulle ha lett till en kollision om ingen av de inblandade hade avvärjt genom inbromsning, väjning, acceleration eller en kombination av dessa avvärjningar. Det finns både för- och nackdelar med medåkandeobservationer, vilka visas i tabell 4.

Tabell 4. För- och nackdelar med medåkandeobservationer (Ericsson, 1996).

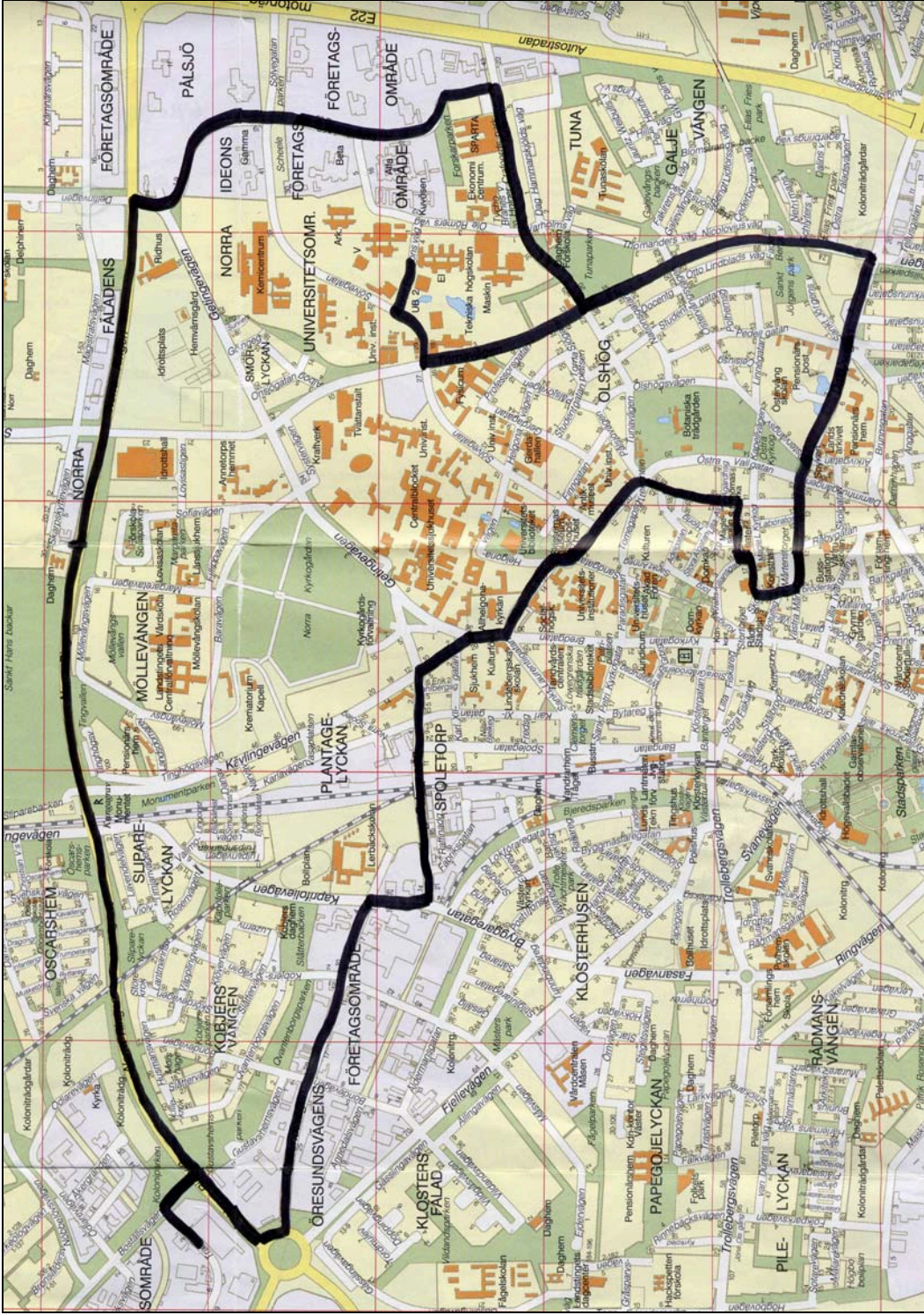
Fördelar	Nackdelar
En förbestämd rutt möjliggör jämförelser på lika villkor mellan förarna.	Förarna kan påverkas av observatörernas närvaro, vilket kan antas särskilt gälla äldre bilförare.
Möjlighet att få bakgrundsfaktorer.	Relativt mycket förarbete i och med erforderlig rekryteringsprocess.
Urvalet kommer från fokusgrupperna. Deltagarna är insatta i projektet och bekanta med observatörerna.	

Medåkandeobservationer som metod var ursprungligen utvecklad av Risser (1985). Oavsett om mätutrustad bil eller standardbil används för medåkandeobservationerna, åker två observatörer med försöksföraren. Kodningsobservatören studerar standardiserade variabler som hastighet, beteende vid väjningsplikt eller stopp samt byte av körfält. Den "fria" observatören gör fria observationer där bland annat konflikter och kommunikation observeras. Observatörsprotokoll finns i bilaga 10 och 11. Antalet fria observationer är ofta för lågt för att med statistiska metoder testa om det finns några skillnader mellan olika förare. De fria observationerna görs för att jämföra och komplettera de standardiserade observationerna (Hjälmdahl, 2002).

4.6.2 Genomförande

Försöksförarna i medåkandeobservationerna väljs huvudsakligen från fokusgruppsdeltagarna då de är bekanta med såväl projektet som observatörerna. Försöksförarna kör sina egna bilar eftersom detta anses nödvändigt för att få deltagare till försöket. Medåkandeobservationerna genomförs enbart med äldre försöksförare. Syftet är bland annat att studera interaktion mellan äldre och yngre samtidigt som att observationer med både äldre och yngre är alltför tidskrävande.

Den förbestämda rutten tar ungefär 25 minuter att köra. Testrutten visas i figur 9 och är uppdelad i tio olika delsträckor som representerar hastighetsgränserna 30, 50 samt 70 km/h. På sträckorna testas olika moment, såsom beteende vid signalreglerade korsningar, korsningar med väjningsplikt, cirkulationsplatser, byte av körfält, hastighetsanpassning, omkörning och användning färdriktningsvisare.



Figur 9. Den valda ruten som används i metakandeobservationerna.

4.7 Interaktionsstudier i korsningar

4.7.1 Allmänt om interaktionsstudier

Det finns flera olika metoder för interaktionsstudier. En metod är att valda gatukorsningar videofilmas för att sedan analyseras för att få fram såväl kommunikation och interaktion som körmoder. Parallellt med videofilmningen utförs manuella observationer för att notera bakgrundsvariabler som ålder, kön, hastighet och händelseförlopp. För- och nackdelar med interaktionsstudier med hjälp av videofilmning finns i tabell 5.

Tabell 5. För- och nackdelar med interaktionsstudier med hjälp av videofilmning (Ericsson, 1996).

Fördelar	Nackdelar
Möjlighet att få fram stort antal beteenden i korsningar.	Tidskrävande utvärdering av datamaterial.
Kan få fram samtliga fordon som passerat under mätperioden.	Videofilmning sker högt uppifrån och det kan vara svårt att få bra sikt och överblick.
Repetierbarheten, samma situation kan studeras flera gånger.	Utan tillstånd måste man stå vid kameran hela tiden.
	Interaktioner studeras i endast en korsning, man ser inte beteendet som helhet.

4.7.2 Genomförande

Interaktionsstudier med hjälp av videofilmning testas i en pilotstudie. Syftet är att studera interaktion mellan äldre och yngre i korsningen Boställsvägen/Traktorvägen vid Mobilia i Lund. Protokoll (bilaga 12) används där faktorer som klockslag, väderlek, kön och ålder på inblandade samt händelseförlopp noteras. Den valda korsningen lämpar sig väl för interaktionsstudier eftersom såväl yngre som äldre passerar korsningen på väg till och från Mobilia. Ett problem är dock att de yngre och äldre tenderar att göra sina inköp på olika tider på dygnet, vilket kan medföra att antalet konfrontationer mellan de båda grupperna reduceras.

Pilotstudien visar emellertid att användandet av videofilmning för att studera samspelet är en tidskrävande metod. Syftet är att endast studera det samspel som involverar en yngre och en äldre bilförare, vilket ger långa väntetider för observatörerna. Samtidigt bedöms efterbehandlingsprocessen vara alltför tidskrävande, vilket medför att metoden väljs bort.

5 Resultat

5.1 Resultat från fokusgrupperna

Under två fokusgrupper - en med yngre och en med äldre deltagare - fördes diskussionen kring tre teman. Det två första temana "Olika personer och grupper i trafiken" och "Kommunikation i trafiken" syftade till att sätta det tredje och sista temat "Äldre bilförare" i ett vidare sammanhang.

5.1.1 Om deltagarna i fokusgrupperna

Deltagarna i de yngres fokusgrupp utgjordes av sex stycken män och tre stycken kvinnor. Aldrar i intervallet 23 till 31 år fanns representerade med en medelålder på 26 år. Den genomsnittliga deltagaren hade haft sitt körkort i sju år och använde bilen flera gånger i veckan för olika ärenden. Under urvalsintervjun ställdes personerna inför frågan "vilka personer i trafiken anser du är mest problematiska?". Eftersom variationen var stor bland de tillfrågade valdes inte deltagare till fokusgruppen efter detta villkor utan en mer slumpmässig sammansättning av deltagare tillämpades.

Deltagarna i de äldres fokusgrupp utgjordes av en man och fyra kvinnor. Medelåldern var 76 år och yngsta respektive äldsta deltagaren var 72 respektive 80 år. Samtliga deltagare körde bil åtminstone en gång i veckan och inköpsresor var det dominerande ärendet.

5.1.2 Olika personer och grupper i trafiken - tema 1

I samtliga fokusgrupper nämndes flera olika personer och grupper i trafiken. De äldre poängterade särskilt yngre bilister som en grupp som utmärker sig genom hög hastighet och mindre hänsynfullt beteende. Dessa egenskaper tillskrevs särskilt yngre män. De yngre deltagarna nämnde också yngre bilförare som en särskilt karakteristisk trafikantgrupp av samma anledningar som de äldre fokusgruppsdeltagarna. De yngre deltagarna nämnde även de ovana och osäkra övningskörarna eller de som precis fått sitt körkort som särskilt igenkännbara i trafiken. I samtliga fokusgrupper poängterades att det inte gick att peka ut generella grupper i trafiken utan att det mer rör sig om individuella beteenden. En annan grupp som nämndes vid samtliga mötestillfällen var yrkestrafikanter, vilka upplevdes som stressade på grund av pressade tidsscheman.

Syftet med det första temat var att undersöka huruvida de yngre deltagarna särskilt noterade äldre bilförare som en karakteristisk grupp i trafiken eller inte. Äldre bilister nämndes emellertid spontant vid endast ett tillfälle och det fästes ingen större vikt vid denna trafikantgrupp än andra nämnda grupper. Vid ett tillfälle ifrågasattes de äldres bilkörning bland de äldre fokusgruppsdeltagarna. Av detta dras slutsatsen att äldre visst är en grupp i trafiken som man lägger märke till, men de är inte mer utstickande än andra grupper.

5.1.3 Kommunikation i trafiken – tema 2

Kommunikationstemat syftade till att diskutera vilka personer eller grupper i trafiken som lätt påverkas av sina medtrafikanter. Vidare diskuterade deltagarna om hur de själva påverkades av andra bilister samt hur de trodde att de påverkar sina medtrafikanter.

Ovana och osäkra bilförare påverkas lättare av sina medtrafikanter oavsett bilförarens ålder. Nästan samtliga deltagare nämnde yngre bilförare som en särskilt lättpåverkad grupp och då framförallt de som precis tagit körkort. Att yngre bilförare lättare faller för gruppträck var en aspekt som nämndes både hos de yngre och hos de äldre fokusgruppsdeltagarna.

Istället för personer och grupper nämndes situationer som en styrande faktor. Detta kan yttra sig i en korsning med mycket trafik då bilföraren kan ta högre risker för att "inte vara i vägen" eller då man kommer till en ny stad och faller in i trafikrytmen där.

De allra flesta yngre angav att de påverkas av trafikrytmen. De berättade att de i regel hängde med i den aktuella trafikrytmen snarare än att riskera att bromsa upp trafiken. Någon berättade att om man var ensam i en korsning tog man det kanske lugnt, men om man upptäckte att en annan bil närmade sig bakifrån försökte man att hitta en tidslucka för att så snabbt som möjligt lämna korsningen. På följdfrågan huruvida man visade mer eller mindre hänsyn beroende på vem man möter i trafiken var gehöret vagt. Några framhöll att de visade större hänsyn till övningskörare. En viktig aspekt som framkom var att om den yngre förstär varför framförvarande bilisten kör sakta, accepteras detta faktum. Så är ofta fallet med övningskörare och även med traktorer, mot vilka deltagare påstod sig visa hänsyn. Utan vetskap och förståelse blir den yngre bilföraren irriterad över att medtrafikanten inte håller "rätt" hastighet. En yngre deltagare påpekade dock att denne försökte undvika de äldre bilförare, som uppvisar ett avvikande beteende, av rädsla att själv råka illa ut.

På frågan huruvida de själva påverkar sina medtrafikanter hade de yngre fokusgruppsdeltagarna svårt att rannsaka sig själva. Det kan bero på att deltagarna inte själva trodde att de påverkar andra bilister, men också på att de inte förstod frågan. Flera av de äldre deltagarna ansåg att de påverkade sina medtrafikanter positivt genom att släppa förbi bakomvarande bil och att tacka när de själva blir förbisläppta. Någon menade även på att genom att hålla jämn hastighet lugnas takten ner och därmed skapas inga farliga situationer. Av den förda diskussionen kunde inga slutsatser dras huruvida man själv påverkar andra bilister.

5.1.4 Äldre bilförare – tema 3

Temat inleddes med en diskussion om vilka moment som de yngre fokusgruppsdeltagarna ansåg vara svårast för de äldre bilförarna. I de yngres fokusgrupp var deltagarna helt överens om att den största svårigheten för äldre bilförare är komplicerade och komplexa trafiksituationer, som exempelvis korsningar och stadskörning i allmänhet. När det händer mycket på samma gång har den äldre svårt att sälla bland intrycken och man menade på att detta hänger samman med en med åldern nedsatt syn och reaktionsförmåga. Några nämnde även svårigheten att uppskatta andras hastighet som ett med åldern ökande problem. Under diskussionen kom nya trafikregler och vägmärken på tal. Ändringar av dessa antogs de äldre bilförarna ha svårt att hänga med i. Här nämndes bland annat regler för hur man ska bete sig i en cirkulationsplats

varvid en deltagare tog upp ett exempel då denne mött en äldre bilist som körde på fel håll i cirkulationsplatsen. Också momentet innan själva bilresan börjar kan vara problematiskt. En yngre fokusgruppsdeltagare nämnde i detta sammanhang svårigheter för den äldre att ta sig in i bilen.

De äldre fokusgruppsdeltagarna kom in på samma spår som de yngre beträffande komplexa trafiksituationer. Eftersom man har nedsatt reaktionsförmåga tar man det försiktigare och tar inga risker i korsningar, påpekade en deltagare. Flera äldre poängterade även att de hade svårt för att fickparkera, men det är ett moment som även andra åldersgrupper i allmänhet anser är problematiskt. Flera äldre deltagare berättade att de helt eller delvis undvek mörker- och vinterkörning samt att köra när det regnar. En dam kontrade här med att hon tog lektioner i halkkörning vartannat år och avsiktligt körde in i städer för att träna upp sin förmåga i svåra situationer.

De yngre deltagarna uppvisade goda kunskaper i de äldre bilförarnas situation och en förståelse för varför de äldre kör mer försiktigt än yngre. Därmed är inte sagt att de yngre generellt visar större hänsyn gentemot de äldre trafikanterna. Mellan raderna kunde utläsas att yngre ibland uppfattade äldre som ett hinder på vägen samt att de ansåg att de äldres beteende kunde vara oberäkneligt. De yngre menade på att de äldre bilförarna kunde utgöra en fara i trafiken, men betonade att den största faran utgjorde de äldre för sig själva.

På frågan om vilka funderingar de yngre själva haft kring frågan att äldre ska eller inte ska sluta köra bil var den mest framträdande åsikten att det borde finnas någon form av obligatoriska testmoment vid en viss ålder. Dessa kan bestå av hälsoundersökningar samt teoretiska och praktiska förarprov. Somliga kände inte till hur körkortsprocessen fungerar i dagsläget, medan andra hade vetskap om att ansvaret låg hos läkarna att avgöra huruvida den äldre ska fortsätta köra bil eller inte. Här framkom åsikter om att det ansvaret måste vara för tungt för läkarna och att dessa möjligen drar sig för att hindra sin patient från bilkörning. Dessutom påtalades en risk för att den äldre undvek att besöka läkaren på grund av detta system.

De yngre deltagarna lyfte även fram vikten av att kunna fortsätta köra bil på äldre dar, men diskussionen fördes mest ur ett transportbehovsperspektiv. Därför kom man in på restriktioner för äldre bilförare som passerat en viss gräns för nedsatt fysisk och psykisk kapacitet. Man talade om att enbart få köra på vissa vägar, under vissa tider på dygnet och att få köra inom ett visst avstånd från bostaden. På så vis skulle den individuella friheten delvis bestå utan att ge avkall på den kollektiva säkerheten.

Även de äldre fokusgruppsdeltagarna lyfte fram obligatoriska testmoment som en bra lösning för att komma åt de "farliga" förarna. Man påpekade dock att det inte går att peka ut en viss ålder som en gräns för att sluta köra bil. Deltagarna i äldregruppen var överens om att det var nästintill omöjligt att genom självrannsakan kunna avgöra om man skulle upphöra med sin bilkörning. Flera deltagare ansåg att det är bra att ta en körlektion då och då för att bli en säkrare förare och få uppdaterade kunskaper om trafikregler och vägmärken. En deltagare menade även på att ett testmoment skulle ge de äldre en viss status eftersom de som klarat

provet då fått ett bevis på sin körförmåga. Detta skulle vara positivt för självkänslan samtidigt som att de yngre som hade åsikter om äldre bilförare skulle tystas.

De yngre fokusgruppsdeltagarna har i frågeställningen kring äldres fortsatta bilkörning redan varit inne på själva transportbehovet och individens valfrihet. Här ställde moderatorn därför följdfrågan huruvida det finns fler behov fränsett själva transportbehovet. Åsikterna som framkom var att bli fräntagen sin bil nedvärderar individen och man då inte längre är en fullvärdig medlem i samhället. Man kan även bli påverkad på så vis att man känner sig äldre rent psykologiskt. Samma åsikter framkom i de äldres fokusgrupp. Risken att bli isolerad är uppenbar. Även om man kanske har anhöriga som kan skjutsa, innebär bilen en personlig frihet och en känsla att "vill jag så kan jag ta bilen".

De yngre fokusgruppsdeltagarna identifierade en rad signaler som äldre bilförare sänder ut, det vill säga hur de kände igen en äldre bilförare utan att se själva föraren. Dessa signaler för sträckor respektive korsningar visas i tabell 6.

Tabell 6. Äldre bilförares signaler på sträckor och i korsningar enligt yngre förare

Sträckor	Korsningar
Längst fram i alla köer	Blinkar i mycket god tid
Kör sakta och försiktigt	Placerar sig rätt flera korsningar i förväg
Kör i sicksack-mönster	Långsam acceleration, kryper fram
Kör nära mittlinjen	Missar att det slår om till grönt
Kör ej ut i vägrenen	Uppmärksammar ej oskyddade trafikanter
Håller bra avstånd till framförvarande bil	Långa tidsluckor
Samma hastighet oavsett tätort eller landsväg	Svängrorelser går "knyckigt" och obestämt
Något kan utlösa plötslig inbromsning	Tidig inbromsning
	Håller sig ej till trafikrytmen
	Stor risk för felbeteenden, t ex fel varv i rondell

De äldre bilförarna håller lägre hastighet och följer inte samma körmönster som de yngre förarna vad beträffar acceleration och inbromsning. De äldre kan lätt identifieras eftersom de i regel inte följer trafikrytmen, påstår flertalet av de yngre fokusgruppsdeltagarna. Flera deltagare påpekade att de äldre ogärna ändrar färdriktning, vilket kan förklara varför de inte kör ut i vägrenen.

5.1.5 Slutsatser och diskussion

Slutsatsen är att äldre bilförare ses som en karateristisk grupp i trafiken i fråga om körbeteende, men inte mer utmärkande än andra grupper. Yngre bilförare registrerar de signaler som de äldre sänder ut, men det är ännu oklart hur detta påverkar de yngre förarnas beteende.

De två första temana syftade till att sätta äldre bilförare i relation till övriga trafikantgrupper. Det framkom att äldre bilförare är en grupp i trafiken som de yngre förarna lägger märke till, men de är inte mer utstickande än andra grupper. Yngre bilförare är snarare en mer karateristisk och utmärkande grupp än äldre genom höga hastigheter och risktagande. Äldre bilförare tycktes vara mindre lättpåverkade av sina medtrafikanter än yngre förare, vilket säkerligen har att göra med en med åldern ökande självkänsla och distans till sig själv. De yngre bilförarna tenderade att vilja följa med i trafikrytmen och inte sticka ut mer än andra. Inga slutsatser kan däremot dras huruvida de yngre påverkar andra bilister eller inte.

Det sista temat syftade till att enbart diskutera äldre bilförare ur ett yngre perspektiv. I diskussionen uppvisade de yngre deltagarna goda kunskaper i de äldre bilförarnas situation och en förståelse för varför de äldre kör mer försiktigt än yngre. Däremot påstod sig ingen visa större hänsyn mot de äldre bilförarna. De yngre bilförarna uppfattade de äldre som en fara i trafiken, men att den största faran utgjorde de äldre för sig själva. I detta sammanhang poängterades avsaknaden av obligatoriska testmoment för att få fortsätta köra bil efter en viss ålder, vilket även de äldre fokusgruppsdeltagarna instämde i. Hypotesen att yngre bilförare känner igen en äldre förare utan att se själva föraren kunde därmed påvisas. De yngre deltagarna identifierade en rad signaler som äldre sänder ut, vilka uteslutande handlar om de äldres körbeteende.

Frågan återstår huruvida gruppens sammansättning påverkade resultatet eller inte. Sammansättningen av deltagare i fokusgrupperna är avgörande för resultatet. I de yngres fokusgrupp utgjordes deltagarna till stor del av välutbildade och intellektuella individer med en stor portion "korrekta" åsikter om äldre bilförare. Lyckligtvis fanns det även ett par deltagare som fick representera genomsnittsmänniskan, vilka kompenserade för den skeva sammansättningen. De två första temana gav färre åsikter och fördomar om äldre bilförare än förväntat. Det sista temat – äldre bilförare – lockade dock deltagare att till fullo ventilera sitt tyckande. I den äldres fokusgrupp var antalet deltagare visserligen lågt, men de fem som deltog var mycket öppna och hade skilda åsikter i flera frågor. Resultatet skulle troligtvis inte förändras med fler äldre deltagare.

5.2 Resultat från djupintervjuerna

I fokusgrupperna framkom flera intressanta synpunkter från de yngre deltagarna. För att testa huruvida detta var den allmänna uppfattningen bland yngre bilförare eller inte gjordes även djupintervjuer. De mer personliga djupintervjuerna var även tänkta att ge djupare och mer specifika svar än de som gavs i fokusgrupperna.

5.2.1 Om deltagarna i djupintervjuerna

Deltagarna i djupintervjuerna utgjordes av elva stycken män och nio stycken kvinnor. Åldrar i intervallet 22 till 34 år fanns representerade med en medelålder på 28 år. Den genomsnittliga deltagaren hade haft sitt körkort i åtta år och använde bilen flera gånger i veckan för olika ärenden. Sammansättningen av deltagare i djupintervjuerna uppvisade en större variation med avseende på ålder, kön och sysselsättning än vad som var fallet i de yngres fokusgrupp.

5.2.2 Olika personer och grupper i trafiken – tema 1

Mer än hälften av de intervjuade pekade ut äldre bilförare som en grupp i trafiken, vilken känns igen på dess körbeteende. Yngre bilförare var ytterligare en grupp som pekades ut som en karakteristisk grupp. Andra grupper som nämndes var övningskörare, medelålders förare, yrkesförare och personer som kör mycket i tjänsten. Flera deltagare poängterade även att det är svårt att generalisera grupper i trafiken grundat på dessa gruppers körbeteende.

Rent spontant nämndes hastigheten som ett igenkännande såväl hos yngre som hos äldre. De yngre är de som kör fortare och med större risktagande, medan äldre kör försiktigare och undviker att chansa. Flertalet deltagare poängterade att det inte alltid är äldre som kör på ett visst sätt. Vissa äldre bilförare kör sakta, medan andra inte sticker ut alls. Vidare fanns det även andra personer som kör som äldregruppen och i det här sammanhanget nämndes medelålders kvinnor och även vissa yngre tjejer.

5.2.3 Äldres och yngres olyckor – tema 2

Nästintill samtliga av de tillfrågade framhöll yngre bilförare som den förargruppen med högst olycksrisk. I det här sammanhanget nämnde man återigen de yngres hastighet som ett stort problem samt att de tar större risker i kombination med mindre erfarenhet än de äldre förarna. Det fanns även flera deltagare som menade på att både de yngre och de äldre har i princip lika hög risk, men att de står för olika typer av olyckor. Singelolyckor är den olyckstyp där yngre förmodas vara överrepresenterade. Äldre antas exempelvis inte köra rattfulla i lika hög utsträckning. Deltagarna angav faktorer som bristande syn och hörsel och försämrade reaktionsförmåga som bidragande till de äldres olyckor. Ett par deltagare nämnde även uppmärksamhetsförmågan och att kunna bedöma hastigheter som en faktor.

5.2.4 Erfarenheter av äldre bilförare – tema 3

Den tydligaste signalen var hastigheten och den försiktigare körstilen enligt deltagarna. Det framkom att de äldre är dåliga på att visa vart de ska, såväl med placering och hastighetsval som med färdriktningsvisarna. De uppvisar en osäkerhet och kan te sig okontrollerade i vissa

trafiksituationer. Det går ryckigt och helt plötsligt kan den äldre byta fil eller köra rakt ut i en korsning. Andra signaler, förutom körbeteendet, är en lägre och framåtlutad sittställning samt att de äldre ofta kör gamla och mindre bilar.

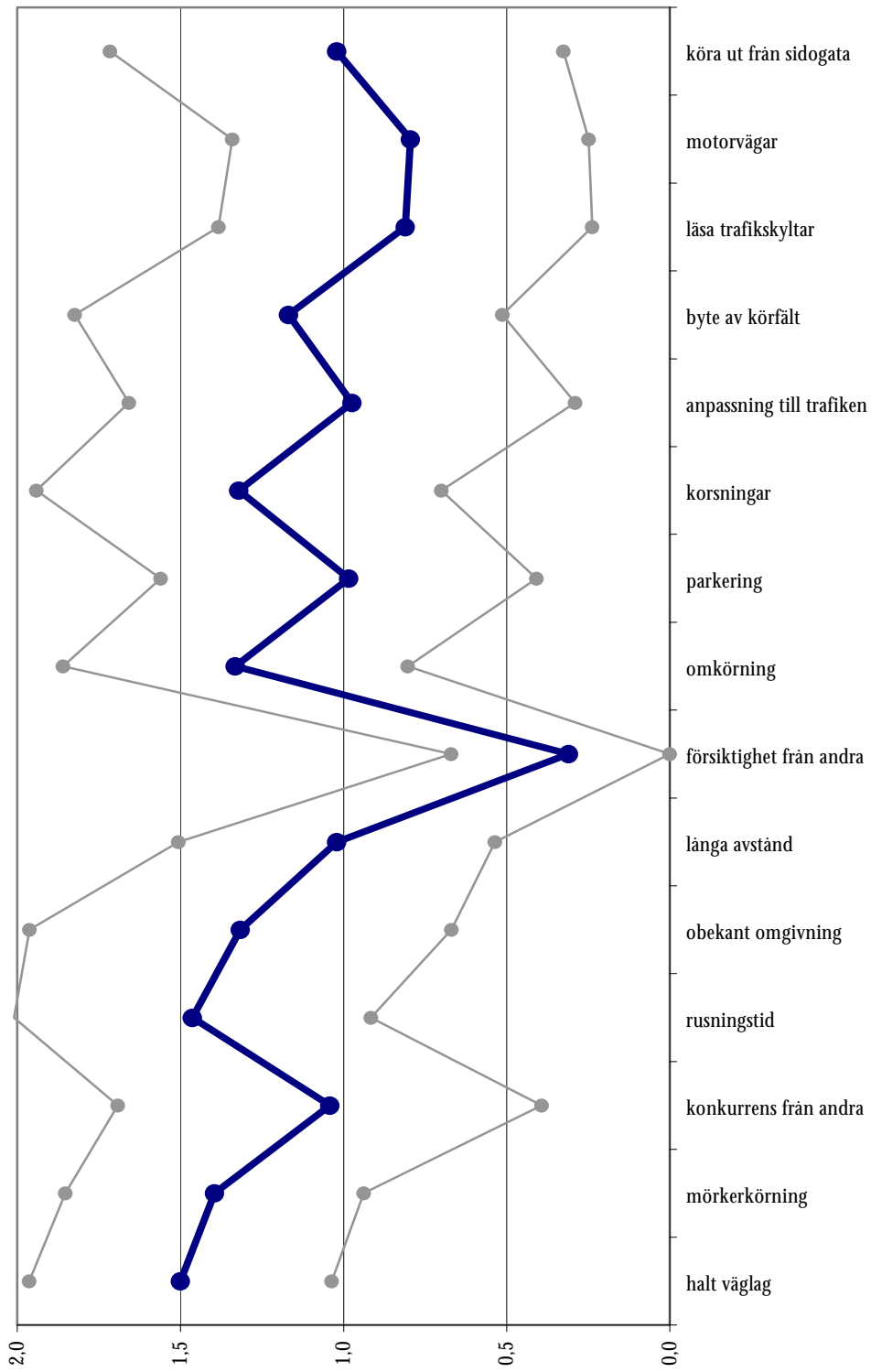
Flera deltagare framhöll att den äldre främst känns igen på sträckor och inte lika tydligt i korsningar i stadstrafik. Vid landsvägskörning kör den äldre saktare, placerar sig utmed mittlinjen och går ogärna ut i vägrenen.

De tillfrågade identifierade en rad moment som uppfattas som särskilt svåra för äldre bilförare. Rondellkörning är ett moment som ofta nämndes. Trafiksituationer där det händer mycket samtidigt, till exempel korsningar, är svåra moment för de äldre. Vänstersväng samt att hålla uppsikt framåt, bakåt och åt sidan är ytterligare svårigheter, liksom mörkerkörning och halt väglag. De tillfrågade fick även fylla i ett formulär där flera moment skulle rangordnas med avseende på hur stressande de ansågs vara för den äldre bilföraren. Figur 10 visar hur de yngre svarade. Eftersom 21 personer deltog i djupintervjuerna är det svårt att kvantifiera de yngres svar och figur 10 visar att spridningen bland de yngres svar är mycket stor. I tabell 7 jämförs de intervjuades svar med de svar som äldre bilförare gett i en finsk-svensk studie (se figur 7). Svaren är rangordnade placeringsmässigt och jämförelsetalet anger hur många placeringar de yngres svar är från de äldres. Ett negativt jämförelsetal innebär att de yngre undervärderat hur pass stressande den aktuella trafiksituationen upplevs av den äldre, medan ett positivt tal innebär en övervärdering.

Tabell 7. Stressande trafiksituationer för äldre bilförare rangordnade av äldre (Hakamies, 1999) respektive av yngre deltagarna i djupintervjuer. Svaren är rangordnade placeringsmässigt där prickarna anger hur många placeringar de yngres svar skiljer sig från de äldres

	Äldre om sig själva	Yngre om äldre	Jämförelse
1	halt väglag	halt väglag	
2	påverkan från andra	rusningstrafik	• • 2
3	mörkerkörning	mörkerkörning	
4	rusningstrafik	omkörningar	• • • • 4
5	obekant omgivning	korsningar, rondeller	• • • • • 5
6	långväga körning	obekant omgivning	• -1
7	försiktighet från andra	byte av körfält	• • • • • 6
8	omkörningar	påverkan av andra	• • • • • • -6
9	parkeringsmomentet	långväga körning	• • • -3
10	korsningar, rondeller	köra ut från sidogata	• • • • • 5
11	anpassning till trafiken	parkeringsmomentet	• • -2
12	läsa trafikskyltar	anpassning till trafiken	• -1
13	byte av körfält	läsa trafikskyltar	• -1
14	motorvägskörning	motorvägskörning	
15	köra ut från sidogata	försiktighet från andra	• • • • • • • • -8

Syftet med att låta de yngre deltagarna i djupintervjuerna rangordna olika trafiksituationer på ovan nämnda vis var att få ett mått på kunskapen om äldre bilförare. Det var i sammanhanget intressant att få veta vilka trafiksituationer som yngre tror är stressande för de äldre och vilka som faktiskt är det. Tabell 7 visar att påverkan från andra samt försiktighet från andra är två stressfaktorer som undervärderats mest av de yngre. När de har fyllt i formuläret har flera deltagare gett kommentarer som att äldre själva är så pass försiktiga att de inte blir stressade av andras försiktighet, snarare tvärtom. De yngre deltagarna trodde inte heller att äldre påverkas speciellt nämnvärt av sina medtrafikanter och vissa trodde till och med att de äldre inte märker av sina medtrafikanter överhuvudtaget. I själva verket är påverkan från andra rankad på andra plats av de äldre bilförarna i den finsk-svenska studien. Faktorer som äldre och yngre var helt överens om är halt väglag (rankad 1 av 15), mörkerkörning (rankad 3 av 15) samt motorvägskörning (rankad 14 av 15). Omkörningar, korsningar, byte av körfält samt att köra ut från sidogata var stressfaktorer som de yngre deltagarna övervärderade.



Figur 10. Hur stressande de yngre deltagarna i djupintervjuer upplevde olika trafiksituationer för äldre bilförare. Svarsalternativ 0 är "inte stressande", 1 betyder "stressande men hanterbart" och 2 innebär "mycket stressande, så att man undviker situationen". Den mörka linjen anger medelvärden för deltagarnas svar och de ljusa linjerna ramar in intervallet för standardavvikelsen.

5.2.5 Samspel i trafiken – tema 4

Flertalet deltagare uppgav att de skärper uppmärksamheten när de kommer i kontakt med en äldre bilförare. De gör sig beredda på att vad som helst kan hända. Nästan ingen påstod att de visar hänsyn på det sätt som man kanske gör mot övningskörare, men inte heller många sa att de försöker stressa den äldre genom att tuta, blinka eller ligga tätt bakom bilen. Några deltagare medgav att de uppträtt riskfyllt på detta sätt. De andra uppgav att de visst försöker köra om, men att de undviker att pressa den äldre. De tillfrågade hade svårt att ange hur den äldre påverkas av deras agerande. Somliga trodde att den äldre inte ens uppmärksammar att de är i närheten, medan andra trodde att den äldre lätt blir stressad och då kan göra misstag.

5.2.6 Äldre bilförare i samhället och i media – tema 5

Samtliga deltagare var överens om att de äldre bilförarna borde genomgå ett lämplighetstest för att få fortsätta att köra bil. Här talade man om hälsoundersökningar där syn, hörsel och reaktionsförmåga testas. Vissa framhöll att det även borde finnas praktiska och teoretiska förarprov, medan andra tyckte att det vore överdrivet. De flesta framhöll att den äldre själv omöjligtvis kan upptäcka sin egen begränsning och de trodde inte heller att det fungerar med att låta den vanliga läkaren ansvara för den här kontrollen. Såväl trafikmiljöerna som trafikregler och vägmärken ser annorlunda ut än då de äldre tog sina körkort och de tillfrågade menade därför på att deras trafikfärdigheter måste fräschas upp. Samtidigt menade de tillfrågade på att få behålla sitt körkort och att kunna fortsätta köra bil är en mänsklig rättighet. Att berövas denna rätt är en kränkning.

5.2.7 Slutsatser och diskussion

De äldre bilförarna känns igen på sitt körbeteende och sänder alltså ut signaler, vilka påverkar de yngres agerande. I djupintervjuerna framkom att detta agerande präglas av en skärpt uppmärksamhet gentemot den äldre föraren snarare än ett riskfyllt beteende. De yngre är rädda om sig själva och om sin egen bil och undviker konfrontation med den äldre så långt som möjligt. Sedan finns det även grupper som betar sig riskfyllt gentemot de äldre, men dessa är klart färre än de som enbart skärper uppmärksamheten. Få visar hänsyn gentemot den äldre enbart för att den äldres skull. Hur de äldre bilförarna i sin tur påverkas av de yngres agerande framkom det emellertid inte mycket om.

Resultaten från djupintervjuerna överensstämmer med resultaten från fokusgrupperna, vilket visar på att det som framkom i fokusgrupperna kan ge en rättvis bild av den allmänna uppfattningen och vice versa. Genom intervjuerna har materialet dock blivit fylligare och med en högre detaljeringsgrad. Djupintervjuerna har även gett mer om samspelet i trafiken, det vill säga hur de yngre påverkas av de äldres signaler, än fokusgrupperna.

Urvalet av intervjudeltagare bestod av en mer skiftande sammansättning människor än vad som var fallet i fokusgrupperna vad beträffar sysselsättning. Flertalet av de intervjuade var frispråkiga och delade generöst med sig av sina tankar och upplevelser. Deltagarna i djupintervjuerna uppvisade en mer nyanserad bild av den äldre bilföraren. De framhöll exempelvis inte bara syn och hörsel som bidragande orsaker till äldres olycksinblandning, utan förde en djupare

diskussion. De gav flera exempel från då de personligen konfronterats med äldre bilförare och även om äldre släktingar och deras syn på bilkörning. Det ligger givetvis i metodens natur att materialet blir fylligare genom att personerna talar ut mer öppet om ämnet.

5.3 Resultat från olycksstudierna

5.3.1 Utgångspunkter och omfattning

För att studera verkliga händelser i trafiken som ett komplement till de yngre bilförarnas tankar och upplevelser gjordes en genomgång av Vägverkets djupstudier av dödsolyckor för åren 2000 och 2001 där både yngre och äldre bilförare varit inblandade. Syftet med dessa olycksstudier var att studera samspelet mellan yngre och äldre bilförare med fokus på följande två utgångspunkter.

- Om den yngre bilföraren påverkat den äldre föraren på något vis så att en olycka skett.
- Om den äldre bilföraren orsakat en olycka med en yngre förare där den yngre inte kunnat förutsäga den äldres beteende och därmed inte kunnat undvika olyckan.

Under åren 2000 och 2001 skedde 249 dödsolyckor med äldre personer över 70 år inblandade. Av dessa olyckor var 23 stycken intressanta för att studera samspelet mellan äldre och yngre bilförare. De utvalda olyckorna var intressanta eftersom både yngre och äldre bilförare var inblandade samt att olyckorna var av den karaktären att samspelet mellan de båda grupperna brustit i något avseende. Tabell 8 visar hur dessa olyckor fördelar sig på olyckstyper och visar att avsvängnings- och korsningsolyckor är den dominerande olyckstypen.

Tabell 8. Dödsolyckor med som kan härledas till samspelet mellan äldre och yngre bilförare för olika olyckstyper.

Olyckstyp	Omfattning
Avsvängning Den äldre bilföraren ska göra vänstersväng på landsväg och kolliderar med mötande bil.	● ● ● ● ● ● ● ● 8
Korsning Äldre kolliderar med yngre förare i korsning.	● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● 12
Vändning och backning Äldre bilförare, som gör U-sväng, blir påkörd bakifrån.	● ● 2
Upphinnande Yngre bilförare ska göra vänstersväng och blir påkörd bakifrån av äldre bilförare.	● 1

Den första utgångspunkten - att den yngre bilföraren faktiskt påverkat den äldre så att olycka på så vis skett - har inte olycksstudierna kunnat ge exempel på. Det behöver dock inte betyda att utgångspunkten var felaktig. Den yngre kan ha påverkat den äldre föraren så att olycka skett, men den valda metoden gav kanske för få ledtrådar. I Vägverkets djupstudier kunde man även utläsa vittnesuppgifter. Dessa byggde till stor del på den yngre bilförarens berättelse eftersom den äldre i regel omkom. Utan den äldres syn på det inträffade är det svårt att påvisa huruvida den yngres påverkan lett till olyckan eller inte.

Den andra utgångspunkten - att den äldre bilföraren orsakat en olycka med en yngre förare där den yngre inte kunnat förutsäga den äldres beteende och därmed inte kunnat undvika olyckan - ger olycksstudierna däremot flera exempel på. Samspelet mellan yngre och äldre bilförare fungerar inte alltid, vilket kan ligga bakom flera av olyckorna. Den äldre bilföraren ger signaler om att ha uppmärksammat sin medtrafikanter och visar därmed att den avser att stanna. Den äldre kör dock ofta långsamt och försiktigt och då särskilt i komplicerade trafikmiljöer som korsningar, cirkulationsplatser och vid vänstersväng. Detta ger den yngre signaler om att den äldre är på väg att stanna för att släppa fram andra fordon. Den yngre fortsätter därför i samma hastighet samtidigt som den äldre sakta rullar ut och korsar den yngres färdriktning. Denna typ av olyckor är allmänt förekommande under de två studerade åren 2000 och 2001 genom en överrepresentation av avsvängnings- och korsningsolyckor. Den äldre bilföraren tycks alltså inte alltid uppmärksamma att det kommer bilar. Det kan bero på nedsatt syn, nedsatt uppmärksamhetsförmåga och svårigheter att vrida huvudet i sidled. Förlängsamningen medför att förutsättningarna i korsningen hinner förändras från dess att föraren kontrollerat om kusten är klar till dess att föraren kör ut i korsningen. Vidare kan den äldre bilföraren ha svårigheter att bedöma medtrafikanternas hastigheter samt en relatering av medtrafikanternas hastigheter till den egna hastigheten med en underskattning som följd.

5.3.2 Slutsatser och diskussion

Ett bristande samspel mellan yngre och äldre bilförare ligger bakom ett flertal av de studerade dödsolyckorna, som skett under åren 2000 och 2001 där antingen den yngre missbedömt den äldres beteende eller tvärtom.

Olycksstudiernas första utgångspunkt – att den yngres påverkan av den äldre skulle ha lett till en olycka – kunde inte påvisas. Vittnesuppgifter kring aktuell olycka bygger nästan uteslutande på den yngre bilförarens berättelse eftersom den äldre bilföraren i de flesta fall är den som omkommit. Därmed finns en risk för att vittnesuppgifterna nyanseras till den yngres fördel och det faktum att denne skulle ha påverkat den äldre tenderar att avsiktligt glömmas bort. Under studiens gång identifierades en olycka där en yngre bilförare orsakat en olycka genom att placera sin bil tätt bakom en långsammare bil som kördes av en kvinna i 50-årsåldern och även blinkat. Kvinnan har då försökt uppmärksamma honom på han ligger för nära genom att bromsa nätt så att bromsljusen tänds, men den yngre föraren har då minskat avståndet ytterligare. Vid den efterföljande omkörningen körde den yngre föraren emot framförvarande bils bakparti varvid den yngres bil kommer över på motsatt körbana och kolliderar med mötande bil. Olyckan är inte aktuell för den här studien med anledning av de inblandades ålder, men den exemplifierar ett riskfyllt beteende hos den yngre föraren som kan vara orsak till konflikter mellan äldre och yngre.

Olycksstudiernas andra utgångspunkt – att en ömsesidig missuppfattning av respektive beteende skulle leda till en olycka – finns det belägg för. Av olycksmaterialet kvarstod 23 för samspelet relevanta olyckor efter bortsällning och av dessa visade flertalet på att den yngre bilföraren missbedömt den äldre förarens körbeteende. De båda förarna kommer samman i en korsning och den äldre ger signaler om att ha uppmärksammat sin medtrafikant och avser att lämna företräde. I själva verket har den äldre inte uppmärksammat den yngres bil och kollisionen är därmed ett faktum. Det finns även en möjlighet att den äldre har noterat bilen, men utgått från sitt eget körbeteende och därmed underskattat den yngres hastighet. Tidigare studier har visat att äldres körförmåga påverkas av naturliga åldersrelaterade förändringar, vilket bland annat leder till svårighet att uppskatta andra bilars hastighet.

Då de studerade olyckorna är dödsolyckor har olyckor av mindre allvarlighetsgrad ej studerats. Det finns en möjlighet att mindre allvarliga olyckor kan ge fler ledtrådar kring samspelet mellan äldre och yngre bilförare. Det kan möjligen vara så att mindre allvarliga olyckor och konflikter är en stor del av de äldres olyckor. Dessa sker i trafikmiljöer med lägre hastigheter, såsom korsningar och stadskörning, och orsakar kanske bara plåtskador men är ändå intressanta för att studera samspelet mellan yngre och äldre bilförare.

5.4 Resultat från förföljelseobservationer

5.4.1 Indelning av resultatet

Sammanlagt gjordes 42 förföljelser av äldre respektive yngre bilförare. Råmaterialet från dessa förföljelser visas i en sammanställning i bilaga 13. De förföljda äldre och yngre bilförarna kan delas upp i följande tre grupper utifrån sitt körbeteende.

- Typiska äldreförare
- De som kör som vem som helst
- Typiska yngreförare

De typiska äldreförarna sänder ut flertalet av de signaler som identifierades i fokusgrupperna och djupintervjuerna, till exempel kör långsammare och mer försiktigt. De typiska yngreförarna präglas av en mer framåt och aggressiv körstil. Mellangruppen, de som kör som vem som helst, följer trafikrytmen och sticker inte ut alls. Majoriteten av samtliga bilförare hör till mellangruppen. Tabell 9 visar hur förföljelserna fördelas mellan de tre grupperna.

Tabell 9. Förföljelse av äldre och yngre bilförare

	Förföljda äldre	Förföljda yngre
Typisk äldreförare	● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● 12	
Vem som helst	● ● ● ● ● ● ● ● ● ● 10	● ● ● ● ● ● ● 7
Typisk yngreförare	● ● 2	● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● 11

5.4.2 Förföljelse av äldre bilförare

Sammanlagt gjordes 24 förföljelser av äldre bilförare. Resultatet från förföljelsestudierna med äldre bilförare tyder på att dessa känns igen lättare i korsningar än på sträcka. Detta grundas på det faktum att de förföljda i regel höll bra fart på sträckorna, men uteslutande saktade ner i korsningarna och tillämpade ett mer försiktigt körbeteende. Eftersom studierna utfördes i tätort kan resultatet endast ge en bild av tätortsbeteendet. Resultatet tyder på att de äldre bilförarna är väl medvetna om trafikregler och att de även följer reglerna. De förföljda hade bra uppmärksamhet på oskyddade trafikanter och lämnade oftast fotgängare företräde. Användningen av färdriktningsvisare var god, även i cirkulationsplatser.

Resultatet från förföljelsestudierna visar att hälften (12 av 24) av de förföljda äldre bilförarna körde som typiska äldreförare. Dessa håller en lägre hastighet än sina medtrafikanter. Det behöver inte nödvändigtvis vara så att de kör långt under skyltad hastighet, men de kännetecknas främst av att de inte följer trafikrytmen. De förföljda typiska äldreförarna hade jämförelsevis svårt att komma igång när det slår om till grönt och kurvtagningar var mycket långsamma. De planerade i regel sin körning väl genom tidiga filbyten och de körde extra försiktigt vid vägarbeten och andra komplicerade trafiksituationer. På denna punkt uppvisade de äldre försöksförarna ett förutsägbart beteende och levde inte upp till det "oförutsägbara beteende" som påtalades av de yngre deltagarna i fokusgrupper och djupintervjuer. Resultatet visar även att knappt hälften (10 av 24) av de förföljda körde som vem som helst. Endast två av de förföljda körde som typiska yngreförare med en körstil där de agerade mer aggressivt, påtryckande och tog för sig mer.

5.4.3 Förföljelse av yngre bilförare

Sammanlagt gjordes 18 förföljelser av yngre bilförare. Resultatet tyder på att de yngre bilförarna i regel körde i skyltad hastighet eller över denna. De förföljda yngre bilförarna uppvisade även större nonchalans i fråga om laglydighet och uppmärksamhet. De var generellt sett sämre på att använda färdriktningsvisarna och inte bättre än de äldre på rondellkörning.

De yngre bilförarna kan delas in i undergrupper på motsvarande sätt som de äldre bilförarna och fördelningen på dessa undergrupper visas i tabell 6. Ingen av de förföljda yngre bilförarna uppvisade ett beteende som en typisk äldreförare, medan sex stycken av de förföljda körde som vem som helst. Majoriteten (11 av 18) körde alltså som typiska yngreförare. Dessa körde med högre hastighet på sträckor och i kurvor samt med en högre acceleration och kraftigare inbromsning än de typiska äldreförarna. De tog också för sig i trafiken i större utsträckning än de förföljda äldre bilförarna. De förföljda yngre ökade hellre farten när de har grönt för att slippa stanna för rött och körde ibland mot gult.

5.4.4 Slutsatser och diskussion

Det går att dra slutsatser från förföljelsestudierna. För det första kan det konstateras att de båda förargrupperna äldre respektive yngre inte är två homogena grupper. Många gånger kan man inte avgöra, genom att studera körbeteendet, huruvida föraren är äldre eller inte eftersom flera individer i gruppen äldre kör som vem som helst. Det finns även fall där äldre bilförare kör som yngre. Hälften av de förföljda äldre bilförarna körde emellertid som typiska äldreförare jämfört med ingen hos de yngre. För det andra dras slutsatsen att körbeteendet skiljer sig åt mellan grupperna. Det går alltså, vilket var arbetets utgångspunkt, att känna igen en äldre bilförare trots att man inte ser föraren. Dessa signaler, som identifierades med hjälp av fokusgrupper och djupintervjuer, existerar alltså. I tabell 10 följs signalerna på sträckor respektive korsningar upp. Eftersom förföljelseobservationerna skedde inom tätort har mestadels signalerna i korsningar kontrollerats.

Tabell 10. Uppföljning av äldre bilförares signaler på sträckor och i korsningar.

Sträckor	Stämmer	Stämmer ej	Ej kontrollerat
Längst fram i alla köer			✓
Kör sakta och försiktigt	✓		
Kör i sicksack-mönster			✓
Kör nära mittlinjen			✓
Kör ej ut i vägrenen			✓
Håller bra avstånd till framförvarande bil	✓		
Samma hastighet oavsett tätort eller landsväg			✓
Något kan utlösa plötslig inbromsning			✓
Korsningar	Stämmer	Stämmer ej	Ej kontrollerat
Blinkar i mycket god tid	✓		
Placerar sig rätt flera korsningar i förväg	✓		
Långsam acceleration, kryper fram	✓		
Missar att det slår om till grönt		✓	
Uppmärksammar ej oskyddade trafikanter		✓	
Långa tidsluckor	✓		
Svängrörelser går "knyckigt" och obestämt		✓	
Tidig inbromsning	✓		
Håller sig ej till trafikrytmen	✓		
Stor risk för felbeteenden, t ex fel varv i rondell			✓

De äldre försöksförarna var mer uppmärksamma i trafiken än vad de yngre deltagarna i fokusgrupperna och djupintervjuerna påpekade. Enligt förföljelseobservationerna kom försöksförarna igång bra när det slår om till grönt och de uppvisade även en skärpt uppmärksamhet gentemot oskyddade trafikanter. De yngre framhöll även att svängrörelser går "knyckigt" och obestämt, vilket inte heller kunnat påvisas i observationerna. Däremot gick de äldre försöksförarnas svängrörelser i allmänhet långsammare än medtrafikanternas. Tabell 11 visar en sammanfattande bild av den typiska äldre- respektive yngreföraren som förföljelseobservationerna ger.

Tabell 11. Generella drag för den typiska äldre- respektive yngreföraren.

Typisk äldreförare	Typisk yngreförare
Hälften av de förföljda äldre bilförarna	Hälften av de förföljda yngre bilförarna.
Kör skyltad hastighet och följer sällan trafikrytmen.	Kör gärna över skyltad hastighet och följer i större utsträckning trafikrytmen.
Försiktig körstil	Aggressiv körstil
Följer trafikregler	Kör efter känsla
Sänker farten i korsningar och stannar hellre för rött.	Ökar farten i korsningar för att hinna med grönt.

Syftet med att göra förföljelseobservationer av såväl äldre som yngre bilförare var att kunna jämföra de båda förargrupperna. Eftersom antalet förföljelser var relativt litet är det svårt att generalisera ett körbeteende gällande hela populationen äldre respektive yngre bilförare. Den här studien kan ses som ett antal nedslag i verkligheten, vilka emellertid ger en bild av hur körbeteendet ser ut hos de båda förargrupperna. Den valda metoden bygger även på subjektiva observationer, vilket naturligtvis medför att en observation inte är till hundra procent jämförbar med en annan. Det finns en risk att man som observatörer ser vad man vill se, men den risken minskades genom att studierna utfördes av mer än en observatör och det faktum att observatörerna registrerade systematiserad information. Förföljelseobservationerna påvisade en rad signaler, men visade ingenting om interaktion och kommunikation mellan yngre och äldre bilförare. Därför kompletteras denna metod med medåkandeobservationer.

5.5 Resultat från medåkandeobservationer

I medåkandeobservationerna kördes en förbestämd rutt med fem olika försöksförare. Bland deltagarna fanns två män och tre kvinnor representerade i åldersintervallet 72 till 80 år.

5.5.1 Förare 1

Den kvinnliga 79-åriga föraren körde en grå Skoda från slutet av 90-talet. Hennes körsätt karakteriserades av vaksamhet och försiktighet och hon kan klassas som en typisk äldreförare. Hon uppmärksammade de oskyddade trafikanter som tog eget företräde, men ignorerade ibland de som väntade vid övergångsställena. Föraren höll skyltad hastighet eller precis under, vilket medförde att hon följde med i trafikrytmen på Tornavägen och andra stadsmässiga gator, men blev frånåkt på Norra Ringen. I korsningarna avvaktade hon hellre än att köra på små marginaler.

Kön	kvinna
Ålder	79
Bil	grå Skoda kombi
Körstil	typisk äldreförare
Sittställning	långt fram, 10-i-2-grepp
Konflikter	• 1

Föraren samspelade med en yngre bilist i en vit BMW som kom i hög fart genom cirkulationsplatsen vid Öresundsvägen/Kobjersvägen. Även om den yngre föraren inte skulle korsa den äldre kvinnans färdväg valde hon att avvakta tills han försvunnit ut ur cirkulationen för att vara på den säkra sidan.

En konfliktsituation uppstod vid ett filbyte på Norra Ringen då föraren låg i högerfilen och skulle vänster in på Mobiliaområdet. Det kom bilar i relativt hög hastighet bakom förarens bil och hon valde att avvakta i sin högerfil tills de passerat. Hon saktade in och blinkade vänster och svängde först när sista bilen kört förbi. Hennes agerande ställde till förvirring bland medtrafikanterna varvid några av dem snabbt körde om medan andra väntade en stund bakom henne innan de också körde om.

5.5.2 Förare 2

Den kvinnliga 77-åriga föraren körde en vit Ford Fiesta från mitten av åttiotalet. Hon körde mycket försiktigt och lite osäkert och berättade själv att hon aldrig tar några risker. Hon körde långsamt och vaksamt på såväl sträckor som i korsningar och kan klassas som en typisk äldreförare. Föraren hade problem med att växla bilen och körde ofta på höga varvtal. Hon gav företräde för oskyddade trafikanter i god tid och planerade sin körning väl genom tidiga filbyten och användning av färdriktningsvisare i god tid. Hon berättade att bilen antagligen inte kommer att klara nästa besiktning och då kommer förmodligen bilkörningen vara över för hennes del.

Kön	kvinna
Ålder	77
Bil	vit Ford Fiesta
Körstil	typisk äldreförare
Sittställning	långt fram, 10-i-2-grepp
Konflikter	

I korsningen vid Tommegapsgatan/Biskopsgatan uppstod ett misstag i kommunikationen då föraren skulle svänga vänster in på Biskopsgatan samtidigt som en bil från Tunavägen skulle svänga vänster till Östra Vallgatan. Den mötande bilen var i färd med att tillämpa den så kallade "Stockholmssvängen", men den äldre föraren hade kört så pass långt fram att det var omöjligt. De båda förarna valde då att svänga vänster genom att korsa varandras färdriktningar. Missuppfattningen kunde den äldre hållas ansvarig för eftersom hon fortsatte att köra längre och längre fram i korsningen.

5.5.3 Förare 3

Den 72-årige manlige föraren körde en grön Skoda Fabia sedan av nyare årsmodell. Han höll laglig hastighet och växlade bra. Föraren följde trafikrytmen och körde som vem som helst. I korsningarna anades dock en marginell förlängsamning. Inga konflikter registrerades under färden, bara obetydliga misstag vid interaktion och kommunikation. Föraren kom exempelvis inte igång tillräckligt snabbt vid cirkulationsplatsen Norra Ringen/Getingevägen och en bakomvarande lastbil tutade. Föraren kommenterade med "äh, där en som nös" och körde glatt vidare.

Kön	man
Ålder	72
Bil	grön Skoda Fabia sedan
Körstil	kör som vem som helst
Sittställning	
Konflikter	

5.5.4 Förare 4

Den 72-åriga kvinnliga föraren körde en automatväxlad Peugeot 406 kombi av nyare modell. Hon höll laglig hastighet på de flesta avsnitt och strax över på andra, men kommenterade att hon försökte att hålla skyltad hastighet eftersom observatörerna var med. Det märktes att föraren är van vid att köra bil och hon körde uppmärksam och interagerade med sina medtrafikanter. Hon var dock ovan vid körning i Lunds stadskärna och körde långsamt här eftersom hon upplevde gatumiljön som trång. En moped körde om kvinnan på Tommegapsgatan så snart tillfälle gavs.

Kön	kvinn
Ålder	72
Bil	silver Peugeot 406 kombi, automatväxlad
Körstil	kör som vem som helst
Sittställning	
Konflikter	• 1

Vid korsningen Öresundsvägen/Kaprifolievägen skedde ett misstag i kommunikationen mellan den äldre föraren och en yngre förare i en mötande bil. Den äldre föraren skulle svänga vänster i den signalreglerade korsningen och den yngre skulle rakt fram. Det yngre närmade sig korsningen i slutet av grönfasen och ökade därför hastigheten rejält för att slippa stanna för rött. Den äldre föraren avvaktade därmed i sin vänsterfil för att lämna företräde för den yngre. Den yngre föraren ångrade sig emellertid och insåg att han inte hann och valde att bromsa in bakom stopplinjen och den äldre föraren fick snabbt utföra sin vänstersväng.

Under färden registrerades en konflikt i korsningen Boställsvägen/Traktorvägen. Föraren körde vänster in på Traktorvägen framför en mötande skåpbil som kom i hög hastighet på Boställsvägen från Gunnesbohället. Den mötande bilen fick bromsa in.

5.5.5 Förare 5

Den 80-årige manlige föraren körde en vit Mazda kombi av äldre modell. Han körde bestämt och höll bra fart på sträckorna. I korsningarna var han något mer försiktig och vaksam. Han hade under sin yrkesverksamma tid kört både spårvagn och buss, vilket gett honom körvana. Hans körsätt kan klassas som att han kör som vem som helst. Föraren tillämpade ett intressant användningssätt av färdriktningsvisarna. Han blinkade i god tid före korsningarna, men om han av någon anledning fick stå stilla och vänta slog han av färdriktningsvisarna igen. Dessa slog han återigen på då det var dags att köra.

Kön	man
Ålder	80
Bil	vit Mazda kombi
Körstil	kör som vem som helst
Sittställning	
Konflikter	

Föraren körde inkonsekvent när det gällde interaktioner i korsningar. I korsningen Boställsvägen/Traktorvägen svängde han framför en Volvo S70 som kom i hög hastighet på Boställsvägen från Gunnesbohället. Här gav han sken av att köra på små marginaler, men vid infarten till Mobiliaområdet från Traktorvägen inväntade han en mötande bil som närmade sig långt bortifrån i jämförelsevis låg hastighet.

5.5.6 Jämförelse av förarnas körbeteende på Norra Ringen

För att kunna jämföra körmönster mellan olika förare valdes en speciellt intressant delsträcka av rutten ut. Norra Ringen är en intressant sträcka av flera anledningar. Vägen är knappast stadsmässig och få håller skyltad hastighet (70 km/h). Utmed vägen finns flera korsningar, såväl signalreglerade korsningar som cirkulationsplatser och vid tillfället för studien finns även ett större vägarbetsområde.

- Förare 1 bromsade in hårt före första kurvan i vägarbetsområdet och fick därför växla ner, vilket hon gjorde efter kurvan. När hon väl passerat vägarbetsområdet höll hon högerfilen strax över skyltad hastighet (70-75 km/h) och blev frånåkt av flera bilar. Föraren tenderade att stanna långt bakom stopplinjen i korsningar, men hon hade inte fördröjning då det slog om till grönt och kom igång bra.
- Förare 2 körde mycket långsamt genom vägarbetsområdet och växlade ner i god tid före kurvorna. Hon blev omkörd av bakomliggande bilar så snart hon kom ut ur vägarbetsområdet. Därefter höll föraren högerfilen även då hon hamnade bakom en lastbil. Hon höll en bit under skyltad hastighet (60-65 km/h) och hade lite problem att komma igång då det slog om till grönt. Det berodde på en kombination av att det tog tid innan hon startade och vid starten uppstod ofta problem med dragläget och växlingen.

- Förare 3 höll bra fart genom vägarbetsområdet, men blev ändå omkörd av stressade medtrafikanter omedelbart efter området. Han höll först högerfilen, men bytte temporärt till vänsterfilen då det i en korsning var kö i det högra och helt fritt i det vänstra körfältet. Därefter höll han skyltad hastighet (70 km/h).
- Förare 4 körde fortast av samtliga försöksförare på Norra Ringen. Hon var uppe i 85 km/h som mest. I vägarbetsområdet hann föraren i fatt en lastbilskaravan som körde långsamt och hon valde vänster körfält för att köra om dom så snart hon kom ur området. Hon körde även om en personbil med hästsläp innan hon bytte tillbaka till högerfilen.
- Förare 5 följde trafikrytmen utmed hela sträckan och höll sig i höger körfält. Hans hastighetsmätare pendlade mellan 70 och 75 km/h.

Tabell 12 visar uppskattad hastighet för de fem äldre försöksförarna på Tornavägen (50 km/h), i stadskärnan (30 km/h) samt på Norra Ringen (70 km/h). Flera av förarna upplevde svårigheter och obehag med att köra genom de centrala delarna av Lunds tätort. Många kommenterade även valet av rutt med att "där kan man inte köra" eller "är inte där avstängt?".

Tabell 12. Uppskattade hastigheter för de fem förarna på tre delsträckor i ruten.

	Tornavägen	Stadskärnan	Norra Ringen
Förare 1	55	35	70-75
Förare 2	40-45	20-25	60-65
Förare 3	45-50	30	70
Förare 4	50	25-30	80-85
Förare 5	55	30	70-75

Sammanfattningsvis tenderade tre av de äldre försöksförarna att inte hålla sig till trafikrytmen längs Norra Ringen utan höll sig snarare till skyltad hastighet. Två av försöksförarna höll något högre hastighet och accelererade aningen kraftigare än övriga försöksförare. Samtliga förare uppvisade god användning av färdriktningsvisarna samt körde med goda tidsmarginaler. De lämnade stort avstånd till framförvarande bil och planerade i regel sin körning flera korsningar i förväg.

5.5.7 Slutsatser och diskussion

Resultatet från medåkandeobservationerna och förföljelseobservationerna ger en liknande bild av den äldre bilföraren vad beträffar körbeteende. Målet med medåkandeobservationerna är dock inte att ge en generaliserbar bild av de äldre bilförarnas körbeteende utan snarare att ge en bild av hur olika de äldre bilförarna är. Några lever visserligen upp till våra förväntningar på den typiska äldreföraren, men långt ifrån alla. Exempelvis är användningen av färdriktnings-

visarna vid rondellkörning bättre än vad som påtalades av deltagarna i fokusgrupper och djupintervjuer.

När det gäller iakttagen kommunikation och interaktion var antalet observationer så pass litet att det är svårt att dra några slutsatser. Under observationerna inträffade flera incidenter och antalet upplevs intuitivt som stort i relation till de få medåkandeobservationer som gjordes. Det kan bero på att äldre bilförare i allmänhet ger upphov till, alternativt deltar i, fler incidenter än andra förargrupper. Det kan även bero på att observatörernas närvaro stressade försöksförarna så att dessa hindrades från att bete sig som vanligt. Resultatet påverkas även av vilken dag som medåkandeobservationen gjordes eftersom mängden trafik skilde sig väsentligt åt. När det är lite trafik, blir antalet interaktioner litet. Vidare är det intressant att diskutera urvalet av försöksförare. Deltagandet i denna studie var givetvis frivilligt, vilket kan medföra att det enbart är de äldre som känner sig säkra med bilkörningen som deltar. Detta påverkar resultatet eftersom det kan tänkas att försöksförarna körde bättre än den genomsnittliga äldre föraren.

6 Slutsatser

Arbetet har skett med utgångspunkt i hypoteserna i tabell 2 på sidan 27 och en uppföljning av uppställda hypoteser är ett sätt att dra slutsatser.

Hypotes 1

Yngre bilförare känner igen en äldre bilförare på deras körbeteende. Körbeteendet är en signal, som registreras av de yngre förarna. Andra signaler är sittställningen och typ av bil.

Kontroll av hypotes			Verifiering av hypotes		
helt	delvis	ej	sann	delvis	falsk
✓			✓		

Äldre är en grupp i trafiken som yngre lägger märke till, men de äldre är inte mer utstickande än andra grupper, visar resultatet från fokusgrupperna och djupintervjuerna. Först och främst är det ett försiktigare körbeteende som de yngre lägger märke till hos den äldre och i andra hand är det sittställningen och typen av bil. Signaler i form av körmonster har även kunnat påvisas med hjälp av förföljelse- och medakandeobservationer. Möjligen kan det vara så att äldre lättare känns igen under landsvägskörning än i stadskörning. Under landsvägskörning sägs den äldre köra långsamt utmed mittlinjen och utan vilja att underlätta för bakomvarande trafik, ett påstående som den här studien dock ej haft möjlighet att undersöka.

Hypotes 2

De yngre bilförarnas beteende påverkas av de signaler som äldre sänder ut. På så vis visar den yngre hänsyn gentemot den äldre, avvaktar och uppmärksammar situationen eller betar sig på ett riskfyllt sätt genom att försöka styra situationen.

Kontroll av hypotes			Verifiering av hypotes		
helt	delvis	ej	sann	delvis	falsk
	✓		✓		

Fokusgrupper och djupinterjuver har visat på att de yngre skärper uppmärksamheten vid konfrontation med äldre bilförare och även försöker undvika den äldre för att undgå att råka illa ut. Få visar större hänsyn mot äldre bilförare och endast några medger att de medvetet försökt stressa den äldre genom att tuta, blinka eller genom att ligga tätt bakom bilen. Under landsvägskörning anklagas den äldre för att vara såväl irritationsmoment som farlig då deras beteende genererar riskfyllda omkörningar. Det sistnämnda finns det emellertid inga belegg för. Olycksstudierna har inte heller gett fler ledtrådar i undersökningen av yngres påverkan av äldre.

Hypotes 3

De yngres agerande påverkar i sin tur den äldre bilföraren.

Kontroll av hypotes			Verifiering av hypotes		
helt	delvis	ej	sann	delvis	falsk
✓			✓		

Det verkar vara så att de äldre är den åldersgrupp som generellt sett är minst lättpåverkad. Yngre fokusgruppsdeltagare tror att äldre inte alls lägger märke till sina medtrafikanter, men resultatet från förföljelse- och medåkandeobservationer tyder på att den äldre i högsta grad är uppmärksam i trafiken. Den uppställda hypotesen syftar egentligen på hur den äldre påverkas av den yngres agerande enligt hypotes 2, men utifrån denna synvinkel kan inga slutsatser dras.

Hypotes 4

Äldres körbeteende avviker från de yngres, vilket kan anses ligga bakom olyckor där både yngre och äldre bilförare är inblandade. Samspelet mellan den yngre och äldre bilföraren kan brista i att den yngre bilföraren inte förstätt den äldres signaler och därför inte anpassat sig till dessa eller att den äldre på motsvarande sätt missbedömt den yngres beteende.

Kontroll av hypotes			Verifiering av hypotes		
helt	delvis	ej	sann	delvis	falsk
✓			✓		

Samspelet mellan yngre och äldre bilförare fungerar inte alltid, vilket kan ligga bakom flera av olyckorna. Eftersom körbeteendet skiljer sig åt mellan yngre och äldre bilförare finns det en risk att den yngre misstolkar den äldres signaler och vice versa. Detta påvisades i olycksstudierna.

Hypotes 5

De florerar en hel del fördomar kring ämnet äldre bilförare, vilka grundar sig på okunskap hos de yngre bilförarna. Rätt kunskaper skulle underlätta samspelet mellan yngre och äldre.

Kontroll av hypotes			Verifiering av hypotes		
helt	delvis	ej	sann	delvis	falsk
✓			✓		

De yngre fokusgruppsdeltagarna har varierande kunskaper om äldre bilförare. De allra flesta är överens om att äldre bilförare kör försiktigare än övriga åldersgrupper. Förståelsen för detta skulle underlättas om de yngre visste varför de äldre kör försiktigt och att de äldres försiktiga beteende snarare främjar trafiksäkerheten än hindrar framkomligheten. Ökade kunskaper om äldres körbeteende i exempelvis korsningar underbygger en förståelse mellan förargrupperna, vilket är en förutsättning för ett fungerande samspel. Omvänt kan även den äldre förargruppen

behöva tillföras kunskaper om trafikanters skiftande beteenden och dess betydelse för samspelet. Andra fördomar och okunskaper hos de yngre rör sig om obligatoriska hälsokontroller och naturliga åldersförändringars betydelse för bilkörningen, men dessa fördomar har mindre betydelse för samspelsfrågan.

Hypotes 6

Äldre inser inte själva när det är dags att sluta köra bil. Obligatoriska hälsokontroller är ett bra sätt att få bukt med olämpliga äldre förare

Kontroll av hypotes			Verifiering av hypotes		
helt	delvis	ej	sann	delvis	falsk
✓					✓

Tidigare genomförda litteraturstudier har visat att obligatoriska hälsokontroller inte är en garanti för att sälla bort olämpliga bilförare. Det är svårt att enbart genom att testa syn, hörsel och reaktionsförmåga undersöka lämpligheten som bilförare eftersom det finns faktorer som spelar större roll ur trafiksäkerhetsynpunkt. Danska myndigheter undersöker möjligheten att även testa förekomst av demenssjukdom, eftersom demens har stor betydelse för olycksrisken. Demens har betydelse även i ett tidigt stadium, men är då mycket svårt att upptäcka. Såväl äldre som yngre fokusgruppsdeltagare var överens om att det är svårt för den äldre att själv avgöra när det är dags att upphöra med sin bilkörning.

Hypotes 7

Att hindra äldre från bilkörning är inte bra för individen, men kan ha positiva effekter för samhället. Individens valfrihet begränsas på så vis, men den totala trafiksäkerheten förbättras

Kontroll av hypotes			Verifiering av hypotes		
helt	delvis	ej	sann	delvis	falsk
✓					✓

Att hindra äldre från bilkörning är inte bra för individen, men inte heller för samhället i stort. Den totala trafiksäkerheten försämras om stora grupper äldre tvingas sluta köra bil eftersom olycksrisken höjs när fler förflyttar sig som fotgängare eller som cyklister. Att få körkortet indraget kan innebära en social isolering för den enskilde och äldre som är passiva och sjuka är kostsamt för samhället. Många äldre bilförare väljer själva att begränsa sin körning till dagtid och undviker svåra trafiksituationer för att kunna köra utan stress. Detta leder till begränsningar i de äldre förarnas tillgänglighet.

7 Diskussion

Äldre bilförare är en karakteristisk grupp, men de är inte mer utmärkande än andra åldersgrupper. De äldre sänder ut signaler framförallt i form av körmönster, men även sittställning och typ av bil. Dessa signaler registreras av de yngre bilförarna och påverkar deras beteende. Den yngre skärper uppmärksamheten och avvaktar hellre än att konfronteras med den äldre bilföraren. Få visar större hänsyn mot äldre än mot andra grupper, men några påverkar de äldre på ett riskfyllt sätt genom att tuta och ligga tätt bakom. Hur de äldre i sin tur påverkas av de yngres beteende är oklart. Samspelet mellan yngre och äldre bilförare brister i många fall eftersom körbeteendena skiljer sig åt. Den ena gruppen har förväntningar på den andra som inte stämmer överens med verkligheten, vilket kan medföra konflikter eller till och med olyckor. Det finns många fördomar om äldre bilförare. Rätt kunskaper skulle underlätta förståelsen mellan de båda grupperna och höja acceptansen gentemot äldre bilförare.

Hypotesprövningens kvalitet styrs av en rad faktorer såsom sammansättning av deltagare och försöksförare, antal observationer samt metoden i sig. I de yngres fokusgrupp utgjordes deltagarna till stor del av välutbildade och intellektuella människor med mestadels "korrekta" åsikter om äldre bilförare. Lyckligtvis fanns det även ett par deltagare som får representera genomsnittsmänniskan, vilka kompenserar för den skeva sammansättningen. I den äldres fokusgrupp var antalet deltagare visserligen lågt, men de fem som deltog var mycket öppna och hade skilda åsikter i flera frågor. Resultatet skulle troligtvis inte förändras med fler äldre deltagare. Urvalet av intervjudeltagare bestod av en mer skiftande sammansättning människor än vad som var fallet i fokusgrupperna. Flertalet av de intervjuade var frispråkiga och delade generöst med sig av sina tankar och upplevelser. Det ligger givetvis i metodens natur att materialet blir fylligare genom att personerna talar ut mer öppet om ämnet. Vidare är det intressant att diskutera urvalet av försöksförare till observationerna i fält. Deltagandet i medåkandeobservationerna var givetvis frivilligt, medan de förföljda förarna utsätts för ett försök utan medtycke. I medåkandeobservationerna kan det medföra att det enbart är de äldre som känner sig säkra med bilkörningen som deltar, vilket säkerligen påverkar resultatet eftersom det kan tänkas att försöksförarna kör bättre än den genomsnittliga äldreföraren.

Antalet förföljelse- och medåkandeobservationer var relativt litet, vilket gör det svårt att generalisera ett körbeteende gällande hela populationen äldre respektive yngre bilförare. Den här studien kan ses som ett antal nedslag i verkligheten, vilka emellertid ger en bild av hur körbeteendet ser ut hos de båda förargrupperna. Observationerna ger även en bild av hur olika förarna inom respektive åldersgrupp är. När det gäller iakttagen kommunikation och interaktion var antalet iakttagelser så pass litet att det är svårt att dra några slutsatser. Under observationerna inträffade flera incidenter, där ofta den äldre var vållande, och antalet upplevs intuitivt som stort i relation till de få medåkandeobservationer som gjordes. Det kan bero på att äldre bilförare ger upphov till, alternativt deltar i fler incidenter än andra förargrupper. Det kan även bero på att observatörernas närvaro stressade den äldre så att denne hindrades från att bete sig som vanligt. Metoden bygger på det faktum att försöksföraren inte påverkas nämnvärt av observatörernas närvaro, men när det gäller de äldre bilförarna upplevdes det som att en viss

påverkan ändå skedde. Problemet minimeras dock genom att försöksförarna utgjordes av fokusgruppsdeltagare och därmed var bekanta med såväl observatörerna som projektet. Resultatet påverkades även av vid vilket tillfälle som observationerna gjordes eftersom mängden trafik skiljde sig väsentligt åt. När det är lite trafik, blir exempelvis antalet interaktioner mindre.

Metoden i sig spelar roll för hypotesprövningens kvalitet. I de genomförda olycksstudierna har enbart dödsolyckor studerats och ej olyckor av mindre allvarlighetsgrad. Det finns en möjlighet att mindre allvarliga olyckor kan ge fler ledtrådar kring samspelet mellan äldre och yngre bilförare. Det kan möjligen vara så att mindre allvarliga olyckor och konflikter är en stor del av de äldres olyckor. Dessa olyckor sker i trafikmiljöer med lägre hastigheter, såsom i korsningar och vid stadskörning, och orsakar kanske bara plåtskador men är ändå intressanta för att studera samspelet mellan yngre och äldre bilförare. När det gäller den valda metoden för observationer i fält bygger denna på subjektiva observationer, vilket naturligtvis medför att en observation inte är till hundra procent jämförbar med en annan. Det finns en risk att man som observatörer ser vad man vill se, men den risken minskas genom att man är mer än en observatör samt det faktum att systematiserad information samlas in.

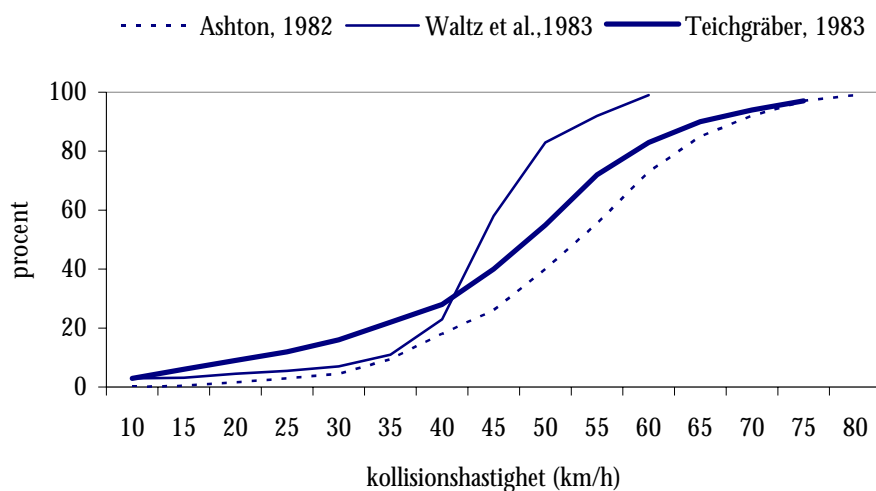
Andelen äldre körkortinnehavare kommer att öka nämnvärt i framtiden, dels eftersom andelen äldre ökar totalt sett och dels eftersom antalet kvinnliga körkortsinnehavare blir fler. Det innebär i praktiken att normen för hur körbeteendet ter sig kommer troligtvis att förändras över tiden eftersom de äldres beteende får större genomslag för trafiken i sin helhet. Även många medelålders kvinnor och yngre tjejer uppvisar liknande körbeteenden som äldre och dessa kvinnor utgör en betydande del av bilförarna. Detta kan i det stora hela bedömas som en positiv utveckling då de äldres beteende karakteriseras av exempelvis en högre regelefterlevnad än vad som är fallet hos yngre bilförare.

Arbetet belyser problem vad gäller samspelet mellan yngre och äldre bilförare. Det finns ett behov av ökade kunskaper inom området, vilket detta arbete kan ses som ett avstamp inför. Av inträffade dödsolyckor under åren 2000 och 2001 uppskattas en tiondel av äldreolyckorna vara relevanta för samspelsfrågan. Att dessa olyckor är påverkbara gör detta arbete meningsfullt. Andelen samspelsolyckor kan påverkas genom ökade kunskaper hos såväl de yngre och äldre bilförarna som systemutformarna. Eftersom avsikten av att utföra en handling baseras på attityden till beteendet innebär en negativ attityd gentemot äldre bilförare att risken är större att personen handlar därefter. Genom att sprida kunskap om olika trafikanters skiljda beteenden finns det en möjlighet att situationer där samspelet brister på grund av missuppfattning av signaler undviks. Här kan körkortsutbildningen spela en viktig roll. Trafiklärare kan behöva en vidareutbildning i ämnet äldre bilförare för att förmedla rätt kunskaper till eleverna i trafikskolorna samt för att kunna visa relevanta exempel i verkligheten. Genom att lära ut exempelvis varför de äldre kör mer försiktigt än andra kan förståelsen mellan yngre och äldre öka. I fokusgrupperna och djupintervjuerna framkom nämligen att de yngre deltagarna uppvisar en högre acceptans gentemot den som kör saktare om de vet varför medtrafikanten kör som den gör. Vidare bör trafikskolorna förmedla kunskap om yngres och äldres olyckrisk och särskilt poängtera den äldres förhöjda skaderisk som en anledning till att visa hänsyn. Det finns en fördel med att överlåta en större del av trafikutbildningen till grund- och gymnasieutbildningarna eftersom det ger större utrymme för teoretiska moment. Det

föreligger även ett kunskapsbehov med avseende på äldre bilförare hos befolkningen som helhet. Det finns även ett behov av kontinuerlig uppdatering av glömd och nytillkommen information kring allmän trafik kunskap. Här spelar kommunerna och Vägverket en viktig roll.

I de yngres fokusgrupp samt i djupintervjuerna påtalades sträckor vara problematiska ur olyckssynpunkt, men olycksstudierna har visat att korsningar är mer problematiska för de äldre. Problemet på sträckorna är snarare ett irritationsmoment och framkomlighetsproblem för de yngre än ett trafiksäkerhetsproblem. Den äldre bilförarens försiktiga körbeteende beskylls ofta vara orsak till äldres olycksinblandning där farliga situationer påstås uppstå vid omkörningar av de långsammare äldre förarna. Det finns emellertid ingen statistik på att äldre skulle vara överrepresenterade i omkörningsolyckor, varken när det gäller som omkörande eller som omkörd. I olycksstudierna påvisades samspelsproblematiken vad beträffar yngres och äldres skilda beteenden som avgörande för olycksutfallet i korsningar.

Dagens trafikplanering bygger på principen att korsningar där oskyddade trafikanter vistas i allmänhet hastighetssäkras med 30 km/h och i regel även med hastighetsdämpande åtgärder såsom gupp, avsmalningar och sidoförskjutningar. Risken att dödas som fotgängare vid olika kollisionshastigheter illustreras i figur 11 och visar att 30 km/h en gräns efter vilken risken ökar markant.



Figur 11. Risken att dödas som fotgängare vid olika kollisionshastigheter (Englund m.fl., 1998).

Att hastighetssäkra korsningar i tätort på detta sätt är en allmänt accepterad princip. Detta vinner även den äldre bilföraren på genom att trafiken i sin helhet blir lugnare. En implikation från denna studie är att på landsväg äldresäkra korsningar för att säkerställa acceptabla hastigheter i korsningar. Med tanke på de äldres skörhet uppkommer frågan om det möjligtvis, analogt med resonemanget ovan, finns en skadekurva för äldre bilförare för att på så vis erhålla acceptabla hastigheter även för landsvägskorsningar. Ytterligare en aspekt kring äldres skaderisk är vilka typer av fordon som är vanligt förekommande. Såväl fokusgrupper och djupintervjuer som observationer i fält har gett indikation på att äldre bilförare i högre utsträckning än andra

förargrupper kör äldre och mindre bilar. Om det verkligen förehåller sig så, påverkar detta de äldre bilförarnas skaderisk negativt.

Det finns farliga förare i alla åldersgrupper. Att förbjuda åldersgruppen äldre att köra bil för att komma åt den mindre andelen trafikfarliga äldreförare är inte en bra lösning. I den äldre förargruppen är förekomsten av demenssjukdom ett stort problem. Därför är det intressant att följa utvecklingen av det danska systemet med att även demenstesta de äldre bilförarna. Vanliga obligatoriska hälsokontroller uppvisar ingen framgång med att sälla bort olämpliga äldre bilförare, men om utfallet i Danmark är positivt finns det anledning att införa ett liknande system i Sverige.

8 Fortsatt arbete

Ett examensarbete är begränsat till tjugo veckors arbete. Ämnesområdet är dock mer omfattande än så, vilket innebär att det finns mycket mer att göra. Det här arbetet är ett avstamp mot fortsatt arbete och kan utökas inom framförallt följande områden.

För att studera samspelet mellan yngre och äldre är interaktionsstudier i korsningar med hjälp av videofilmning en bra, men tidskrävande metod. Metoden är beskriven i arbetet, men har valts bort av tidskäl. Interaktionsstudier kan ge svar på frågeställningar kring hur de yngre påverkas av de äldres signaler samt hur de äldre påverkas av de yngres agerande. Det är även möjligt att med hjälp av interaktionsstudier dra slutsatser om kommunikationen samt om eventuella brister i samspelet.

Olyckstudierna kan med fördel utökas till att omfatta en genomgång av polisrapporterade olyckor för att även olyckor av mindre allvarlighetsgrad ska kunna studeras. En nackdel med dessa är att de inte är lika utförliga som Vägverkets haveriundersökningar. Olyckstudier av dödsolyckor i det statliga vägnätet kan dock utökas till att även välja ut yngreolyckor för att undersöka yngre bilförarens påverkan av medtrafikanter oavsett ålder.

För att även kunna studera beteende under landsvägskörning för att kunna studera äldres signaler på sträckor kan förföljelseobservationerna kan utökas till landsvägskörning. I en mer omfattande studie är användningen av mätutrustad bil att föredra.

Medåkandeobservationerna kan utökas till antalet för att få ett större och mer generaliserbart underlag. Även här är det önskvärt att använda mätutrustad bil samt att utöka studien till att omfatta även yngre försöksförare för att kunna göra en jämförelse mellan de båda åldersgrupperna under samma rutt.

Ett stort urval är en förutsättning för att kunna göra statistiskt säkerställda uttalanden. Med ytterligare en fokusgrupp blir materialet fylligare och säkrare uttalande möjliggörs. Det hade tillfört arbetet ytterligare en dimension med en fokusgrupp bestående av både yngre och äldre deltagare. För att erhålla ett mer kvantifierbart underlag kan en enkätundersökning utföras. Det är ett tids- och resurskrävande arbetsförfarande och valdes därför bort i detta arbete. Med hjälp av en enkätundersökning är det möjligt att kunna kvantifiera och rangordna de äldres signaler och inte bara identifiera dem som hittills gjorts. Undersökningen om stressande trafiksituationer för de äldre blir mer relevant med ett större antal svar, vilket möjliggörs med en enkätundersökning.

Referenser

- Angelöw, B. (2000). *Introduktion till socialpsykologin*. ISBN 91-44-00597-0, Studentlitteratur, Lund.
- Ekman, L. Frank, M. Malm, M. Sandberg, E. (2003). *Olycksrapport Skåne 2002, Publikation 2003:85.*, Vägverket, Region Skåne. ISSN 140 1-9612.
- Englund, A. Gregersen, N. P. Hydén, C. Lövsund, P. Åberg, L. (1998). *Trafiksäkerhet – en kunskapsöversikt*. Kommunikationsforskningsberedningen och Studentlitteratur.
- Ericsson, E. (1996). *Att mäta bilars körmönster – En metodstudie*, Bulletin 137. Avdelningen Trafikteknik, institutionen för Teknik och samhälle, Lunds Tekniska Högskola.
- Ericsson, E. (2000). *Urban driving patterns – characterisation, variability and environmental implications*. Avdelningen Trafikteknik, institutionen för Teknik och Samhälle, Lunds Tekniska Högskola.
- Hakamies-Blomqvist, L. Heikkinen, S. (2000). *Aktörer på äldrebilförararenan*. VTI rapport 460, Väg- och transportforskningsinstitutet, Linköping.
- Hakamies-Blomqvist, L. Henriksson, P. Falkmer, T. Lundberg, C. Braekhus, A. (1998). *Körkortsdagnostik i allmänläkares dagliga patientarbete med äldre. En jämförelse av svenska och finska allmänläkares aktiviteter, kunskaper och attityder*. VTI rapport 431-1998, Väg- och transportforskningsinstitutet, Linköping.
- Hakamies-Blomqvist, L. Wahlström, B. (1999). *Why do older drivers give up driving?* Reprint from *Accident Analysis and Prevention*, Vol. 30, No. 3, pp. 305-312, 1998. VTI särtryck 321-1999. Väg- och Transportforskningsinstitutet, Linköping.
- Hjämdahl, M. (2002). *Effekten av aktiv gaspedal på förarbeteende – resultat från medakandeobservationer*. Delrapport 4 LundaISA. Avdelningen Trafikteknik, institutionen för Teknik och samhälle, Lunds Tekniska Högskola.
- Nilsson, G. (2000). *Peronbilsförare i singelolyckor – föraråder, fordonsvikt och fordonsålder*. VTI & KFB forskning/research 29. Väg- och Transportforskningsinstitutet och Kommunikationsforskningsberedningen, Linköping.
- Risser, R. (1985). *Behaviour in traffic conflict situations*. *Accident Analysis and Prevention* Vol. 17, No. 2, pp 179-197.
- Risser R. (2003). *Report of the EFPA Task force Traffic Psychology 1999-2003*, European Federation of Psychologist Associations EFPA, Brussels and Vienna
- SIKA (2002). *Transporter och kommunikationer, SIKA:s årsbok 2003*. Statens institut för kommunikationsanalys, 2002. ISBN 91-89586-24-7.

TFD (1984). Äldres säkerhet i trafiken, Olycksanalys, Litteraturstudie. TFD S 1984:1, Transportforskningsdelegationen, Stockholm.

Vilhelmsson, B. (1989). De äldres resvanor. TFB-rapport, 1989:10. Transportforskningsberedningen, Stockholm.

Vägverket (1998). Äldre bilförarens problem i trafiken. Publikation 1998:63, Vägverket. ISSN 1401-9612.

Vägverket (2003). Arbetsmaterial "Fånga kundbehov" Redovisning av etapp 1. Sektionen för Transport- och marknadsanalys 2003-06-27.

Elektroniska källor

Dagens Nyheter, 2003-09-02: "Gamla i trafikolyckor ofta demenssjuka".
<http://www.dn.se/DNet/jsp/polopoly.jsp?d=147&a=177415>, nerladdad 2003-09-03

Karolinska Institutet, 2003-09-02: Pressmeddelande "Äldre bilförare med oupptäckt demens kan utgöra trafikfara".
http://info.ki.se/news/media_services/press_releases/2003/demens_trafikfara_se.html,
nerladdad 2003-09-03

Statistiska Centralbyrån, 2003-09-18: Sveriges framtida befolkning 2002-2050
www.scb.se, nerladdad 2003-09-18

Vägverket, pressmeddelande 1998-11-24: "Vägverket deltar i Läkarstämman".
<http://www.vv.se/aktuellt/pressmed/1998/pressm62.htm>, nerladdad 2003-09-18

Muntliga källor

Rishøj Kjær Marlene, 2003-12-05. Samtalade om det danska systemet för obligatoriska hälsokontroller.

Risser Ralf, 2003-09-23. Samtalade om fokusgrupper och djupintervjuer.

Y

Urval till fokusgrupp																									
1	Födelseår: _____ Kön <input type="checkbox"/> ₁ Kvinna <input type="checkbox"/> ₂ Man																								
2	Din sysselsättning: _____																								
3	När tog du körkort? År _____																								
4	Hur ofta kör du bil och i vilket ärende? <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 40%;"></th> <th style="width: 20%;">Arbete/Skola</th> <th style="width: 20%;">Fritid</th> <th style="width: 20%;">Inköp</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Dagligen</td> <td><input type="checkbox"/>₁</td> <td><input type="checkbox"/>₁</td> <td><input type="checkbox"/>₁</td> </tr> <tr> <td>Flera gånger i veckan</td> <td><input type="checkbox"/>₂</td> <td><input type="checkbox"/>₂</td> <td><input type="checkbox"/>₂</td> </tr> <tr> <td>Flera gånger i månaden</td> <td><input type="checkbox"/>₃</td> <td><input type="checkbox"/>₃</td> <td><input type="checkbox"/>₃</td> </tr> <tr> <td>Sällan</td> <td><input type="checkbox"/>₄</td> <td><input type="checkbox"/>₄</td> <td><input type="checkbox"/>₄</td> </tr> <tr> <td>Aldrig</td> <td><input type="checkbox"/>₅</td> <td><input type="checkbox"/>₅</td> <td><input type="checkbox"/>₅</td> </tr> </tbody> </table>		Arbete/Skola	Fritid	Inköp	Dagligen	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₁	Flera gånger i veckan	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₂	Flera gånger i månaden	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₃	Sällan	<input type="checkbox"/> ₄	<input type="checkbox"/> ₄	<input type="checkbox"/> ₄	Aldrig	<input type="checkbox"/> ₅	<input type="checkbox"/> ₅	<input type="checkbox"/> ₅
	Arbete/Skola	Fritid	Inköp																						
Dagligen	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₁																						
Flera gånger i veckan	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₂																						
Flera gånger i månaden	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₃																						
Sällan	<input type="checkbox"/> ₄	<input type="checkbox"/> ₄	<input type="checkbox"/> ₄																						
Aldrig	<input type="checkbox"/> ₅	<input type="checkbox"/> ₅	<input type="checkbox"/> ₅																						
5	Vilka personer i trafiken anser du är mest problematiska? <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>																								
6	Vi vill gärna att du hjälper oss i vårt examensarbete genom att vara med i en diskussionsgrupp, kan du tänka dig det? Tisdagen den 7 oktober kl. 18.00. Du kanske har möjlighet att ställa upp för en mer personlig intervju? Namn: Adress: Telefonnr: Mobilnr: E-postadress: <input type="checkbox"/> ₁ Fokusgrupp <input type="checkbox"/> ₂ Djupintervju																								

Ä

Urval till fokusgrupp			
1	Födelseår: _____	Kön <input type="checkbox"/> ₁ Kvinna <input type="checkbox"/> ₂ Man	
2	Hur ofta kör du bil och i vilket ärende?		
		Besök	Fritid
	Dagligen	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₁
	Flera gånger i veckan	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₂
	Flera gånger i månaden	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₃
	Sällan	<input type="checkbox"/> ₄	<input type="checkbox"/> ₄
	Aldrig	<input type="checkbox"/> ₅	<input type="checkbox"/> ₅
3	a) Som bilförare - Finns det något i trafiken som du upplever som problematiskt? b) Finns det någon grupp medtrafikanter som du anser vara besvärlig?		

4	Vi vill gärna att du hjälper oss i vårt examensarbete genom att vara med i en diskussionsgrupp, kan du tänka dig det? Onsdagen den 8 oktober kl. 14.30.		
	Namn:		
	Adress:		
	Telefonnr:		
	Mobilnr:		

Frågor i fokusgruppen - yngre

Tema 1: Olika personer och grupper i trafiken

- Vilka olika personer eller grupper lägger ni märke till i trafiken? Hur känns dessa igen, vad gör dom så speciella?

Tema 2: Kommunikation i trafiken

- Finns det några personer eller grupper i trafiken som lätt påverkas av sina medtrafikanter?
- Hur tror ni att ni själva påverkas av andra personer? Visar ni mer eller mindre hänsyn beroende på vem ni möter i trafiken?
- Hur tror ni att ni själva påverkar andra bilister?

Tema 3: Äldre bilförare

- Vilka moment tror ni är svårast för de äldre vid bilkörning?
- Vilka funderingar har ni själva haft kring frågan om att äldre ska eller inte ska sluta köra bil?
- Vilken betydelse har det för de äldre att fortfarande ha kvar körkortet och möjligheten att köra bil (även om man bortser från själva transportbehovet)?
- Kan ni sammanfatta hur man känner igen att det är en äldre person som kör bil, när man inte kan se föraren? Vilka signaler sänder äldre bilförare ut?

Frågor i fokusgruppen - äldre

Tema 1: Olika personer och grupper i trafiken

- Vilka olika personer eller grupper lägger ni märke till i trafiken? Hur känns dessa igen, vad gör dom så speciella?

Tema 2: Kommunikation i trafiken

- Finns det några personer eller grupper i trafiken som lätt påverkas av sina medtrafikanter?
- Hur tror ni att ni själva påverkas av andra personer? Är ni mer eller mindre uppmärksamma beroende på vem ni möter i trafiken?
- Hur tror ni att ni själva påverkar andra bilister?

Tema 3: Äldre bilförare

- Vilka moment tycker ni är svårast vid bilkörning?
- Vilka funderingar har ni själva haft kring frågan om att äldre ska eller inte ska sluta köra bil?
- Vilken betydelse har det för er att fortfarande ha kvar körkortet och möjligheten att köra bil (även om man bortser från själva transportbehovet)?

Y

Bakgrundsfakta - fokusgrupp																									
1	Födelseår: _____ Kön <input type="checkbox"/> ₁ Kvinna <input type="checkbox"/> ₂ Man																								
2	Din sysselsättning: _____																								
3	När tog du körkort? År _____																								
4	Hur ofta kör du bil och i vilket ärende? <table border="0" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th></th> <th>Arbete/Skola</th> <th>Fritid</th> <th>Inköp</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Dagligen</td> <td><input type="checkbox"/>₁</td> <td><input type="checkbox"/>₁</td> <td><input type="checkbox"/>₁</td> </tr> <tr> <td>Flera gånger i veckan</td> <td><input type="checkbox"/>₂</td> <td><input type="checkbox"/>₂</td> <td><input type="checkbox"/>₂</td> </tr> <tr> <td>Flera gånger i månaden</td> <td><input type="checkbox"/>₃</td> <td><input type="checkbox"/>₃</td> <td><input type="checkbox"/>₃</td> </tr> <tr> <td>Sällan</td> <td><input type="checkbox"/>₄</td> <td><input type="checkbox"/>₄</td> <td><input type="checkbox"/>₄</td> </tr> <tr> <td>Aldrig</td> <td><input type="checkbox"/>₅</td> <td><input type="checkbox"/>₅</td> <td><input type="checkbox"/>₅</td> </tr> </tbody> </table>		Arbete/Skola	Fritid	Inköp	Dagligen	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₁	Flera gånger i veckan	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₂	Flera gånger i månaden	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₃	Sällan	<input type="checkbox"/> ₄	<input type="checkbox"/> ₄	<input type="checkbox"/> ₄	Aldrig	<input type="checkbox"/> ₅	<input type="checkbox"/> ₅	<input type="checkbox"/> ₅
	Arbete/Skola	Fritid	Inköp																						
Dagligen	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₁																						
Flera gånger i veckan	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₂																						
Flera gånger i månaden	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₃																						
Sällan	<input type="checkbox"/> ₄	<input type="checkbox"/> ₄	<input type="checkbox"/> ₄																						
Aldrig	<input type="checkbox"/> ₅	<input type="checkbox"/> ₅	<input type="checkbox"/> ₅																						
5	Vill du ta del av resultatet från diskussionsgruppen? Fyll då i nedanstående uppgifter.. Namn: Adress: Telefonnr: Mobilnr: E-postadress:																								

Ä

Bakgrundsfakta - fokusgrupp																									
1	Födelseår: _____ Kön <input type="checkbox"/> ₁ Kvinna <input type="checkbox"/> ₂ Man																								
2	Hur ofta kör du bil och i vilket ärende? <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 40%;"></th> <th style="width: 20%; text-align: center;">Besök</th> <th style="width: 20%; text-align: center;">Fritid</th> <th style="width: 20%; text-align: center;">Inköp</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Dagligen</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/>₁</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/>₁</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/>₁</td> </tr> <tr> <td>Flera gånger i veckan</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/>₂</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/>₂</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/>₂</td> </tr> <tr> <td>Flera gånger i månaden</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/>₃</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/>₃</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/>₃</td> </tr> <tr> <td>Sällan</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/>₄</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/>₄</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/>₄</td> </tr> <tr> <td>Aldrig</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/>₅</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/>₅</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/>₅</td> </tr> </tbody> </table>		Besök	Fritid	Inköp	Dagligen	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₁	Flera gånger i veckan	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₂	Flera gånger i månaden	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₃	Sällan	<input type="checkbox"/> ₄	<input type="checkbox"/> ₄	<input type="checkbox"/> ₄	Aldrig	<input type="checkbox"/> ₅	<input type="checkbox"/> ₅	<input type="checkbox"/> ₅
	Besök	Fritid	Inköp																						
Dagligen	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₁																						
Flera gånger i veckan	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₂																						
Flera gånger i månaden	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₃																						
Sällan	<input type="checkbox"/> ₄	<input type="checkbox"/> ₄	<input type="checkbox"/> ₄																						
Aldrig	<input type="checkbox"/> ₅	<input type="checkbox"/> ₅	<input type="checkbox"/> ₅																						
3	Vill du ta del av resultatet från diskussionsgruppen? Fyll då i nedanstående uppgifter. Namn: Adress: Telefonnr: Mobilnr: E-postadress:																								

Frågor till djupintervjuer

Olika personer och grupper i trafiken

1. Vilka personer eller grupper i trafiken känner du igen på deras körbeteende?
2. Vad tycker du om dessa gruppers beteende?
3. Finns det personer eller grupper i trafiken som påverkas lättare av andra förare än andra?

Äldres och yngres olyckor

4. Vilken skillnad i risk (olyckor per körd kilometer) tror du att det är mellan yngre och äldre?
5. Varför tror du att den ena har högre risk än den andra?
6. Vilka faktorer tror du ligger bakom
 - a) yngre förarens olyckor?
 - b) äldre förarens olyckor?

Dina erfarenheter av äldre bilförare

7. Vilka signaler sänder äldre bilförare ut, dvs. hur vet man att det är en äldre som kör trots att man inte sett föraren? Beskriv med utgångspunkt från dina egna upplevelser i trafiken. Ge gärna exempel utifrån korsningar och olyckor.
8. Vilka moment anser du är svårast för äldre bilförare? Diskutera först – fyll sedan i formulär.

Samspel i trafiken

9. Hur påverkas ditt agerande när du möter en äldre bilförare?
 - Visar du större hänsyn eller beter du dig på annat sätt då?
 - Har du någon gång betett dig på ett riskfyllt sätt i kontakt med en äldre bilförare?
 - Hur tror du att den äldre bilföraren påverkas av ditt agerande?
 - Hur reagerade den äldre bilföraren på ditt agerande?
10. Hur upplever du trafikklimatet – finns det några motstridigheter mellan yngre och äldre bilförare?

Äldre bilförare i samhället och i media

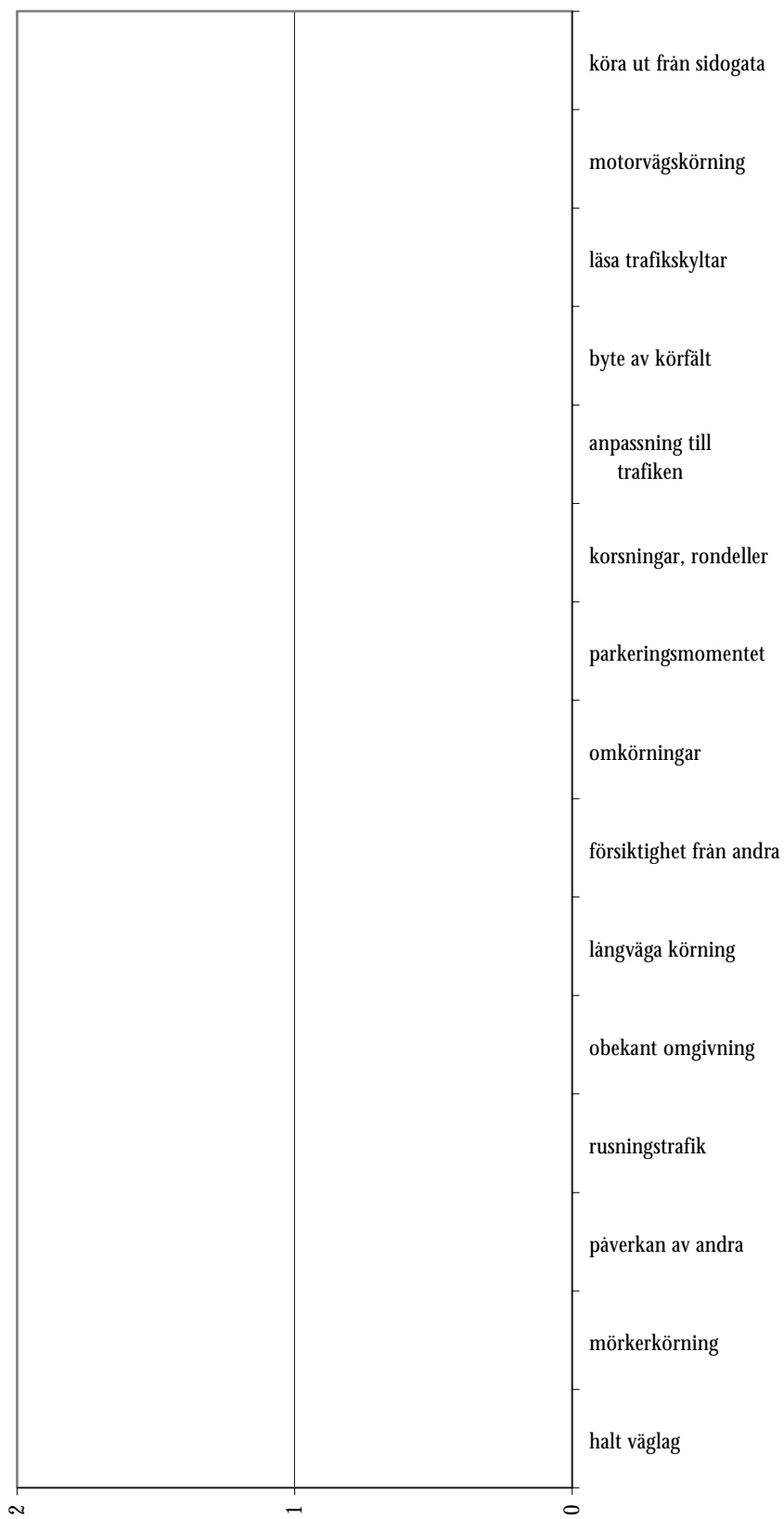
11. Vilka funderingar har du kring äldre bilförare? Vad har du hört från kompisar, släktingar och media?
12. Vilka funderingar har du kring yngre bilförare? Vad har du hört från kompisar, släktingar och media?

Datum: _____ Kl: _____

DEL 1: Om dig själv	
1	Födelseår _____
2	Kön <input type="checkbox"/> ₁ Kvinna <input type="checkbox"/> ₂ Man
3	Vad räknar du dig som? <input type="checkbox"/> ₁ Gående <input type="checkbox"/> ₂ Cyklist <input type="checkbox"/> ₃ Bilist <input type="checkbox"/> ₄ Kombination: _____

DEL 2: Om din bilkörning																					
4	När tog du körkort? År _____																				
5	Vad har du för körkort? <input type="checkbox"/> ₁ A - motorcykel <input type="checkbox"/> ₂ B - personbil <input type="checkbox"/> ₃ C - tung lastbil <input type="checkbox"/> ₄ CE - tung lastbil med släp <input type="checkbox"/> ₅ D - buss <input type="checkbox"/> ₆ DE - buss med släp																				
6	Årlig körsträcka: _____ mil.																				
7	Vilken typ av körning utövar du? <input type="checkbox"/> ₁ Mestadels stadskörning <input type="checkbox"/> ₂ Hälften stadskörning och hälften landsvägskörning <input type="checkbox"/> ₃ Mestadels landsvägskörning																				
8	Hur ofta kör du bil och i vilket ärende? <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>Dag</th> <th>Vecka</th> <th>Månad</th> <th>Sällan</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Arbete</td> <td><input type="checkbox"/>₁</td> <td><input type="checkbox"/>₁</td> <td><input type="checkbox"/>₁</td> <td><input type="checkbox"/>₁</td> </tr> <tr> <td>Fritid</td> <td><input type="checkbox"/>₂</td> <td><input type="checkbox"/>₂</td> <td><input type="checkbox"/>₂</td> <td><input type="checkbox"/>₂</td> </tr> <tr> <td>Inköp</td> <td><input type="checkbox"/>₃</td> <td><input type="checkbox"/>₃</td> <td><input type="checkbox"/>₃</td> <td><input type="checkbox"/>₃</td> </tr> </tbody> </table>		Dag	Vecka	Månad	Sällan	Arbete	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₁	Fritid	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₂	Inköp	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₃
	Dag	Vecka	Månad	Sällan																	
Arbete	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₁																	
Fritid	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₂																	
Inköp	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₃																	

Stressande trafiksituationer för äldre




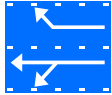






0 = Ingen stress alls eller lite stress

1 = Stressande situation, men hanterbar

2 = Mycket stressande situation, så pass att man undviker situationen

Observatörsprotokoll för kodningsobservatör (Hjalmdahl, 2002)

Variabel	Sträcka 1	Sträcka 2	Sträcka 3	Sträcka 4
	OK			
Beteende som väjningspliktig bilist (även vid stopp)	Tvekande			
	Knappt / farligt			
F/C	Ger företräde i god tid			
Oskyddade trafikanter vid övergångsställe/cykelöverfart	Ger sent företräde			
	Oskyddad tar eget företräde			
	Oskyddad väntar vid väggkant			
	Tvingar oskyddade att stanna			
	Sätter oskyddade i fara			
Användning av blinkers	OK			
	För tidigt			
Körfält	För sent			
	Inte alls			
	OK			
Anpassning av hastighet framför/genom korsning/hinder	Val / byte			
	Val av körfält framför korsning / hinder			
	Byte av körfält			
	Farligt			
Hastighet	Tveksamt			
	OK			
	Sent, hårt			
Omkörning	Dålig			
	Osäker trafikant närvarande			
	För fort för situationen			
	För saktat för situationen			
	Kör om			
	Blir omkörd			
	Insisterar på eget företräde och orsakar fara			
	Avstår eget företräde			

Protokoll för "fri" observatör

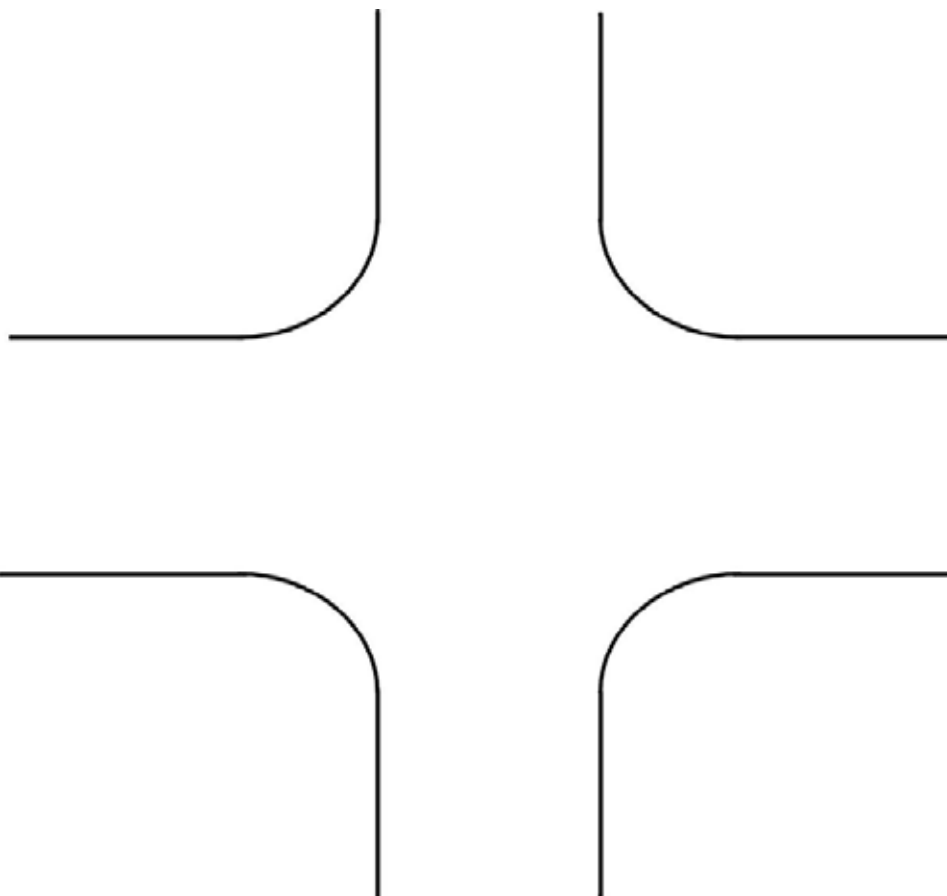
Sektion: _____

Kategori	Beskrivning av händelse
Misstag utan andra trafikanter inblandade, t.ex. nära att köra av vägen.	vårdslös
Interaktion och kommunikation	vårdslös
Misstag vid interaktion och kommunikation	vårdslös ansvarig ej ansvarig
Konflikter	svår lindrig ansvarig ej ansvarig avvärjande ej avvärjande
Kommentarer från föraren Övrigt	

Källa: Hjalmdahl (2002)

Datum	
Klockslag	

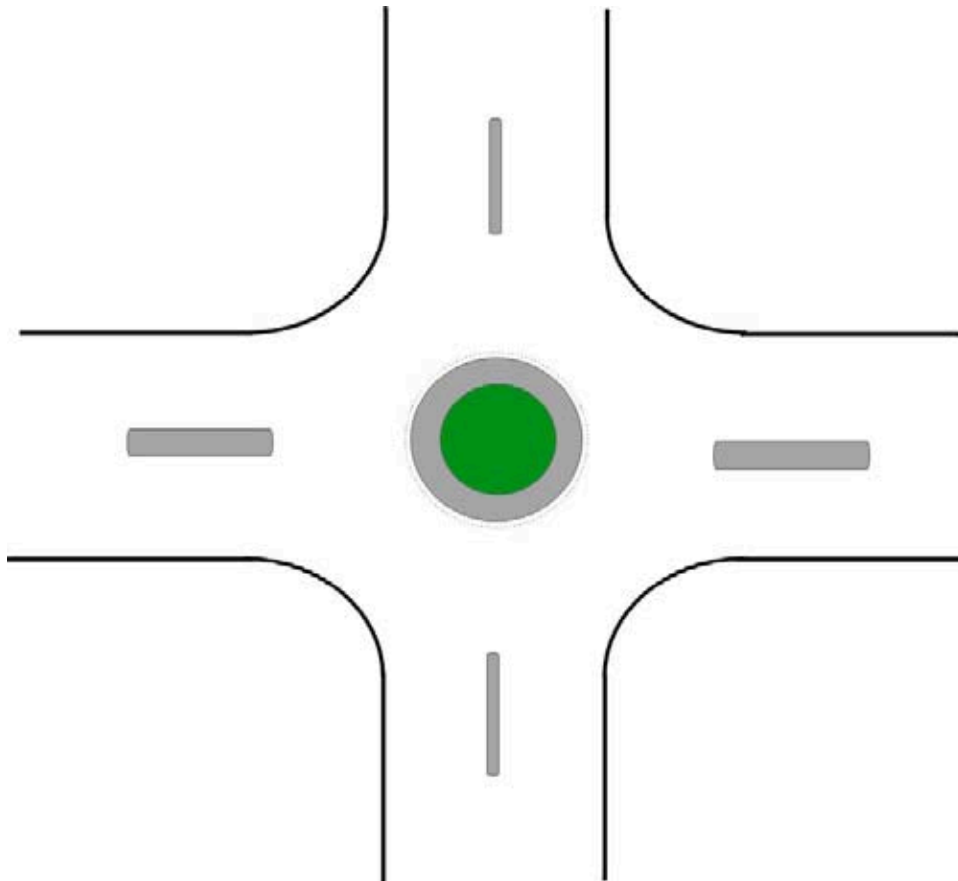
Incident



	Part 1	Part 2	Part 3
Ålder			
Kön			
Bil			

Datum	
Klockslag	

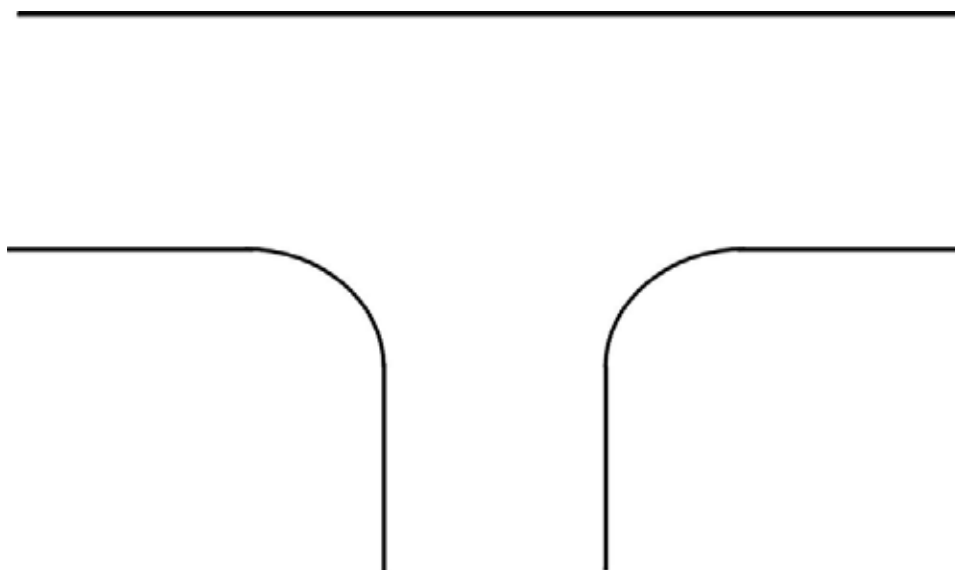
Incident



	Part 1	Part 2	Part 3
Ålder			
Kön			
Bil			

Datum	
Klockslag	

Incident



	Part 1	Part 2	Part 3
Ålder			
Kön			
Bil			

Förföljelseobservationer – sammanställning

Beskrivning av studieområdet

Beskrivning av vissa platser är nödvändig för den som saknar lokalkännedom i Lund. Förföljelseobservationerna skedde till stor del med start vid AG:s (Mobilia) som är en större livsmedelsanläggning i bilorienterat läge i nordvästra Lund. Utanför AG:s parkeringsanläggning löper Norra Ringen, som är en större tvåfilig ringled med tillåten hastighet på 70 km/h. Om försöksföraren svänger höger efter AG:s på Norra Ringen kommer denne till en större cirkulationsplats och svänger föraren vänster finns ett större vägarbetsområde. I vägarbetsområdet blir vägen enkelfilig. Området sträcker sig flera hundra meter i längdled och innefattar även två skarpa kurvor. Flera deltagare fångades även upp på Nova Lund som är ett köpcentra beläget nära Mobiliaområdet.

Förföljelse av äldre bilförare

Nr 1-Ä

Händelseförlopp

Den äldre mannen kör lugnt och fint inne på parkeringsområdet. Han tar kurvan långsamt ut på Traktorvägen och blinkar inte. Han kör i 40 km/h på Traktorvägen. Mazdan kör höger på Boställsvägen och vänster på Norra Ringen. Paret blinkar inte här heller, men kommer igång hyfsat i tid bär det slår om till grönt. Utmed Norra Ringen forcerar paret i Mazdan vägarbetsområdet i maklig takt och blir frånakta av framförvarande bilar. De ligger i högerfilen under hela resan utmed Norra Ringen, men i höjd med Mandamus byter de till vänsterfilen. Här tuffar de vidare i 70 km/h (laglig hastighet). De kan uppfattas som "i vägen" för de som använder vänsterfilen som snabbkörningsfil, vilket många gör utmed Norra Ringen. I nästa korsning blinkar de vänster (vid Statoil på N Fäladen). Efter en marginell förlångsamning vid trafikljuset kör de mot Stångby, men blinkar höger och viker av mot Fäladstorget.

Förare	man, 80-85
Passagerare	kvinnor, 80-85
Bil	grå äldre Mazda kombi
Start	AG:s
Mål	Fäladstorget
Datum, tid	2003-11-04, 13.00
Körstil	typisk äldreförare

Slutlig bedömning

Den äldre bilföraren kan uppfattas som något långsam av en typisk yngreförare, men paret verkar ändå ha bilkörningen under kontroll. Exemplet utgör inget skolexempel på äldreförare, men det finns tendenser. Här ges prov på väl planerad bilkörning (filbytet innan vänstersväng på Norra Ringen), vilket kan uppfattas som "jobbigt" för andra bilister.

Nr 2-Ä

Händelseförlopp

Mannen blinkar vänster när han kör ut från Willy's parkering. Han accelererar iväg med relativt hög fart på den bostadsmässiga 50-sträckan. I korsningen med Delfinenvägen kör mannen rakt fram. Han ignorerade ett gäng väntande cyklister vid den upphöjda cykelöverfarten. Vid Statoil kör han vänster. Vi noterar att han använder backspeglar och tittar åt höger och vänster innan han kör över Norra Ringen. Han har inga problem att komma igång när det slår om till grönt. Han fortsätter på Svenhögsvägen och höger på Getingevägen. Han fortsätter förbi sjukhuset med ett körmönster som liknar vilken yngres som helst. Han bromsar in relativt sent vid trafikljuset, vilket är precis som alla andra gör. Vid Kung Oscars Väg svänger han åt höger, men blinkar inte i rondellen. Han försvinner in till vänster på Spolegatan och vi fortsätter rakt fram.

Förare	man, 70
Passagerare	-
Bil	ny Opel Astra kombi
Start	Willy's på Norra Fäladen
Mål	Centrum via Spolegatan
Datum, tid	2003-11-04, 13.30
Körstil	typisk yngreförare

Slutlig bedömning

Mannen kör precis som en yngre bilförare. Han såg faktiskt lite "ungdomlig" ut när han kom i jeans och vindjacka och satte sig i sin hyfsat nya Opel.

Nr 3-Ä

Händelseförlopp

Vi stötte på det äldre paret vid korsningen Kung Oscars Väg/Bryggaregatan utanför OKQ8 och hamburgerkedjan Max. Paret kör sakta (40 km/h). De ska vänster mot Öresundsvägen och industriområdet där och kommer igång ganska långsamt efter trafikljuset. Väl på den breda och raka Öresundsvägen håller bilen laglig hastighet, men inte mer. Paret färdas rakt igenom de bägge rondellerna, men blinkar inte. De blinkar inte heller i den stora rondellen vid Mobilia. Där håller de högerfilen rakt igenom rondellen och kör på rv 16 mot Bjärred (dvs. rakt fram). De fortsätter här i högerfilen i 70 km/h ut ur tätorten.

Förare	man, 75
Passagerare	kvinnor, 75
Bil	vit Toyota Corolla
Start	korsningen Kung Oscars Väg/Bryggaregatan
Mål	ut ur tätorten via väg 16/Bjärred
Datum, tid	2003-11-04, 14.00
Körstil	typisk äldreförare

Slutlig bedömning

Paret är inget skolexempel på äldre bilförare, men där finns flera signaler. Att de inte blinkar när de kört rakt igenom en rondell är inte underligt eftersom det är många som gör detta då reglerna är suddiga. De håller sig till skyltad hastighet eller något under, även då vägens geometri signalerar höga hastigheter. Kraftiga accelerationer undviks, men körningen var inte direkt långsam.

Nr 4-Ä

Händelseförlopp

Paret håller normal hastighet genom parkeringsområdet vid AG:s. De svänger höger på Traktorvägen och vänster på Boställsvägen mot Gunnesbos bostadsområde och blinkar båda gångerna. Här håller man över skyltad hastighet (60 km/h). Det märks att föraren känner vägen väl. Han susar förbi avsmalningar och refuger i hyfsad fart. Vägen byter namn från Boställsvägen till Rudeboksvägen. Här kör mannen om en retarderande Stadsbuss med litet avstånd och med nästintill oförändrad hastighet. Hans accelerationer är lite över normala och kurvorna går i 60.

Förare	man, 65-70
Passagerare	kvinnor, 65-70
Bil	vinröd Ford Mondeo
Start	AG:s
Mål	bostadsområde på Gunnesbo vid Rudeboksvägen
Datum, tid	2003-11-04, 14.15
Körstil	som vem som helst

Slutlig bedömning

Parets korta färdväg mellan bostadsområdet och AG:s var väl känd, vilket säkerligen bidrog till körbeteendet. Den äldre föraren körde som vem som helst.

Nr 5-Ä

Händelseförlopp

Den äldre kvinnan kör lugnt genom parkeringsområdet vid Mobilia. Hon kör blinkar höger på Traktorvägen och mot höger vid Boställsvägen. Hon blinkar alltid i god tid och tittar i backspeglarna. Hon kör vänster på Norra Ringen. När det slår om till grönt får hon fart på bilen inom normal tid. Hon håller laglig hastighet utmed Norra Ringen och håller (mot förväntan) farten när hon kör in i vägarbetsområdet. I vägarbetsområdet finns två kraftiga kurvor och hon väljer att bromsa ner farten innan bägge dessa kurvor, vilket gör att framförvarande bilar ökar sitt avstånd och vi upplever henne som "onödigt" försiktig. Uppe på viadukten vid Kävlingevägen väljer hon vänsterfilen eftersom det ligger en långsam sockerbetstransport i högerfilen. Hon använder blinkerserna när hon sedan ska tillbaka in i högerfilen. Hon håller knappt 75 km/h på Norra Ringen, vilket i praktiken innebär att hon blir omkörd. Hon fortsätter i samma färdriktning tills hon når rondellen mittför Gambro vid Getingevägen. Där placerar hon sig lite underligt med ett hjulpar i varje körfält och fortsätter rakt fram. I Lund N-rondellen blinkar hon höger och kör ut på E22:an söderut. Hon håller 95 km/h när hon lämnar rampen och 100 km/h utmed hela motorvägskörningen innan hon svänger av vid Lund Ö. Hon blinkar höger väldigt tidigt innan hon ska svänga av motorvägen och minskar sin fart till 90 km/h. Innan hon hinner svänga in på rampen skiftar hon till vänsterblinkers, vilket får oss att tro att hon ska ångra sitt vägval. Men inte, hon fortsätter upp på rampen och blinkar vänster. Hon kör därefter mot Dalby på rv 16. Vi avviker in mot centrum.

Förare	kvinnor, 70
Passagerare	-
Bil	blå gammal Opel Ascona
Start	AG:s
Mål	väg 16 mot Dalby
Datum, tid	2003-11-04, 14.30
Körstil	typisk äldreförare

Slutlig bedömning

Damen håller laglig hastighet på vägar som har en "tillämpad" hastighet 10-15 km/h över laglig. För övrigt är hennes körbeteende inte direkt avvikande i jämförelse med hur hennes medtrafikanter kör (förutom blinkers-incidenten på motorvägen). Hon är aldrig "i vägen".

Nr 6-Ä

Händelseförlopp

Mannen kör lugnt genom parkeringsområdet och blinkar höger och kör ut på Traktorvägen. Här gasar han på och svänger sedan höger på Boställsvägen, blinkar båda gångerna. Han svänger höger ut på Norra Ringen och byter direkt till vänsterfilen. I den stora rondellen blinkar han vänster, men kör i två filer. Han kör ut på Fjelievägen mot centrum (blinkar inte "ur sig" ur rondellen). Han kör i 50 km/h i högerfilen, vilket i praktiken innebär att flera bilar susar om i vänsterfilen. På Fasanvägen ska han vänster. Han släpper förbi en cyklist (som har eget körfält för rakt fram), men rörelsen blir då lite knyckig och tvekan, inget konstigt dock. Han kör höger i rondellen vid Trollebergsvägen och blinkar vänster vid Snickarevägen. Här släpper han förbi en cyklist.

Förare	man, 70
Passagerare	-
Bil	blålila ny Seat Ibiza
Start	AG:s
Mål	Snickarevägen
Datum, tid	2003-11-04, 14.40
Körstil	typisk äldreförare

Slutlig bedömning

Den äldre mannen kör efter konstens regler (utom rondellkörning) och håller laglig hastighet. Yngre som kör över skyltad hastighet exempelvis på den tvåfiliga Fjelievägen kan dock se honom som en saktkörare.

Nr 7-Ä

Händelseförlopp

Det gick lite knyckigt när han skulle backa ur p-fickan. Mannen kör lugnt och fint inne på P-området. Han blinkar höger och kör ut på Traktorvägen, öser på i 60 km/h. Han blinkar därefter höger och kör ut på Norra Ringen. Han väljer vänsterfilen, blinkar vänster tidigt och kör ut i rondellen. I rondellen möter vi en blinkande ambulans. Mannen pekar och ger tecken med handen (varnar oss som ligger bakom honom) att det kommer en ambulans. Han kör sedan vidare på Fjelievägen i bra tempo, ca 60 km/h. Han blinkade rätt i rondellen. Han kör på, verkar vara en van förare. Därefter gör han en vänstersväng på Bryggaregatan, accelererar bra efter svängen.

Förare	man, 70
Passagerare	-
Bil	vit Volvo 740
Start	AG:s
Mål	Kung Oscars Väg
Datum, tid	2003-11-05, 09.00
Körstil	som vem som helst

Slutlig bedömning

Den äldre mannen ger oss inga direkta äldresignaler. Han kör vant och självsäkert – uppvisar stor uppmärksamhet på medtrafikanter.

Nr 8-Ä

Händelseförlopp

Mannen förbereder sig en god stund innan han startar och kör iväg från sin p-ficka. Han kör och blinkar även om då det var längesen som han svängde. Han kör sakta inne på parkeringsområdet och blinkar höger och kör ut på Traktorvägen. Mannen kör i mitten på vägen i 45 km/h det vill säga saktare än normalt. Vid Boställsvägen blinkar han och kör höger med långsam kurvtagning. Vi är båda överens om att detta är ett skolexempel på äldre bilförare. I korsningen stannar han långt innan hajtänderna. Han vrider höger ut på Norra Ringen och kör långsamt i vänsterfilen. Med tanke på hans långsamma körstil så körde han ut med relativt liten marginal. I Mobilierondellen ska han vänster inåt centrum - han blinkar korrekt i rondellen. På Fjelievägen fortsätter han färden i 40 km/h, men ökar efter ett tag till 50. I Fasankorset blinkar han och kör han vänster på Bryggaregatan. I svängen har han stor lucka till framförvarande bil. Han svänger därefter in till ett hus.

Förare	man, 80
Passagerare	-
Bil	blå Volvo 343
Start	AG:s
Mål	Bryggaregatan
Datum, tid	2003-11-05, 09.15
Körstil	typisk äldreförare

Slutlig bedömning

Ett skolexempel på äldre bilförare!

Nr 9-Ä

Händelseförlopp

Den äldre mannen tar tid på sig att ta sig in i bilen och göra sina förberedelser. Han kör normalt inne på parkeringsområdet och kör höger ut på Traktorvägen (blinkar ej). På Boställsvägen kör han höger framför en lastbil som kommer från vänster i hög fart. Han blinkar vänster vid trafikljuset. När det slår om till grönt har han lite problem att komma igång (viss fördröjning) men rullar snart ut på Norra Ringen i nordlig riktning. Han närmar sig vägarbetsområdet och kör på, men bromsar in innan första kurvan. Vid den lilla sidförskjutningen håller han ut svängen och lättar lite på gasen i den andra kurvan. Han väljer vänsterfilen (rakt fram) uppe på viadukten. Han sträcker ut handen och torkar av imma på vänster backspegel. Han följer trafikströmmen relativt väl när det slår om till grönt. Han verkar planera sin körning eftersom han håller sin vänsterplacering. Vid Statoil ska han vänster på

Förare	man, 70-75
Passagerare	-
Bil	silvergrå Ford Sierra
Start	AG:s
Mål	Svenhögsvägen vid Fäladstorget
Datum, tid	2003-11-05, 09.30
Körstil	som vem som helst

Svenhögsvägen. Han blinkar och kommer igång bra vid grönljuset. Han håller sina 50 km/h vidare utåt stan.

Slutlig bedömning
Normal körning, varken aggressivt eller tillbakadraget.

Nr 10-Ä

Händelseförlopp

Den äldre föraren kör på Tunavägen lugnt och fint genom 30-området och fortsätter på Spelmanvägens kurva i 45 km/h. Han närmar sig rondellen vid Tulehemsvägen/Spelmansvägen och svänger åt höger utan att blinka. På Tulehemsvägen gör han en ganska begränsad acceleration, men kommer snart upp i "rätt" hastighet som han sedan bibehåller. Han svänger höger på Hjalmar Gullbergs Väg (blinkar) och tar kurvan bra. Vid Fritjofs Väg svänger han vänster (blinkar tidigt) och kör sedan höger in i bostadsområdet bredvid kolonierna.

Förare	man, 80
Passagerare	-
Bil	vit Toyota Corolla
Start	Ica Tuna
Mål	Dalbyvägen vid tpl Lund Ö
Datum, tid	2003-11-05, 10.20
Körstil	typisk äldreförare

Slutlig bedömning

Han har något försiktig körstil, men ändå inget skolexempel. Han håller sin inom lagens ramar. De äldresignaler som vi uppfattade var något lägre hastighet i kombination med lägre sittställning.

Nr 11-Ä

Händelseförlopp

Det äldre paret färdas utmed Fritjofs Väg och blinkar höger vid Dalbyvägen. När det slår om till grönt kommer de igång bra och kör ut på Dalbyvägen. Här väljer de vänsterfilen. Paret följer trafikrytmen väl och fortsätter rakt fram i korsningen med Tornavägen. Att den äldre föraren ligger i vänster fil är inte frågan om planerad körning utan att de kör där eftersom de känner för det. De hänger med i trafikströmmen och kör som vem som helst. I Dalbyrondellen kör de rakt fram och fortsätter färden i 50 km/h. Nästa korsning kör de också rakt fram in mot Mårtenstorget och blinkar höger vid Saluhallen och höger på Svartbrödersgatan. Föraren kör på bra, även här inne i Lunds centrala delar. Vid Skomakargatan svänger bilen vänster (vid Stadium) till p-garaget där.

Förare	man, 70
Passagerare	kvinnor, 70
Bil	blå VW Golf
Start	Fritjofs Väg
Mål	Skomakargatan
Datum, tid	2003-11-05, 10.30
Körstil	som vem som helst

Slutlig bedömning

De hänger med i trafikströmmen och kör som vem som helst – inga äldresignaler här!

Nr 12-Ä

Händelseförlopp

Den äldre mannen kör snabbt genom parkeringsområdet vid Mobilia och blinkar höger (sent) vid Traktorvägen. Han kör utmed Traktorvägen i drygt 50 km/h och blinkar höger vid Boställsvägen och därefter höger vid Norra Ringen. Han stannar till vid väjningsplikten och kör därefter snabbt iväg. I Mobiliarondellen blinkar han höger och blinkar även ut sig ur rondellen. Han kör mot Lommahället (rakt fram) och ligger i drygt 70 km/h den korta snutten innan han når rondellen vid Nova Lund. Där svänger han höger och håller 55 km/h innan han svänger vänster upp mot Silvan.

Förare	man, 70
Passagerare	-
Bil	vit Volvo S70
Start	AG:s
Mål	Silvan vid Gunnesbo industriområde
Datum, tid	2003-11-05, 11.00
Körstil	typisk yngreförare

Slutlig bedömning

Det här är en van förare med ett "framåt" körsätt. Han verkar ta för sig och kör efter situationen och inte bara vad som står på skylten.

Nr 13-Ä

Händelseförlopp

Den kvinnliga äldre föraren blinkar höger och vid Traktorvägen och accelererar nedför denna i 50 km/h. Hon tar höger i nästa korsning (blinkar) och tar kurvan bra. Föraren kör höger ut på Norra Ringen utan att blinka och fortsätter i högerfilen. Hon kör mot Lomma (rakt fram) i Mobiliarondellen utan att blinka. Här kör hon emellertid sakta innan hon kör igenom nästa rondell. Hon håller 70 km/h och ökar därefter till 90 km/h, vilket känns rimligt med tanke på situationen. Hon når den ganska nya rondellen där väg 108 och 103 korsas. Den har en separat fil för den som ska mot Lomma så att de slipper köra in i rondellen. Kvinnan blinkar inte när hon byter till denna fil och kör på bra.

Förare	kvinn, 65
Passagerare	-
Bil	vit Ford Fiesta
Start	AG:s
Mål	mot Lomma i rondellen vid väg 108/103
Datum, tid	2003-11-05, 11.20
Körstil	som vem som helst

Slutlig bedömning

Den äldre föraren kör bra, men är lite okontrollerad i rondeller. Ingen typisk äldrestil dock, hon kör mer som vem som helst.

Nr 14-Ä

Händelseförlopp

Den äldre kvinnan kryper efter lång förberedelse ur sin p-ficka. Hon kör genom parkeringsområdet i 20 km/h, kanske rädd för att bildörrar ska öppnas eller folk ska springa ut mellan bilarna. Hon tar kurvan inne på området långsamt. Kvinnan blinkar vänster vid Traktorvägen, men stannar till långt före kanten. Hon kör på Traktorvägen i 40 km/h, ingen brådska alltså, och svänger därefter vänster på Plogfåran (blinkar). Därefter

Förare	kvinn, 70
Passagerare	-
Bil	mörkgrön Kia Sephia
Start	AG:s
Mål	väg 108 vid Plogfåran vid Shellmacken
Datum, tid	2003-11-05, 11.50
Körstil	typisk äldreförare

svänger hon höger på den tvåfiliga vägen mot Bjarredhället. Hon vråker sig lite ut, kan det tyckas, då en annan bil kommer från vänster. Hon kanske inte uppmärksammade den eller så missbedömde hon dennes hastighet, den kom hyfsat fort. Den korsande bilen fick i alla fall byta till vänsterfilen för att inte köra in i Kian – fast det var lindigt, men ändå.

Slutlig bedömning

Här finns typiska äldresignaler och också lite av det beteende som vi såg i olycksstudierna. Vad skulle hända om den korsande bilen inte bytt körfält?

Nr 15-Ä

Händelseförlopp

Kvinnan kör lugnt inne på parkeringsområdet och svänger höger utan att blinka ut på Traktorvägen. Hon kör över trottoarkanten då hon inte lyckas parera utfarten riktigt rätt. Vid Boställsvägen blinkar hon höger och stannar för fotgängare vid övergångsstället. Hon svänger vänster ut på Norra Ringen i nordlig riktning utan att blinka (kom igång lite sent när det slog om till grönt). Accelererar bra, ökar till 60 km/h och bromsar in vid första kurvan i vägarbetsområdet. Sen kör hon på igen och lättar bara lite på gasen i andra kurvan. Vid viadukten vid Kävingevägen håller hon högerfilen i 55 km/h (skyltat 50 km/h eftersom det är trafikljus). Väl på 70-sträckan håller hon 65 km/h. Vid Svenhögsvägen blinkar hon höger och tar kurvan bra. Hon kör på, men minskar farten lite vid ett mindre vägarbetsområde vid vägens högra kant (fast där är god plats). Därefter ökar hon till 50 km/h och stannar i rakt-fram-fältet vid Tornavägen. Då hör vi ett uttryckningsfordon, vilket kvinnan också uppmärksammat och står stilla och inväntar detta (det är grönt vid det här laget). När ambulansen passerat (kom bakifrån) kör vi. Vi kör på i 55 km/h och hon bromsar (lite sent) för en cyklist som korsar vid zebraränder vid Fysikum. Hon kör nästan lika fort nu som på Norra Ringen. Hon blinkar vänster och svänger in på Östervångsvägen.

Förare	kvinn, 70
Passagerare	-
Bil	vit VW Golf
Start	AG:s
Mål	Professorstaden
Datum, tid	2003-11-05, 14.00
Körstil	typisk äldreförare

Slutlig bedömning

Inga direkta äldresignaler, förutom "på-och-av"-fenomenet det vill säga samma hastighet oavsett var. Hon körde klart långsammare än medelbilister på Norra Ringen, men höll nog marginellt högre fart än genomsnittet på Tornavägen.

Nr 16-Ä

Händelseförlopp

Vi träffar på en äldre förare vid Trolleberg rondellen utmed Ringvägen i södra Lund. Den äldre mannen kör rakt fram i Trolleberg rondellen utan att blinka. Han kör rätt nära framförande bil. Han fortsätter frakt fram på Bryggaregatan och kör på lite över laglig hastighet (normalt för situationen). Vi närmar oss OKQ8. Han kör rakt fram vid Kaprifolievägen och följer trafikrytmen. Det verkar till och med som att han vill pusha på lite. Vi ökar till 60 km/h och närmar oss viadukten vid Norra Ringen. Han ska rakt fram, men får stanna för rött i uppforsbacken. Han hittar snabbt dragläget när det slår om. Han fortsätter på Kävlingevägen mot Nöbbelöv i 65-70 km/h.

Förare	man, 70
Passagerare	-
Bil	Volvo 850
Start	Trolleberg rondellen
Mål	Nöbbelöv
Datum, tid	2003-11-05, 14.30
Körstil	som vem som helst

Slutlig bedömning

Inga direkta äldresignaler – förutom låg sittställning. Han kör som vem som helst.

Nr 17-Ä

Händelseförlopp

Paret kör lugnt och fint på parkeringsområdet. De smyger fram och blinkar tidigt och smyger sedan ut på Traktorvägen. Här håller de mindre än 40 km/h. De blinkar återigen i god tid och stannar långt innan hajtänderna innan de rullar ut på Boställsvägen. De blinkar och kör höger vid Norra Ringen utan att kontrollera vänster särskilt nämntvärt. Den manlige föraren placerar sig i vänsterfilen direkt och blinkar vänster. Bilen blinkas även ut ur rondellen och färden fortsätter längs med Fjelievägen mot centrum i 45 km/h. Vid den signalreglerade gc-överfarten vid Purac bromsar paret in tidigt. Väl igång byter föraren till högerfilen och blinkar höger i hyfsat god tid innan Fasanvägen. De kör sakta och får stanna för rött vid nästa gc-överfart. De kommer dock igång bra när det slår om till grönt. Vi når Trolleberg rondellen och mannen tittar noga innan han rullar ut. De ska rakt fram. Vi håller vänsterfilen i 55 km/h och blir omkörda i högerfilen. Vid korsningen med Malmövägen får vi stanna (gult ljus). Vi korsar Tullgatan (planerar körning genom att rulla fram till rödljus). Vi har en liten kö bakom oss. Till sist svänger paret av till höger på Kastanjegatan.

Förare	man, 70
Passagerare	kvinn, 70
Bil	mintgrön Volvo 142
Start	AG:s
Mål	Kastanjegatan
Datum, tid	2003-11-06, 09.15
Körstil	typisk äldreförare

Slutlig bedömning
Paret körde bil i maklig fart – åldersignaler!

Nr 18-Ä

Händelseförlopp

Den manlige föraren håller 45 km/h inne på parkeringsområdet. Han kör på och svänger höger på Traktorvägen (blinkar). Han blinkar även höger vid Boställsvägen samt vid Norra Ringen. Utmed Norra Ringen håller föraren vänsterfilen i 60 km/h. Han blinkar vänster i Mobilierondellen och blinkar även ur sig ur rondellen. Vid Fjelievägen får vi stanna för rött vid första korsningen, men föraren kommer igång bra när det slår om till grönt. Paret avviker därefter vid Måsvägen.

Förare	man, 70
Passagerare	kvinnor, 70
Bil	vit Toyota Avensis
Start	AG:s
Mål	Måsvägen
Datum, tid	2003-11-06, 09.30
Körstil	som vem som helst

Slutlig bedömning
Förarens sticker inte ut, han kör på och kör som vem som helst.

Nr 19-Ä

Händelseförlopp

Den äldre mannen kommer utmed Fjelievägen. Han blinkar höger vid Fasankorset och kör in på Fasanvägen. Vi får rött vid gc-överfarten, men föraren kommer igång bra när det sår om till grönt. Han blinkar rätt i Trollebergsrondellen där han fortsätter rakt fram. Han kör utmed Ringvägen i 55 km/h (50 km/h är skyltad hastighet). Därefter blinkar han höger vid Stattenavägen och kör på även här innan han kör in till Klostergårdens bostadsområde. Han fickparkerar smidigt och lätt utmed Östanväg.

Förare	man, 75
Passagerare	-
Bil	svart Ford Fiesta
Start	Fjelievägen
Mål	Östanväg
Datum, tid	2003-11-06, 09.30
Körstil	som vem som helst

Slutlig bedömning
Inget anmärkningsvärt – följer trafikrytmen och kör som vem som helst.

Nr 20-Ä

Händelseförlopp

Mannen blinkar höger på Traktorvägen och blinkar sedan höger på Norra Ringen. Han kör i 60 km/h, placerar sig direkt i vänsterfilen. I rondellen kör mannen på, men han blinkar ej. Han håller knappt 60 km/h på Fjelievägen och accelererade bra tidigare. Mannen visar inga tecken på några äldresignaler. Han kör lite sakta vid ljus, och blinkar sedan höger på Fasanvägen. Han tar kurvan bra och stannar för rött. Han kommer igång bra vid grönt och kör på. Han blinkar inte i Trollebergsrondellen.

Förare	man, 75
Passagerare	kvinnor, 75 kvinnor, 75
Bil	blå Volvo 940
Start	AG:s
Mål	Trollebergsrondellen
Datum, tid	2003-11-06, 09.40
Körstil	som vem som helst

Slutlig bedömning

Inget anmärkningsvärt, han kör som vem som helst.

Nr 21-Ä

Händelseförlopp

Mannen kör långsamt i kurvan vid AG:s favör och håller cirka 25 km/h på Parkeringsområdet. Han har en försiktig körstil. Mannen blinkar höger Traktorvägen och verkar vara rädd om bilen. Han kör i 35 km/h, blinkar höger på Boställsvägen. Han rullar runt kurvan och blinkar sedan höger på Norra Ringen. Han håller vänster körfält och accelererar upp till 55 km/h, svänger ut i högerfilen och svänger sedan höger Fasanvägen. Han blinkar höger i Trollebergsrondellen. Förföljelsen avbryts då mannen kör in till ett närbeläget konditori.

Förare	man, 75
Passagerare	kvinnor, 75
Bil	guldfärgad Mercedes E240
Start	AG:s
Mål	Trollebergsrondellen
Datum, tid	2003-11-06, 10.00
Körstil	typisk äldreförare

Slutlig bedömning

Mannen har en något försiktig körstil och signalerar äldreförare genom sittställningen.

Nr 22-Ä

Händelseförlopp

Kvinnan kör i vänster körfält och kör mot rondellen. Hon blinkar i god tid men följer inte filerna i rondellen. Vidare blinkar hon fel i rondellen och kör ut på Öresundsvägen. Hon håller 50 km/h och bromsar för rondell på Bondevägen. Hon kör rakt igenom denna och fortsätter sedan lugnt vidare i knappt 50 km/h. Hon kör rakt igenom rondellen med Måsvägen, blinkar höger och håller högerfilen Bryggaregatan. Kvinnan håller en stor lucka till framförvarande bil vid grönt. Hon kör sedan in vänster på Kung Oscars väg. Kvinnan blinkar normalt och rullar fram innan vänstersväng. Hon kör en bit ifrån motgående trafikström och håller avstånd till dessa, men håller samtidigt en bra hastighet. Hon blinkar i god tid innan rondellen och svänger höger på Kävingevägen. Kvinnan kör i vänsterfilen, blinkar vänster vid Allhelgonakorset. Hon svänger höger men blinkar vänster på Allhelgona Kyrkoväg där hon även kör ut farligt innan en taxibil. På Allhelgona Kyrkoväg gör kvinnan en kraftig böj och följer fickan ut. I femvägskorsningen med Tunavägen placerar hon sig till höger, stannar uppe på trottoaren och släpper av passagerare vid Malmö nation.

Förare	kvinn, 75
Passagerare	-
Bil	grön Hyundai Atos
Start	AG:s
Mål	Östra Vallgatan vid Botaniskan.
Datum, tid	2003-11-06, 10.30
Körstil	typisk äldreförare

Slutlig bedömning

Kvinnan kör något försiktigt och även lite förvirrat. Hon gör småmissar ibland och det syns att det är en äldre på körmonstret.

Nr 23-Ä

Händelseförlopp

Mannen kör långsamt och sakta i rondellen med Öresundsvägen. Han kör lustigt och det ser ut som paret letar efter någonting. Mannen kör vidare på Bondevägen, i knappt 40 km/h, förbi Hydro, och nästan stannar efter Hydro. Mannen blinkar höger mot Fjelievägen och kör som om han inte vet vart han ska - detta är ett riktigt skolexempel på en äldre bilförare. Han kör vidare mot den stora rondellen, mycket försiktigt. Precis innan rondellen, vid det heldragna, byter mannen fil. Han kör ett drygt varv i rondellen, kör ut höger. Han missade antagligen avfarten.

Förare	man, 70-75
Passagerare	kvinn, 70-75
Bil	
Start	Öresundsvägen
Mål	rondellen vid AG:s
Datum, tid	2003-11-06, 10.40
Körstil	typisk äldreförare

Slutlig bedömning

Kör mycket förvirrat och försiktigt. Detta är typiska äldresignaler.

Nr 24-Ä

Händelseförlopp

Mannen kör i 30-35 km/h inne på P-området. Han blinkar höger på traktorvägen och kör på. Han blinkar höger i lagom tid på Boställsvägen och blinkar sedan vänster på Norra Ringen. Han står rätt långt ut till höger med bilen men kommer igång vid grönt bra. Han kör i drygt 50 km/h på Norra Ringen. Vid vägarbetet håller mannen samma hastighet som tidigare och bromsar inte innan kurvor, han lättar bara på gasen. Han lägger sig i högerfilen uppe på viadukten och kör rakt fram genom korsningen i cirka 65 km/h (70-väg). Sedan kör mannen vidare i 80 km/h. Vid Statoil-korsningen blir det rött. Mannen kommer igång bra vid grönt. Han håller sedan 70 km/h. Han blinkar höger i Delfinenrondellen och håller vänsterfilen i lilla rondellen. Han kör vidare genom Ideon-området, håller 50 km/h på Scheelevägen. Det blir rött i korsningen med Sölvegatan. Då placerar sig mannen i mitten av vägen, sedan fortsätter han rakt fram. Han kommer igång bra vid grönt. Han kör normalt i kurvorna, placerar sig till vänster och blinkar vänster vid Tunavägen. Mannen kör lite försiktigt, håller 40 km/h i Spelmanskorsningen och kör sedan i 50 km/h i kurvan på Spelmansvägen. Mannen kör in i rondellen och blinkar ut ur rondellen men kör genom den. Han kör i 45 km/h, lättar på gasen vid busskudden och kör med ett hjulpar över kudden. Han bor på Östra Torn.

Förare	man, 70
Passagerare	kvinnor, 70
Bil	grå Mitsubishi Galant
Start	AG:s
Mål	Östra Torn
Datum, tid	2003-11-06, 11.00
Körstil	som vem som helst

Slutlig bedömning

Inget anmärkningsvärt – mannen kör som vem som helst.

Förföljelseobservationer - yngre**Nr 1-Y**

Händelseförlopp

Den yngre föraren accelererar på Fäladstorget och svänger ut på Svenhögsvägen. Han håller laglig hastighet (50 km/h) och fortsätter rakt fram genom två korsningar. På Tornavägen stannar han för fotgängare vid obebaktat övergångsstället. Han fortsätter rakt fram i korsningen med Sölvegatan och kör i 50 km/h. På Tunavägen blinkar han vänster och placerar sig i vänster fil. Han svänger höger på Warholms Väg.

Förare	man, 30-35
Passagerare	-
Bil	ny Skoda Octavia
Start	Fäladstorget
Mål	Warholms Väg vid Tuna
Datum, tid	2003-11-05, 09.50
Körstil	som vem som helst

Slutlig bedömning

Hans körning är genomsnittlig – han ger varken signaler som saktkörare eller som farddåre. Han körsatt är bestämt och han håller sig inom lagen.

Nr 2-Y

Händelseförlopp

Paret kör sin lilla bil lugnt på parkeringsområdet, ca 40 km/h. De svänger höger utan att blinka ut på Traktorvägen och fortsätter färden långsamt. De kör höger på Boställsvägen utan att blinka och även höger på Norra Ringen utan att blinka. De väljer att placera sig i vänsterfilen, ett filbyte som gjordes utan blinkning. De fortsätter in i Mobilierondellen i 50 km/h och kör mot centrum. Vid trafiksignalen på Fjelievägen planerar föraren sin körning genom att lägga på gasen och rulla fram mor ljuset i låg växel. De fortsätter därefter mot centrum.

Förare	man, 25-30
Passagerare	kvinnor, 25-30
Bil	vinröd Renault Twingo
Start	AG:s
Mål	Fjelievägen
Datum, tid	2003-11-05, 10.50
Körstil	som vem som helst

Slutlig bedömning

Paret körde bil i maklig fart – ingen "typisk" yngreförare här alltså.

Nr 3-Y

Händelseförlopp

Föraren kommer från Lund S-hället i rondellen vid väg 108/103 och accelererar kraftigt efter rondellen. Han kör om en annan bil men får byta till högerfilen eftersom vägen bli enkelfilig. Han får då bromsa in sin hastighet och håller 100 km/h. Vi viker av mot Lund i tpl Värpinge.

Förare	man, 30-35
Passagerare	-
Bil	ny blå BMW 3-serien Touring
Start	rondellen väg 108/103
Mål	tpl Värpinge
Datum, tid	2003-11-05, 11.30
Körstil	typisk yngreförare

Slutlig bedömning

Mannen kör som en typisk "äldre" yngre bilförare med statusvagn och bossig körstil.

Nr 4-Y

Händelseförlopp

Den yngre manlige föraren kör nära framförvarande bil inne på parkeringsområdet. Han svänger höger ut på Traktorvägen och accelererar, blinkar och svänger sedan höger på Boställsvägen. Efter det svänger han vänster på Norra Ringen. Han ökar farten för att hinna med vid grönljuset. Mannen håller högerfil innan vägarbetet och forcerar detta med litet avstånd till framförvarande bil. Han tar kurvorna snabbt och det känns som om han är lite irriterad över att inte få fri väg. Han kör på i 70 på 50-väg och håller vänsterfilen. En långsammare bil flyttar sig inte även då han med sin körstil visar att han vill om. Han byter då till höger körfält och sicksackar om bilen. Han korsar Svenhögsvägen i 80 km/h innan han når cirkulationsplatsen vid Delfinvägen. Här kör han rakt fram. I den stora rondellen ska han mot E22 norrut och blinkar sig ur rondellen. Han håller hög fart i cirkulationen.

Förare	man, 25-30
Passagerare	-
Bil	äldre silvergrå Saab 900
Start	AG:s
Mål	tpl Lund N
Datum, tid	2003-11-05, 13.00
Körstil	typisk yngreförare

Slutlig bedömning

Praktexempel på yngre bilförare – hetsig, okontrollerad och med full gas!

Nr 5-Y

Händelseförlopp

Mannen kör iväg "som han stulit bilen" på parkeringen, blinkar, kör vänster, vänster i rondellen utan att blinka. Han håller högerfilen i Mobilia-rondellen och sticker sen iväg fort. Observatörerna blev av med mannen då han körde i 70 km/h på Öresundsvägen som är en 50 väg. Han körde rakt fram i Bondevägsrondellen och sedan rakt fram i nästa rondell och han blinkade inte i någon av rondellerna. Hans körning präglades av kraftiga accelerationer och han tog rondellerna snabbt.

Förare	man, 20-25
Passagerare	-
Bil	blå Toyota
Start	Nova Lund
Mål	Warholms Väg vid Tuna
Datum, tid	2003-11-06, 11.30
Körstil	som vem som helst

Slutlig bedömning

Typisk manlig yngreförare, men trots höga hastigheter verkade han ha kontroll över bilen, också i rondellerna som han tog snabbt.

Nr 6-Y

Händelseförlopp

Mannen kör mitt framför (vänsterkommande) bil på Boställsvägen som tutar. Mannen ska svänga vänster på Norra Ringen och kommer igång direkt efter grönt. När kön, som mannen står i, rör på sig bromsar mannen för framförvarande bil och han håller sedan vänsterfilen på viadukten. Signalerna slår om till rött och mannen segar vid grönt, han fick ett telefonsamtal och kom därför inte igång vid grönt. Vidare håller han ca 90 km/h på Norra Ringen.

Förare	man, 30
Passagerare	-
Bil	ny mörkblå Audi A6
Start	AG:s
Mål	Norra Ringen vid Kävlingevägen
Datum, tid	2003-11-06, 11.40
Körstil	typisk yngreförare

Slutlig bedömning

Ung förare som kör mycket som det passar han. Han kör fort då han känner för det men segar lite ibland. Mannen har en nonchalant körstil och bryr sig inte om att han hindrar övriga bilar då han får ett mobilsamtal.

Nr 7-Y

Händelseförlopp

Kvinnan svänger höger på Svenhögsvägen efter Statoilmacken. Hon kommer bra igång efter grönt, hon håller 70 km/h på vägen som är en 50-väg. I rondellen blinkar kvinnan vänster mot N Gränsvägen och kör på. Hon blinkar inte då hon ska köra ut ur rondell men blinkar sedan vänster och kör i knappt 70 km/h i området. Hon svänger ganska kraftigt, kör i 40 km/h i området där kvinnan bor.

Förare	kvinnan, 30-35
Passagerare	-
Bil	röd Volvo 240
Start	Statoil, N Fäladen
Mål	N Gränsvägen
Datum, tid	2003-11-06, 13.20
Körstil	typisk yngreförare

Slutlig bedömning

Kvinnan kör på, inget segande – en typisk yngreförare. Det märks att hon ofta kör på dessa vägar.

Nr 8-Y

Händelseförlopp

Kvinnan kör ut från Statoilmacken och svänger höger på Magistratsvägen, håller ca 50 km/h. Hon bromsar för busskuddar, kör rakt över, och blinkar i hyfsad god tid. Kvinnan svänger höger på Delfinenvägen, håller vänsterfilen och blinkar sedan vänster i rondellen för att sedan blinka höger ut ur den. Hon håller sedan högerfilen och verkar inte tycka att det är lönt att köra om. Vidare håller hon 55 km/h på vägen mot motorvägen. Hon blinkar sent åt höger ut på rampen, accelererar och håller 90 km/h och precis innan motorvägen är hennes hastighet 105 km/h. Sen håller hon denna hastighet.

Förare	kvinn, 30-35
Passagerare	barn
Bil	röd VW Sharan
Start	Statoil, N Fäladen
Mål	Warholms Väg vid Tuna
Datum, tid	2003-11-06, 13.45
Körstil	som vem som helst

Slutlig bedömning

Inget anmärkningsvärt, kvinnan håller lagom hastighet innan motorvägen. Hon verkar hålla hastigheterna.

Nr 9-Y

Händelseförlopp

Mannen accelererar iväg på Kung Oscars väg, håller 60 km/h, kör över bron och bromsar då han kommer till ljus, kör på. Mannen kör rakt genom rondell utan att blinka. Han håller vänsterfilen, placerar sig bra. Sen svänger han vänster mot sjukhuset (Kung Oscars väg – Getingevägen). Mannen blinkar ej i vänsterfilen och kommer inte igång vid grönt. Han accelererar igång bra efter ett tag, håller 65-70 km/h förbi lasarettet. I korsningen med Baravägen slår det om till rött. Mannen håller då vänsterfilen och kör sedan rakt fram. Mannen kör sitt eget race, och är inte benägen att följa med trafikrytmen.

Förare	man, 30
Passagerare	man, 30
Bil	äldre svart Porsche 924S
Start	Max hamburgerrestaurant vid Kung Oscars Väg
Mål	Baravägen
Datum, tid	2003-11-06, 14.00
Körstil	typisk yngreförare

Slutlig bedömning

Ung förare som kör mycket som det passar han. Fort då han känner för det men segar lite ibland.

Nr 10-Y

Händelseförlopp

Kvinnan kör ut från Matex, svänger höger och gasar på i kurvan. Hon håller 50 km/h. Hon kör ut på Magistratsvägen och håller 60 km/h på lång raksträcka. Hastigheten ökar och hon håller 65 km/h. Hon bromsar i en vänsterkurva och kör på i mitten av vägen. Kvinnan passerar Sakförarevägen, där det inte finns någon trottoar men personer längs vägen I rondellen (N Grängesvägen/Svenhögsvägen) kör kvinnan rakt fram, sen vänster vid S:t Hans gränd.

Förare	kvinn, 30
Passagerare	-
Bil	gammal grå BMW
Start	Matex på N Fäladen
Mål	S:t Hans gränd
Datum, tid	2003-11-06, 14.15
Körstil	typisk yngreförare

Slutlig bedömning

Kvinnan kör med ett "ungt" beteende, kör på med bra hastigheter.

Nr 11-Y

Händelseförlopp

Kvinnan blinkar höger på Traktorvägen och kör försiktigt för kanten. Hon blinkar höger på Boställsvägen, slutar blinka, för att sedan blinka igen. Hon tittar åt vänster, stannar och släpper förbi bilar, håller sen vänsterfilen direkt. Kvinnan kör sakta i kurvorna, svänger vänster på Norra Ringen och kör mot gult. Vid vägarbetet kör hon utan att bromsa i kurvorna. Hon ligger bakom en lastbil så observatörerna har svårt att studera hennes körstil. Lastbilen kör ifrån och kvinnan tar det lugnt. Hon håller högerfilen på viadukten och kör ifrån observatörerna i korsningen, hon kör mot gult.

Förare	kvinn, 30-35
Passagerare	-
Bil	Renault Clio
Start	AG:S
Mål	Norra Ringen vid Kävlingevägen
Datum, tid	2003-11-07, 09.30
Körstil	som vem som helst

Slutlig bedömning

Kvinnan verkar ta det lugnt i trafiken men chansar ändå genom att köra då ljuset i korsningar slår om. Hon kör som om det varit vem som helst.

Nr 12-Y

Händelseförlopp

Mannen kör i 95 km/h på Norra Ringen. Han bromsar in för kö och håller högerfilen i Delfinenrondellen. Han blinkar inte i rondellen. I rondellen svänger mannen vänster, han blinkar inte ut ur den. Han kör nära framförvarande bil på Scheelevägen, följer med strömmen. Han ger lite rödsken, någon svänger höger, och han svänger sedan själv höger vid Ericsson.

Förare	man, 25
Passagerare	-
Bil	guldig äldre sportig Audi
Start	Norra Ringen
Mål	Ideon
Datum, tid	2003-11-07, 09.50
Körstil	typisk yngreförare

Slutlig bedömning

Mannen kör som en typisk yngre – framåt körstil och tar för sig.

Nr 13-Y

Händelseförlopp

Mannen kör på Tunavägen mot Spelmansvägen i ca 55 km/h. Det kör en bil framför honom. Mannen kör genom kurvan på Spelmansvägen. Han bromsar innan rondell och blinkar höger. Han kör vidare längs Thulehemsvägen och accelererar till 60 km/h. Han bromsar vid GC-överfarten, bromsar och svänger in på Hjalmar Gullbergs väg.

Förare	man, 30-35
Passagerare	-
Bil	pick-up med saftblandare, Mazda
Start	Tunavägen/Spelmansvägen
Mål	Hjalmar Gullberg Väg
Datum, tid	2003-11-07, 10.20
Körstil	som vem som helst

Slutlig bedömning

Mannen håller lagom hastighet, kör som vem som helst.

Nr 14-Y

Händelseförlopp

Mannen blinkar höger på Dalbyvägen och kör i vänsterfilen. Han blinkar vänster på Sandbyvägen och kommer igång bra vid grönt. Han accelererar till knappt 65 km/h. Det blir grönt i Thulehemskorset och mannen ökar till 70 km/h för att hinna över vid grönt. Sedan sänker han åter hastigheten till 65 km/h. Sedan ökar han till 70km/h på sträckan, kör sedan i 75. Framför mannen kör en

Förare	man, 25
Passagerare	-
Bil	röd Mazda 626
Start	Preem, Dalbyvägen
Mål	Utmarksvägen
Datum, tid	2003-11-07, 10.40
Körstil	typisk yngreförare

släpvagn och mannen bromsar in. I rondellen kör mannen i vänsterfilen, utan att blinka, och kör sedan rakt fram på Sandbyvägen. Det är 70-sträcka men mannen kör i 80. Observatörerna avviker på Utmarksvägen.

Slutlig bedömning

Mannen kör strax över hastighetsbegränsningen med ett ungt beteende – en typisk yngreförare.

Nr 15-Y

Händelseförlopp

Mannen svänger ut från Ica Tuna och svänger vänster på Tunavägen. Han fortsätter i ungefär 50 km/h genom gatstensområdet och ökar sedan till 60 km/h i kurvan på Spelmansvägen. I rondellen bromsar han in tidigt och mjukt. Han blinkar höger innan rondellen och kör rakt fram i rondellen. Mannen bromsar för en cykel på Spelmansvägen och kör i nästan 60 km/h på 50-väg. Han blinkar sedan höger på Musikantvägen.

Förare	man, 30
Passagerare	-
Bil	silver Audi A4
Start	Ica Tuna
Mål	Musikantvägen
Datum, tid	2003-11-07, 10.50
Körstil	typisk yngreförare

Slutlig bedömning

Mannen kör strax över hastighetsbegränsningen med ett ungt beteende – en typisk yngreförare.

Nr 16-Y

Händelseförlopp

Kvinnan blinkar vänster vid ljuset i korsningen Svenhögsvägen/Magistratsvägen. Hon kommer igång bra och ska köra vidare rakt fram på Svenhögsvägen. Hon kör försiktigt och avvaktande vid möte med en lastbil. Sedan kommer hon igång bra vid grönt, kör i 55 km/h vid vägarbetet. Hon blinkar höger på Getingevägen och tar kurvan bra. Kvinnan blinkar höger på Baravägen och kör i 50 km/h men ökar sedan till 60 km/h och vidare till 70 km/h. Hon ska höger på Möllevångsvägen och observatörerna avviker.

Förare	kvinn, 25-30
Passagerare	-
Bil	vit Volvo 440
Start	Statoil, N Fäladen
Mål	Möllevångsvägen
Datum, tid	2003-11-07, 11.15
Körstil	typisk yngreförare

Slutlig bedömning

Kvinnan håller en hastighet över hastighetsbegränsningen. Hon kommer igång bra vid grönt, och är en alert typisk yngreförare.

Nr 17-Y

Händelseförlopp
Mannen svänger höger mot Nöbbelöv i 60 km/h och blinkar vänster på Nöbbelövsvägen. Han tar kurvan i hög fart och svänger höger vid Preemmacken.

Slutlig bedömning
Mannen kör över gällande hastighet. Han kör som en typisk yngreförare

Förare	man, 30
Passagerare	-
Bil	VW Golf
Start	Norra Ringen vid Monumentet
Mål	Preem på Nöbbelöv
Datum, tid	2003-11-07, 11.25
Körstil	typisk yngreförare

Nr 18-Y

Händelseförlopp
Mannen håller ungefär 40 km/h inne på P-området vid AG:s. Han släpper förbi en äldre man i elrullstol. Han blinkar höger i god tid på Traktorvägen och accelererar upp till 50 km/h. Han ska vänster på Boställsvägen och håller sig långt till vänster, han kör lite konstigt. Mannen kör på i 55-60 km/h och svänger höger på Nöbbelövsvägen. Han bromsar vid övergångsstället och bromsar sedan in på avsmalningen. Vid Gunnesboskolan efter guppet ökar mannen hastigheten. Han accelererar på bilfritt område och parkerar.

Slutlig bedömning
Mannen kör normalt, inget anmärkningsvärt. Han kör i bra hastighet och kör som vem som helst.

Förare	man, 30-35
Passagerare	-
Bil	blå Volvo V70
Start	AG:s
Mål	Gunnesboskolan
Datum, tid	2003-11-07, 11.45
Körstil	som vem som helst