

Thesis 204

Är Vägverkets syn på äldre trafikanter ibland onyanserad?

- en attitydstudie

Rikard Walfén



Trafik och väg
Institutionen för Teknik och samhälle
Lunds Tekniska Högskola, Lunds universitet

Är Vägverkets syn på äldre trafikanter ibland onyanserad?

- En attitydstudie

Rikard Walfén

Thesis / Lunds Tekniska Högskola,
Institutionen för Teknik och samhälle,
Trafik och väg, 204

ISSN 1653-1922

Rikard Walfén

Är Vägverkets syn på äldre trafikanter ibland onyanserad? - En attitydstudie

2010

Ämnesord:

Äldre, Ålderism, Generalisering, Vägverket, Myndighet

Referat:

I januari 2009 trädde en ny svensk lag gällande diskriminering i kraft, en lag som bland annat behandlar diskriminering på grund av ålder. Äldres situation debatteras återkommande med bakgrund av de problem som finns med ålderism i samhället idag. Vägverket är en myndighet som styrs av Sveriges riksdag och regering med uppdrag att bland annat säkerställa ett vägtransportsystem utformat för medborgarnas grundläggande transportbehov. Syftet med studien är att försöka klarlägga om det i Vägverket, ibland ges uttryck för en onyanserad syn på äldre trafikanter. Äldre definieras normalt i Sverige som personer som är 65 år eller äldre. Denna studie visar att det hos Vägverket ibland ges uttryck för en onyanserad bild av äldre i form av generaliseringar, ålderism, och brister i synen på äldre trafikanters roll i trafiksystemet. Då resultatet till stor del också ger uttryck för en nyanserad syn på äldre trafikanter så handlar det fortsatta arbetet med dessa frågor, för Vägverkets del, om att bevara och förbättra.

English title:

Is the Swedish road administration's view of elderly traffic users sometimes without nuances?

Citeringsanvisning:

Rikard Walfén, Är Vägverkets syn på äldre trafikanter ibland onyanserad? - En attitydstudie. Lund, Lunds Tekniska Högskola, Institutionen för Teknik och samhälle. Trafik och väg 2010. Thesis. 204

Trafik och väg
Institutionen för Teknik och samhälle
Lunds Tekniska Högskola, LTH
Lunds Universitet
Box 118, 221 00 LUND

Traffic and Roads
Department of Technology and Society
Faculty of Engineering, LTH
Lund University
Box 118, SE-221 00 Lund, Sweden

Förord

Att arbeta fram den rapport du just nu läser har varit mycket lärorikt. Dels har själva processen och metoden i arbetet skapat många funderingar och vid flera tillfällen ifrågasatts, och vid några tillfällen reviderats. Och dels har arbetet varit något av en inre resa i att rannsaka sig själv om egna omedvetna stereotypa bilder om andra människor. Dessa två saker har varit föremål för många intressanta samtal och diskussioner med främst referensgruppen, dvs. mina handledare, men också med andra i min omgivning.

Det är därför på sin plats att tacka mina handledare, Agneta Ståhl och Ralf Risser, LTH, samt Lennart Jonsson, Vägverket, för stort tålamod, engagemang och många goda råd. Därutöver riktas också ett tack till min familj, och då särskilt till min mamma, fru och två döttrar.

Min förhoppning är att detta examensarbete ska ge underlag till diskussion, eftertanke och ett aktivt arbete med att skapa en mer nyanserad syn på människor som är 65 år och äldre.

Rikard Walfén

Maj 2010

Innehållsförteckning

Förord.....	1
Sammanfattning	2
Summary	4
Innehållsförteckning	6
1 Inledning	7
1.1 Bakgrund till examensarbetet.....	7
1.2 Vägverkets sektorsansvar.....	7
1.3 Den allmänna debatten.....	8
1.4 Kunskapsläget	9
1.4.1 Förändring i populationen.....	9
1.4.2 Äldre i trafiken.....	10
1.4.3 Äldre - en heterogen grupp	11
1.4.4 Ålderism.....	12
1.5 Syfte	13
2 Metod och data.....	14
2.1 Problem/frågeställningar	15
2.2 Litteraturgenomgång.....	15
2.3 Design empirisk studie.....	16
2.4 Tolkningsmodell	19
2.4.1 Generalisering	21
2.4.2 Ålderism.....	21
2.4.3 Trafiksystem/individ	23
2.4.4 Kunskap	24
2.5 Genomförande.....	24
2.6 Avgränsningar	24
3 Resultat	26
3.1 Generaliseringar	26
3.2 Ålderism.....	26
3.3 Trafiksystem/Individ.....	27
3.4 Kunskap	28
4 Diskussion och slutsatser	29
4.1 Diskussion och slutsatser av resultat.....	29
4.2 Fortsatt arbete.....	31
Referenser	32
Bilagor.....	33
Bilaga 1 – Enkät med svar och hänvisningar	34
Bilaga 2 – Utskickad enkät, följebrev och påminnelse	40
Bilaga 3 – Pretest	51
Bilaga 4 – Vägverksdokument.....	59

Sammanfattning

I januari 2009 trädde en ny svensk lag gällande diskriminering i kraft, en lag som bland annat behandlar diskriminering på grund av ålder. Äldres situation debatteras återkommande med bakgrund av de problem som finns med ålderism i samhället idag, samt den förväntade ökade andelen äldre i framtiden. Vägverket är en myndighet som styrs av Sveriges riksdag och regering med uppdrag att bland annat säkerställa att vägtransportsystemet utformas så att medborgarnas grundläggande transportbehov kan tillgodoses med hög transportkvalitet och på ett trafiksäkert sätt. Ämnet för detta examensarbete framarbetades efter samtal med en Vägverksanställd som upplevde att det inom Vägverket ibland fanns en onyanserat negativ syn på äldre trafikanter. Detta tillsammans med Vägverkets uppdrag gjorde en undersökning som denna angelägen.

Syftet med examensarbetet är att försöka klarlägga om det i Vägverket, ibland ges uttryck för en onyanserad syn på äldre trafikanter. Äldre definieras normalt i Sverige som personer med en ålder på 65 år eller äldre. Denna definition används också i detta arbete, trots att det, som framgår av arbetet, är problematiskt att kategorisera en så pass heterogen grupp.

Till att börja med formulerades den frågeställning som studien förväntades besvara: Är Vägverkets syn på äldre, som den beskrivs av anställda, ibland onyanserad? Som bakgrund till arbetet gjordes en litteraturstudie av fyra olika typer av dokument; dokument från Vägverket, politiska dokument (som beskrivning av den allmänna debatten), dokument från aktuell forskning (som underlag för en vetenskaplig syn) samt Vägverkets regleringsbrev (Vägverkets uppdragsbeskrivning). För att undersöka problemet empiriskt gjordes en enkätundersökning, baserad främst på det som framkommit vid litteraturstudien av dokument från Vägverket. Enkäten skickades ut till 141 personer, vilka var Vägverksanställda som på ett särskilt sätt ansågs ha påverkan på äldre i sitt vardagliga arbete. Av dessa svarade 92 personer. Resultatet från enkätundersökningen bearbetades och analys gjordes av hur svaren förhöll sig till framtagna tolkningsmodell. Tolkningsmodellen baserades på vad som framkommit i litteraturstudien avseende den allmänna debatten, den vetenskapliga synen samt Vägverkets uppdragsbeskrivning. Det som framkommit blev slutligen föremål för tolkning och diskussion, utifrån den ursprungliga frågeställningen.

I resultatet från enkätundersökningen framkommer på ett flertal påstående svar som enligt tolkningsmodellen kan anses vara icke önskvärda svar. I de flesta av dessa påståenden ges dessa svar av minoriteten, men på flera ges dessa svar av majoriteten. Således kan den ursprungliga frågeställningen, mot bakgrund av framtagna tolkningsmodell, bejakas: Vägverkets syn på äldre, som den beskrivs av anställda, är ibland onyanserad. Med utgångspunkt i Vägverkets uppdrag och inflytande över medborgarnas vardag så är det viktigt att det kontinuerligt pågår en process mot ett nyanserat och korrekt förhållningssätt till bland annat personer som idag grupperas som äldre.

Denna studie visar att det hos Vägverket ibland ges uttryck för en nyanserad bild av äldre i form av generaliseringar, ålderism, och brister i synen på äldre trafikanters roll i trafiksystemet. Därmed pekar studien ut en riktning för en fortsatt positiv process i riktning mot en nyanserad och korrekt syn på äldre trafikanter, hos Vägverkets anställda. Då resultatet till stor del också ger uttryck för en nyanserad syn på äldre trafikanter så handlar det fortsatta arbetet om att bevara och förbättra.

Slutligen kan lämpligen begreppet äldre, för samhället i stort och i enlighet med den parlamentariska äldreberedningens uttryck, försvinna helt, för att fortsatt gruppera människor utifrån mer nyanserade och rättvisande parametrar än kronologisk ålder.

Summary

In January 2009 a new Swedish law about discrimination came into force, a law that among other things deals with discrimination because of age. The situation of elderly is repeatedly a topic for debate with background of the problems about ageism in society today, and the expected increased share of elderly people in the future. The Swedish road administration is a central authority that is governed by the Swedish Parliament and Government, with mission to for instance make sure that the road transport system is designed so that the fundamental need of transportation of the citizens can be managed with high transport quality and in a traffic safe way.

The topic of this study was developed after conversation with an employee of the Swedish road administration that experienced that it within the Swedish road administration, sometimes is expressed an undifferentiated and negative view of elderly people as traffic users. This together with the mission of the Swedish road administration made a study like this important.

The aim of this study is to try to make clear if it within the Swedish road administration sometimes is given a view without nuances, of elderly traffic users. Elderly are in Sweden normally defined as persons with an age of 65 years or older. This definition is also used in this study, although it, as shown in this study, is problematic to categorize such a heterogenic group.

To begin with, the question that the study was expected to give answer to was formulated: Is the view of elderly as described by the employees of the Swedish road administration sometimes without nuances? As a background to this study a literature study of four different kinds of documents was made; documents from the Swedish road administration, political documents (as a description of the general debate), documents of current research (as a base for a scientific view) and regulation letters of the Swedish road administration (the description of the mission of the Swedish road administration). To examine the problem empirically, a questionnaire study was performed, based primary on what was shown as the result of the literature study of documents from the Swedish road administration. The questionnaire study was sent out to 141 persons belonging to a group of employees of the Swedish road administration that in a certain way in their daily work have an effect on elderly. 92 of these answered. The result from the questionnaire study was studied and an analysis was made of how the answers behave with the produced model of interpretation. The model of interpretation was based on what was shown as the result of the literature study regarding the general debate, the scientific view and the description of the mission of the Swedish road administration. What had been shown became finally the subject of interpretation and discussion, based on the initial question.

In the result from the questionnaire study there are in several statements given answers that according to the model of interpretation are not desirable. In most of these statements the answers are given by the minority, but in several statements these

answers are given by the majority. Consequently the initial question can be answered in the affirmative: The view of elderly as described by the employees of the Swedish road administration is sometimes without nuances. With a base in the mission of the Swedish road administration and its influence on the citizens' everyday life, it is important that there continuously is an ongoing process towards a nuanced and correct attitude to for example persons that today are grouped together as elderly.

This study shows that there in the Swedish road administration sometimes is expressed a view without nuances, of elderly in terms of generalization, ageism, and defects in the view of elderly traffic users part in the traffic system. Accordingly the study points out a direction for a continuous positive process in direction to a nuanced and correct view of elderly as traffic users, among employees of the Swedish road administration. As the result in a large extent also gives expression to a nuanced view of elderly traffic users, the proceeding work is about keeping and improving. Finally should the term elderly for the society in general and according to the manifestation of the parliamentary elderly drafting committee, totally disappear, and instead in the future group people according to more nuanced and justifying parameters than chronologic age.

1 Inledning

1.1 Bakgrund till examensarbetet

För att vara strategisk och nå framgång i arbetet för medborgare och näringsliv har Vägverket valt att arbeta med kundgrupper. En av dessa kundgrupper är gruppen äldre.

I Sverige är den vedertagna definitionen av äldre, personer som är 65 år och äldre. Det har därför varit naturligt att använda denna definition som grund för detta arbete, se vidare diskussion i *avsnitt 1.4.3*.

Äldres situation i samhället generellt har på senare tid uppmärksammats mer och mer. Som exempel kan nämnas den diskrimineringslag som bland annat behandlar åldersdiskriminering, beslutad av Sveriges riksdag, och som började gälla den 1 januari 2009.

Med tanke på de problem med ålderism, *fördomar eller stereotypa föreställningar som utgår från en människas ålder och som kan leda till diskriminering* (Andersson, 2008), som finns i samhället idag samt en förväntat kraftigt ökande andel äldre framöver, se *avsnitt 1.4.1* samt *avsnitt 1.4.4*, är det av särskilt stor vikt att beslutsfattare och myndigheter har en nyanserad bild av och attityd till äldre och deras situation.

Idén till examensarbetet initierades av en Vägverksanställd som upplevde att det ibland fanns en onyanserat negativ syn, inom Vägverket, på äldre i trafiken. Detta tillsammans med Vägverkets tydliga prioritering av äldre som en egen kundgrupp, samt Vägverkets uppdrag som myndighet beskrivet i regleringsbrev, gjorde en undersökning som denna angelägen.

1.2 Vägverkets sektorsansvar

Vägverket är en myndighet, inom verksamhetsområdet vägar, som styrs av Sveriges riksdag och regering. Vägverket lyder direkt under Näringsdepartementet. Precis som för andra myndigheter beskrivs Vägverkets uppdrag i ett s.k. regleringsbrev. Bakom regleringsbrevet finns politiskt uttalade mål.

I Vägverkets regleringsbrev (Näringsdepartementet, 2008-10-16) finns följande övergripande mål: *Transportpolitiken ska säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringslivet i hela landet*. Målet är sedan uppdelat i sex delmål för Vägverkets verksamhetsområde, Vägar. De tre första delmålen följer:

1. *Ett tillgängligt transportsystem, där vägtransportsystemet utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses.*
2. *En hög transportkvalitet, där vägtransportsystemets utformning och funktion medger en hög transportkvalitet för medborgarna och näringslivet.*
3. *En säker trafik, där det långsiktiga målet för trafiksäkerheten ska vara att ingen dödas eller allvarligt skadas till följd av trafikolyckor inom vägtransportsystemet. Vägtransportsystemets utformning och funktion ska anpassas till de krav som följer detta.*

Som kan ses i ovan beskrivna mål för Vägverket, innebär verksamheten som följer av uppdraget till Vägverket stor påverkan på medborgarnas liv. Att de personer som ska förverkliga dessa mål har en nyanserad syn på och attityd till medborgarna är därför särskilt viktigt.

Vägverket har i enlighet med regleringsbrevet (Näringsdepartementet, 2008-10-16) också att återrapportera enligt följande:

Vägverket ska redovisa vilka åtgärder som vidtagits för att genomföra myndighetens antidiskrimineringsstrategi. Under genomförandet av strategin ska samråd ske med DO, HomO och Handisam.

Av detta följer att alla medborgare ska bemötas lika. Det är därför rimligt att de som planerar och genomför Vägverkets verksamhet förväntas ha en bild och attityd som inte särskiljer gruppen äldre.

1.3 Den allmänna debatten

I denna studie tjänar det som framkommit i det politiska rummet som beskrivning av den allmänna debatten.

År 1998 tillsatte Sveriges regering en beredning som hade i uppdrag att skapa förutsättningar för en långsiktig utveckling av äldrepolitiken; *parlamentariska äldreberedningen SENIOR 2005*. Beredningen, innehållande representanter från alla riksdagspartier, sakkunniga från myndigheter och departement, samt olika berörda organisationer, lämnade i oktober år 2003 sitt slutbetänkande SOU 2003:91: *Äldrepolitik för framtiden. 100 steg till trygghet och utveckling med en åldrande befolkning*, till regeringen. (SENIOR 2005, 2003) Med tanke på beredningens representerade politiska bredd, så får dess slutbetänkande tjäna som en sammanfattning av den politiska viljeriktningen och därmed den allmänna debatten.

Äldreberedningen, SENIOR 2005, slår i sitt slutbetänkande fast följande:

- Människors höga, lika och givna människovärde. Människovärdet är inte beroende av en persons sociala status, personens egen livsuppskattning eller personens samhällsnytta. Människors livsförhållanden och upplevelser är betydelsefulla först och främst för att människan är obetingat värdefull, oberoende av sina erfarenheter.
- Åldrandet sker med stor variation mellan människor, och är något normalt, inte en sjukdom.
- Beredningen delar Världsoorganisationen WHO:s bedömning om att ett aktivt åldrande handlar om att fortlöpande kunna vara delaktig i sociala, ekonomiska, andliga, kulturella och medborgerliga frågor. Vidare menar beredningen att det är en central uppgift för myndigheter och aktörer att skapa förutsättningar för den enskildes egen planering och eget ansvarstagande för ett aktivt åldrande.
- Det är lika grundläggande viktigt för äldre som för yngre att få bestämma över sitt liv.
- Skillnaden mellan negativa attityder mot äldre jämfört med negativa attityder mot exempelvis religiösa eller etniska grupper är att de som odlar och på olika sätt visar dessa attityder inte tillhör en särskild grupp. De finns i alla åldrar också bland äldre. Eftersom det är attityder som omedvetet förs vidare så ifrågasätts de sällan.

- Istället för att gruppera äldre kan man se åldrandet som en del av hela livet, lika sammansatt och värdefull som de andra delarna, ett s.k. livsloppsperspektiv. Genom att ha ett livsloppsperspektiv kan fokus mer ligga på ålder som en organiserande princip i samhället, på samma sätt som exempelvis etnicitet, socioekonomisk ställning eller kön, istället för åldrandet som anpassning till särskilda förhållanden i den enskildes liv. Livsloppsperspektivet hjälper oss att se att gruppen äldre inte är några andra än oss själva, i den senare delen av livet.
- Både åtgärder som indirekt och direkt berör attitydfrågor föreslås. Inom näst intill alla områden utgör negativa attityder till äldre personer och åldrande någon typ av hinder för en positiv utveckling, även om det finns andra hinder i de flesta av dessa områden.
- Äldrepolitikens yttersta mål är att ta bort behovet av en särskild äldrepolitik. Men så länge människors levnadsmöjligheter begränsas av övre åldersgränser och så länge äldre människor inte tillräckligt beaktas i det politiska arbetet så finns det behov av en särskild äldrepolitik. (SENIOR 2005, 2003)

Trots Äldreberedningen har Sveriges riksdags trafikutskott återkommande behandlat motioner gällande obligatoriska läkarkontroller för äldre bilförare. I trafikutskottets betänkande framgår att utskottet genomgående avstyrkt sådana motioner med hänvisning till aktuell forskning, och då en VTI rapport: *Older drivers – a review, VTI rapport 497A 2004*, skriven av Hakamies-Blomqvist, Liisa m.fl. Den forskningen pekar på att äldre bilförare inte är mer olycksbenägna än andra bilförare. I trafikutskottets betänkande framgår också att Vägverket önskar utreda om läkarnas anmälningsskyldighet skall kompletteras med krav på periodiska hälsodeklARATIONER från alla körkortsinnehavare, vilket, till skillnad från motionen som betänkandet behandlar, inte pekar mot en särbehandling av gruppen äldre. (Sveriges Riksdags trafikutskott, 2005)

I samma betänkande som ovan påpekas också vikten av att anpassa vägarna, också till äldre, för att tillgodose behov av att både bibehålla rörligheten för äldre och motverka olyckor i vägtransportsystemet. Fokus ligger således inte på att den äldre trafikanten ska anpassa sig, utan på att vägtransportsystemet ska anpassas. Detta visas ytterligare i att Trafikutskottet, i samma betänkande som tidigare, välkomnar ett förslag från Vägverket och Socialstyrelsen gällande att bl.a. inrätta ett trafikmedicinskt centrum, för att behandla äldres bibehållande av mobilitet. (Sveriges Riksdags trafikutskott, 2005) Det får anses tydligt att personer med åldersrelaterade funktionsnedsättningar inte ska behöva anpassa sig och ”dra sig tillbaka”, utan fokus ligger på att skapa ett trafiksystem som är anpassat för alla.

1.4 Kunskapsläget

1.4.1 Förändring i populationen

Andelen äldre (år 65+) i populationen kommer att öka i framtiden. År 2007 utgjorde andelen som var 65år och äldre 17 procent av den svenska befolkningen, det vill säga 1,6 miljoner. År 2030 förväntas motsvarande åldersgrupp ökat till 2,3 miljoner och år 2050 till 2,5 miljoner. 2,5 miljoner motsvarar ca 24 procent av den förväntade befolkningen i Sverige år 2050. (SCB, 2009)

Medellivslängden ökade under 1900-talet med drygt 25 år. (SCB, 2009) Ökning av medellivslängden beror på att människor lever längre men också på att barndödligheten har minskat. Europa har jämfört med övriga världsdelar den största andelen äldre. Uträkningar från mitten av 1990-talet visar att 70 procent av befolkningen i ett västerländskt land kommer att leva efter en uppnådd ålder av 65 år, jämfört med att endast 25 procent levde tills de fyllde 65 år, år 1900. Undersökningen visar också att 30 till 40 procent av befolkningen i ett västerländskt land lever till 80 års ålder eller mer. (Levin Lena et al., 2007)

1.4.2 Äldre i trafiken

Olycksstatistik visar på att äldre, oskyddade trafikanter är inblandade i betydligt fler olyckor med död eller svåra skador som följd i jämförelse med yngre (Oxley J., Fildes B., 2000). Det är av betydelse att skilja på begreppen skaderisk och olycksrisk. Äldre är inte inblandade i fler trafikolyckor på vägen, räknat utifrån antal kilometer. Dock är allvarliga skador vanligare hos äldre trafikanter. Nya olycksdata, från Sverige, visar också att äldre, i betydligt högre grad än övriga trafikanter, minskat i inblandning i allvarliga olyckor de senaste 10 åren. Detta tyder på en positiv trend för äldre trafikanter. (Levin Lena et al., 2007)

En jämförelse mellan andel dödsolyckor för oskyddade trafikanter i olika åldrar med motorfordon inblandade, har gjorts grundat på olycksstatistik från Finland. Den visar på personer äldre än 64 år är överrepresenterade i olyckor där motorfordonet har lägre fart, 31-50km/h, jämfört med farter över 50km/h. (Johansson C., 2004) Med stigande ålder blir man oftast mer ömtålig för krockvåld, vilket i enlighet med tidigare, leder till svårare skador i händelse av olycka. Tiden för tillfrisknande är normalt också längre för personer äldre än 64 år. (Oxley J., Fildes B., 2000)

När det gäller äldre som bilförare visar olycksdata från Sverige att personer 65 år och äldre kör säkrare än både medelålders och yngre förare. Trots detta blommar då och då en debatt upp angående ifrågasättandet av äldre som bilförare och därav möjliga restriktioner, vilket visar på en negativ generell föreställning om äldre, i samhället. Utvärderingar av säkerhetsvinster när det gäller att i högre grad granska äldre förarens lämplighet för körkort, har inte visat på någon större positiv effekt. (Levin Lena et al., 2007)

Det är också viktigt när man talar om äldre i trafiken att lyfta fram mobilitetsperspektivet, vilket givetvis är viktigt för alla trafikanter. Mobilitet kan definieras som en människas möjlighet att resa när hon vill och vart hon vill. Mobilitet handlar därmed om rörelsefrihet som skapar möjlighet för ett aktivt liv och således bl.a. förutsättning för socialt välbefinnande. (Levin Lena et al., 2007) Mobilitet påverkar människans psykiska hälsa och bör därför lämpligen vara en av de dimensionerande faktorerna vid utformandet av trafiksystemet.

Som ledord i denna studie har uttrycket ”*problem med äldre eller problem för äldre*” använts. Detta för att visa på att man kan ha olika förhållningssätt och ingång till frågor rörande samspelet mellan människa och trafik.

1.4.3 Äldre - en heterogen grupp

Åldrandet kan delas upp i kronologisk och funktionell ålder, där kronologisk ålder visar på det antal år som levts och funktionell ålder visar på funktioner och förmågor kopplade till åldrandet. Funktionell ålder kan ses ur biologisk, fysiologisk, psykologisk och social synvinkel. (Levin Lena et al., 2007)

I ett historiskt perspektiv har inte äldre setts som en definierad grupp på samma sätt som idag. En orsak till detta är införandet av pensionering i modern tid. Innan dess avgjorde en människas funktionella ålder om man betraktades som äldre, det vill säga om man inte längre kunde försörja sig och visade yttre tecken på att man levt en lång tid. (Andersson, 2008)

Tidigare delades livet ofta upp i tre faser; före, under och efter arbetslivet. Som tidigare nämnts hade folk en kortare livslängd förr. Tiden efter arbetslivet var ofta kortare än idag och mer präglad av svaghet p.g.a. ålder. Idag är det mer lämpligt att tala om den första till fjärde åldern, där den tredje åldern beskriver det friska och rörliga livet som pensionär. Den fjärde åldern beskriver den tid då man blir sjuklig och i behov av extra vård och hjälp på grund av åldersrelaterade funktionsnedsättningar. (Levin Lena et al., 2007) Den tidigare uppdelningen i tre faser kan vara en anledning till att äldre frågor ibland upplevs ha blivit behandlade ur ett så kallat "eländesperspektiv".

Risken för att få ett funktionshinder ökar vid ökad ålder. Därav har äldre människor högre risk att få ett funktionshinder jämfört med yngre. Dock är åldrandet en individuell process som gör det omöjligt att sätta en exakt ålder då olika funktioner vanligtvis blir sämre på grund av ålder (Ståhl, 2005).

Det är relativt få av den yngre delen av dem som har fyllt 65 år (ålder mellan ca 65-75 år) som behöver särskild hjälp beroende på funktionsnedsättning. Funktionsnedsättningarna blir framför allt problematiska för de allra äldsta i gruppen 65 år och äldre (ålder från ca 75 år). (Levin Lena et al., 2007)

Den kronologiska uppdelningen är, som nämnts tidigare, något som framför allt kopplas till modern tid och som används för att förenkla administrationen och organisationen i samhället. Genom att skilja olika stadium i livet grundat på en viss kronologisk ålder skapas en grogrund för stereotypa uppfattningar (se avsnitt 1.4.4) om dem som befinner sig över eller under denna ålder. (Andersson, 2008)

Exempel på när kronologisk ålder används i trafiksammanhang är kategoriseringen av äldre vid presentation av olycksstatistik. Generaliseringar kan också ses i socialt kategoriserande, exempelvis i hur äldre förväntas samspela i relation till andra. (Levin Lena et al., 2007)

I Sverige används oftast åldern 65 år och uppåt som kategorisering av gruppen äldre. De finns dock alternativ som tydligare lyfter fram att äldre (65+) inte är en homogen grupp. I Storbritannien används benämningen "old" för personer som är mellan 65 och 75 år och "old elderly" för personer som är 75 år och äldre. I USA finns benämningarna: "near aged" för personer mellan 55 och 64 år, "young aged" för personer mellan 65 och 74 år, "old old" för

personer mellan 75 och 84 år och "oldest old" för personer äldre än 84 år. (Levin Lena et al., 2007)

För att kunna lösa problem så behövs ibland olika former av kategoriseringar. Detta blir tydligt i samspelet mellan institutioner och individer. Problemet är att kategoriseringar ibland används i sammanhang där de inte behövs, och att människor ibland, istället för att bli bemötta som unika individer, blir bemötta som kategorier. Ett sådant bemötande kan påverka individers självbild och möjlighet att agera på ett självständigt sätt. Kategoriseringar förankras ofta i olika begrepp och skapar generaliseringar. (Levin Lena et al., 2007) I *avsnitt 2.4.1 Generaliseringar* finns exempel på detta.

1.4.4 Ålderism

Ålderism, eller som det ursprungligen benämns; ageism, myntades på 1960-talet av gerontologen och psykiatriprofessorn Butler (Levin Lena et al., 2007). Ålderism kan definieras som:

Fördomar eller stereotypa föreställningar som utgår från en människas ålder och som kan leda till diskriminering (Andersson, 2008).

Attityder kan delas upp i tre komponenter; kognitiv, affektiv och beteende. I kategoribaserade attityder ingår dessa som stereotyper (kognitiv), fördomar (affekt) och diskriminering (beteende). Ålderism inbegriper således både fördomar, stereotyper och diskriminering. Åldersdiskriminering beskriver alltså bara en del av problemet med ålderism. Skillnaden mellan stereotyper och fördomar är inte särskilt stor. Fördomar är kopplade till känslan medan stereotyper ofta bygger på okunnighet. Stereotyper har ofta lite sanning i sig och kan således lyftas fram som fakta, medan fördomar, som sagt, är mer känslomässigt laddade. Problemet med stereotyper är att enskilda individer inte behandlas som individuella förmågor utan anses ha alla de karakteristika som tillskrivs den grupp de anses tillhöra. Ett ytterligare problem är att i de fall en individ visar motsatta drag mot den stereotypbeskrivna gruppen anses tillhöra så ändras nödvändigtvis inte stereotypen utan individen uppfattas istället som undantaget som bekräftar regeln. Åldersdiskriminering (beteendedelen) baseras på fördomar och stereotyper och uppstår när fördomar och stereotyper institutionaliseras. Institutionaliseringen kan ske uttalat genom lagar, regler och bestämmelser om resursfördelning/-användning eller outtalat genom vanor. (Andersson, 2008)

Exempel på ålderism kan ses i den återkommande debatten om äldres lämplighet som bilförare, se tidigare kommentar under *avsnitt 1.4.2 Äldre i trafiken*.

Ålderism är inget nytt fenomen. I historisk litteratur framkommer en bild av äldre män som gammaldagsa, kraftlösa, snåla, trångsynta och excentriska medan äldre kvinnor framstår som vresiga, elaka, ondskefulla, fränstötande och retliga. Vidare beskrivs äldre i barnböcker från 1800-talet som personer som bör vara nöjda med sin lott, och att det vore opassande för dem att ställa krav på hjälp och understöd. (Andersson, 2008)

Det finns också en eländesbild av äldre. En undersökning gjord i Norge visar att personer mellan 16 och 44 år tror att äldre har det sämre än de faktiskt har det, vad gäller trivsel. Samma

undersökning visar också att äldre inte har samma eländesbild av sig själva. (Andersson, 2008) Det finns anledning att förutsätta att samma bild gäller i Sverige.

Forskning har ofta utgått ifrån att ålderdomen börjar vid en viss tidpunkt i livet. Uppfattningen för gemene man är ofta mer flytande, ålderdomen tenderar att inträda senare och senare ju äldre man själv blir. (Andersson, 2008)

I USA har en lag mot åldersdiskriminering i arbetslivet funnits sedan 1960-talet, i EU skapades en liknande lag år 2000. Åldersdiskriminering har i Sverige behandlas av den statliga äldreberedningen (SOU 2003:91). (Levin Lena et al., 2007) Den första januari 2009 trädde en ny lag i kraft i Sverige, gällande diskriminering, den inbegriper också åldersdiskriminering.

Oavsett om bilden av äldre är positiv eller negativ så visar förekomsten av bilder att äldre uppfattas som annorlunda, jämfört med exempelvis medelålders där någon tydlig bild inte existerar. (Andersson, 2008)

1.5 Syfte

Syftet med detta examensarbete är att försöka klarlägga om det i Vägverket, ibland ges uttryck för en onyanserad syn på äldre trafikanter.

2 Metod och data

För att på ett tydligt sätt klargöra hur arbetet har genomförts beskrivs detta övergripande och i sin helhet i följande figur:



Figur 1 - Översikt av processen med examensarbetet i sin helhet

Som kan ses i figur 1 formulerades först ett problem i form av en frågeställning. För att skapa en bakgrund till arbetet gjordes en litteraturgenomgång av fyra olika typer av dokument, *se avsnitt 2.2*. För att undersöka problemet empiriskt gjordes en intervjustudie i form av en enkätundersökning. En tolkningsmodell skapades utifrån tre perspektiv; kunskap med utgångspunkt i aktuell forskning, den allmänna debatten utifrån politiska dokument samt Vägverkets sektorsansvar utifrån myndighetens regleringsbrev. Därefter bearbetades resultatet från enkätundersökningen och analys gjordes av hur svaren förhöll sig till tolkningsmodellen. Slutligen tolkades och diskuterades resultatet utifrån den ursprungliga problemställningen.

2.1 Problem/frågeställningar

Idén till examensarbetet initierades av en vägverksanställd som upplevde att Vägverkets syn på äldre i trafiken ibland kunde vara onyanserat negativ. Det fanns en önskan att få detta uttryck belyst. Därför formulerades problemställningen: *Är Vägverkets syn på äldre, ibland onyanserad?*

Tanken var från början att problemet skulle studeras utifrån följande två frågeställningar:

- *Är Vägverkets syn på äldre, så som den beskrivs i dokument från Vägverket, ibland onyanserad?*
- *Är Vägverkets syn på äldre, så som den beskrivs av anställda, ibland onyanserad?*

På grund av det knappa underlag i form av relevanta dokument från Vägverket i ämnet, fick litteraturstudien av Vägverksdokument endast tjäna som underlag till skapandet av den empiriska studien. I processen omarbetades därför studerandet av problemet till att endast hantera fråga två och därmed skapades endast en frågeställning som formulering av problemet:

Är Vägverkets syn på äldre, som den beskrivs av anställda, ibland onyanserad?

Det ska klargöras att frågeställningen inte syftar till att visa på om Vägverkets syn på äldre är onyanserad utan på om den ibland kan vara onyanserad. Detta påverkar studien på så sätt att den inte söker uttryck för en nyanserad syn, utan fokuserar på om det kan förekomma en onyanserad syn. Därmed kan inte Vägverket generellt antas ha en onyanserad bild av äldre oberoende om studien visar att det förekommer en onyanserad bild eller ej.

Det är också viktigt att tydliggöra att studien inte syftar till att studera hur Vägverkets anställda hanterar frågor om äldre, utan enbart deras syn på äldre i trafiken.

2.2 Litteraturgenomgång

Litteraturgenomgången omfattar fyra olika typer av dokument. Den första innebar en djupdykning i vad aktuell forskning säger om äldre och deras situation i trafiken och tjänar som underlag för en vetenskaplig syn, *se avsnitt 1.4*. Dokument från aktuell forskning som användes

inkluderar både nationella och internationella avhandlingar och vetenskapliga artiklar. Dessa togs fram tillsammans med expertis inom området på Lunds Tekniska Högskola och genom referenser därav.

Den andra studien innebar en granskning av vad som framkommit i det politiska rummet under de senaste åren om äldre och synen på äldre, *se avsnitt 1.3*. Den tredje studien är en genomgång av Regeringens regleringsbrev avseende myndigheten Vägverket, *se avsnitt 1.2*.

Utöver detta studerades också dokument från Vägverket. Vägverksdokumenten var i form av rapporter, litteraturstudie, OH material och texter utlagda på Vägverkets interna Internetsida, *se bilaga 4*. Dokumenten togs fram av vägverksanställda som jobbade specifikt med äldre frågor och därmed hade bäst kunskap om vilka dokument som fanns att tillgå. Allt material som tilldelades i dokumentframtagandet har inte aktivt använts i det fortsatta arbetet, då visst material inte varit lämpat för det utan snarare fungerat som ett mer generellt inspel i processen med detta examensarbete.

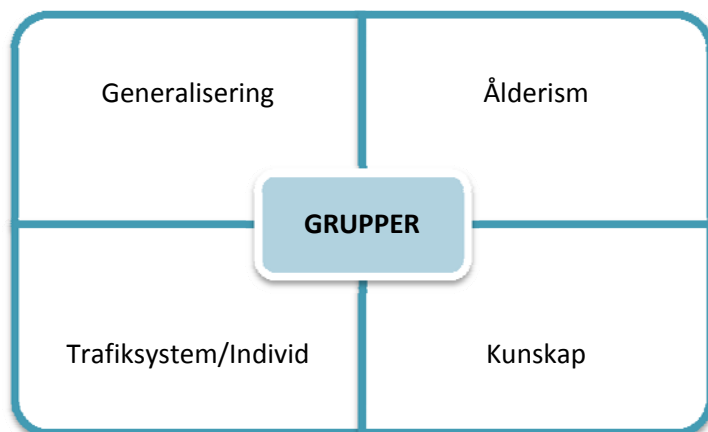
2.3 Design empirisk studie

Den empiriska studien bestod av intervjuer i form av enkätutskick till anställda på Vägverket. Enkäten var webbaserad, det vill säga besvarades via dator kopplad till Internet. Enkäten grundar sig främst på det som framkommit i arbetet med Vägverksdokumenten, *se avsnitt 2.2*. Det i dokumenten som visade på en nyanserad bild av äldre användes, precis som det som kunde anses tyda på en onyanserad bild av äldre. Påståenden skapades och gjordes i vissa fall också om till motsatser för att skapa eftertanke hos den svarande och undvika självklara och rutinpräglade svar. Texterna som användes i påståendena redigerades till viss del också språkligt för att fungera i enkätform. Påståendena besvarades på en femgradig skala, mellan "Tar helt avstånd" och "Instämmer helt", i enlighet med den s.k. *Likertskalan* (Patel R., Davidsson B., 2007). Enkäten innehöll 41 påståenden och en öppen fråga i slutet, *se bilaga 2*.

För att kunna hantera påståendena i arbetsprocessen gjordes en gruppering av de framtagna påståendena. Några av påståendena behandlade kunskapsnivån gällande äldres situation i trafiken. Andra påståenden handlade om etiskt grundläggande förhållningssätt till äldre. Slutligen fanns påståenden som berörde den för tillfället normgivande samhälleliga inställningen till hur man ska förhålla sig till äldre. Ursprungligt förslag till gruppering av påståendena blev således: Kunskap, Etik och Policy. Efter att enkätundersökningen genomförts och resultatet skulle analyseras och hanteras visade det sig vara svårt att hantera och gruppera efter två av de tidigare föreslagna grupperna; Policy och Etik. Detta berodde dels på att begreppen policy och etik är komplicerade som begrepp, både för den som ska ta del av undersökningen och för undersökaren. Risk för missförstånd förelåg därmed. Begreppen policy och etik upplevdes också vara svåra att på ett tydligt sätt relatera till kunskapsläget (*avsnitt 1.4*) i samband med analysen, vilket är av vikt för att kunna visa på den röda tråden i arbetet och skapa en logisk struktur.

För att använda grupperingar som var mer anpassade till påståendena, som var mer konkreta och således enklare att förstå respektive svårare att missförstå, samt för att tydligare koppla grupperingarna till kunskapsläget (*avsnitt 1.4*), gjordes en ny uppdelning innehållande följande

fyra grupper av påståenden: generalisering, ålderism, trafiksystem/individ samt kunskap, se figur 2. Resultatet av enkätundersökningen jämfördes sedan mot en tolkningsmodell för respektive grupp, se avsnitt 2.5.



Figur 2 - Gruppering av påståenden

För att säkerställa kvaliteten i enkäten gjordes ett pretest, se bilaga 3. Sex personer valdes ut för att svara på, och kommentera, en första arbetsversion av enkäten. De svarande utgjordes av 3 kvinnor och 3 män med blandad yrkesbakgrund och ålder. Detta urval gjordes för att så brett som möjligt täcka upp de svårigheter som kunde finnas med att förstå och svara på enkäten. Under pågående pre-test fångades muntligen de svarandes synpunkter in. Synpunkterna användes sedan för att revidera enkäten genom att ytterligare förtydliga påståendena i framarbetandet av den slutliga enkäten.

Det är viktigt att granska om svaren som kommer från en enkät verkligen belyser undersökningens problemställning. Detta görs genom att analysera svarens relevans, reliabilitet och validitet. Relevansen i en undersökning handlar om i vilken grad svaren verkligen kan belysa problemställningen. Här kan man fundera på om exempelvis urvalet är representativt för den grupp man vill undersöka. Reliabiliteten handlar om i vilken grad resultaten från, i detta fall enkäten, inte påverkats av tillfälligheter. Alltså hur pålitliga svaren är om allt annat förblir lika. Här kan finnas problem med tillfällig påverkan. Validiteten handlar om hur säker undersökningen i sig är på att mäta det den avser att mäta, till exempel att den svarande verkligen svarar som han/hon verkligen tycker. Reliabilitet är en av förutsättningarna för validitet. Här kan man fundera på undersökningens utformning. (Winter, 1978)

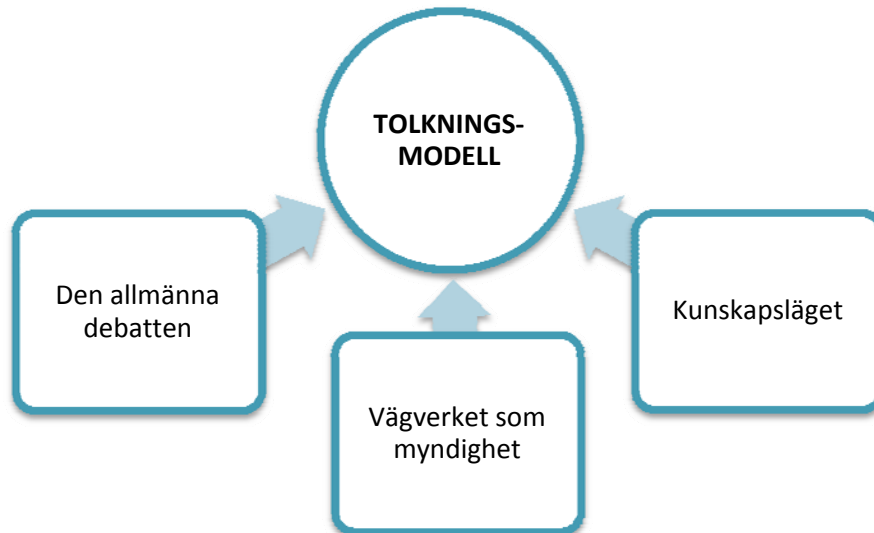
För att resultaten ska bli tillförlitliga och användbara har dessa saker beaktats i enkätundersökningen, enligt riskhanteringsupplägget som beskrivs i nedanstående tabell:

	RISK	ÅTGÄRD
RELEVANS	<p>Urvalet är inte representativt för gruppen som önskas undersökas, d.v.s. Vägverksanställda som jobbar med frågor som berör äldre i trafiken samt slumpvist utvalda.</p> <p>För få tillfrågade för att kunna representera gruppen vi vill undersöka</p>	<p>Anställd med god insyn i Vägverkets organisation har gjort urvalet, ett s.k. experturval, av grupp 1. Grupp 2 skulle vara slumpvist utvald och slumpades således fram.</p> <p>Tillräckligt stort antal tillfrågade; grupp 1, 141st och grupp 2, 150st, i förhållande till gruppernas storlek.</p>
RELIABILITET	<p>Risk finns att den svarande är stressad vid svarandet samt glömmet bort att svara.</p> <p>Risk finns att den svarande inte svarar det han/hon tycker utan svarar vad han/hon borde tycka eller liknande.</p>	<p>Det fanns gott om tid att svara på enkäten, 13 dagar. Upplägget medgav att den svarande helt själv kunde bestämma vilken av dessa dagar som han/hon hade möjlighet att svara.</p> <p>Påminnelse skickades också ut.</p> <p>Enkäten var helt anonym vilket tydligt framgick i introduktionen till enkäten.</p>
VALIDITET	<p>Utformningen av och innehållet i enkäten gör att den som svarar inte uppfattar enkäten på ett korrekt sätt.</p> <p>Missuppfattning av begrepp i påståendena.</p>	<p>Enkäten kvalitetssäkrades genom ett pre-test , se avsnitt 2.3. Synpunkterna därav jobbades in i enkäten för att ytterligare förbättra förståelsen av påståendena.</p> <p>Begreppen som används är i nivå med de som vanligtvis används av svarsgruppen.</p>

TABELL 1 - Valt riskhanteringsupplägg för den här studien.

Det är viktigt att komma ihåg att en attitydstudie som denna alltså inte tar hänsyn till förhållandet mellan vad den svarande tycker och vad den svarande gör. Detta tillsammans med validitetsproblemet om de svarande verkligen svarar vad de verkligen tycker gör att det är svårt att med denna undersökning som grund också visa på faktiska beteenden hos de svarande. (Winter, 1978) Detta var heller inte ambitionen.

2.4 Tolkningsmodell



Figur 3 – Tolkningsmodellens tre ben

För att få ett svar på frågan om Vägverkets syn på äldre ibland är onyanserad skapades en tolkningsmodell som bygger på olika typer av information. Tolkningsmodellen används sedan för att analysera resultaten i enkätundersökningen. Modellen visar på vilket sätt det är önskvärt att svara med utgångspunkt i kunskapsläget, Vägverkets uppdragsbeskrivning (regleringsbrev), samt politiska dokument som får tjäna som den samhälliga synen i ett demokratiskt samhälle, *se avsnitt 1.2 – 1.4*. Modellen är uppbyggd så att den ska kunna jämföras med de svar som framkommit i enkäten. För att kunna göra denna databearbetning hanterbar har tidigare gruppering av påståendena: generalisering, ålderism, trafiksystem/individ samt kunskap använts som gruppering i modellen. Naturligtvis kan ett och samma påstående omfattas av flera grupper. Anledningen till att gruppen generalisering inte sammanfogas med gruppen ålderism, är att generalisering också inkluderar en positiv form som inte innefattas i gruppen ålderism. Positiv särbehandling påvisar inte en negativ attityd och hanteras alltså inte inom gruppen ålderism.

Tolkning av svaren

GENERALISERING	ÅLDERISM	TRAFIKSYSTEM / INDIVID	KUNSKAP
<ul style="list-style-type: none"> •Äldre heterogen grupp •Åldrandet en individuell process 	<ul style="list-style-type: none"> •Alla människors lika obetingade värde •Äldre bör behandlas som unika individer 	<ul style="list-style-type: none"> •Skulden för trafikantens problem i trafiken bör främst ligga på trafiksystemet •Trafiksystem för alla individer •Trafikantens situation i trafiken i sin helhet 	<ul style="list-style-type: none"> •Av påståendena i gruppen kunskap går inte attityder att utläsa. Dock går det att svara rätt och fel. Därav bedöms påståendena i denna grupp direkt mot kunskap i aktuell forskning.

Figur 4 – Tolkningsmodellens fyra element

När de inkomna svaren har jämförts med nedanstående beskrivningar av hur det är önskvärt att svara, *tolkningsmodellen*, så behöver slutligen en jämförelse göras med i vilken grad resultatet i sin helhet är problematiskt eller ej. Därav görs normalt en bedömning av vad som kan förväntas av svarsgruppen, eller vad som kan anses kunna krävas. Det är dock svårt att sätta absoluta gränser när ett problem uppstår, då påståendena är av så skiftande karaktär och då vissa påståenden kan anses väga tyngre än andra, *se avsnitt 4.2 Fortsatt arbete*. Med tanke på det uppdrag Vägverket har och på vilket sätt det påverkar människors vardag samt Vägverkets roll som myndighet under regering och riksdag är det särskilt viktigt att det kontinuerligt pågår en process mot ett nyanserat och korrekt förhållningssätt till personer som idag grupperas som äldre. Beroende på detta samt problem med absoluta gränser och studiens storlek så antas ett processorienterat arbetssätt i hanteringen av framkommet resultat. Alltså, spelar det i analysen ingen roll om 10% eller 60% av de svarande svarar på ett ej önskvärt sätt. Oavsett vilket så ses svaren som att svarsgruppen är på en viss plats i processen och tolkningsmodellen pekar endast ut i vilken riktning gruppens svar bör förflyttas. Dock ger analysen underlag till om det finns en onyanserad bild eller inte.

De resultat som upplevs särskilt problematiska lyfts fram i rapportens resultatdel, *avsnitt 3*, övriga enkätsvar finns tillgängliga i *bilaga 1*. Naturligtvis är alla svar viktiga och de som inte behandlas i resultatdelen kan bli föremål för analys i annan studie.

2.4.1 Generalisering

I enlighet med *avsnitt 1.2 – 1.4*, framkommer det att generalisering är av vikt att hantera i studier om personers attityd till äldre. I enkäten är 21 av 37 påståenden konstruerade på ett sådant sätt att en bedömning gällande generaliserande attityd går att göra. Tre exempel på påståenden i gruppen generalisering följer:

- 4. Äldre bilister kör långsammare än andra.*
- 9. Äldre människor kan ses som en enhetlig grupp.*
- 25. Alla 65-åringar har samma behov i trafiken.*

Vägverket har genom sitt uppdrag, *se avsnitt 1.2*, en stor påverkan på människors vardag. Genom den återrapporteringskyldighet som Vägverket har gällande genomförandet av antidiskrimineringsstrategin, visar regeringen vikten av att Vägverket bemöter alla medborgare lika och således inte särskiljer äldre. För att göra detta möjligt, och motarbeta generaliserande bilder av äldre, krävs en förståelse för att äldre är en heterogen grupp.

Vidare slår den parlamentariska äldreberedningen SENIOR 2005, i sitt slutbetänkande, fast att åldrandet sker med stor variation mellan människor, *se avsnitt 1.3*, vilket visar på behovet av att behandla äldre som en heterogen grupp.

Dagens forskning, *se avsnitt 1.4.3*, visar på problemet med att generalisera äldre som en homogen grupp. Historiskt har inte äldre setts som en definierad grupp på samma sätt som idag. Men genom den vedertagna definitionen av äldre som personer som uppnått den kronologiska åldern 65 år (bl.a. på grund av införandet av ålderspensionering i modern tid), så har en tydlig skiljelinje mellan olika stadier i livet skapats, som skapar en grogrund för stereotypa uppfattningar. Problemet när människor kategoriseras, som förankrat i begrepp skapar generaliseringar, är att människor istället för att bli bemötta som unika individer istället blir bemötta som just kategorier.

Forskningen visar också på att åldrandet är en individuell process, *se avsnitt 1.4.3*.

I enlighet med ovan dras slutsatsen att personer 65 år och äldre inte är en homogen grupp, som därmed inte kan antas ha samma karakteristika. Detta utgör tolkningsmodell för de påståenden som faller under gruppen generaliseringar.

2.4.2 Ålderism

Gruppen ålderism behandlar påståenden som synliggör fördomar och stereotypa föreställningar som kan leda till diskriminering, i enlighet med *avsnitt 1.4.4*. I enkäten faller 13 av 37 påståenden under gruppen ålderism, se tre exempel nedan:

- 22. Äldre bör behandlas som en betydelsefull och jämlik resurs i vårt samhälle.*
- 28. Äldre trafikanter har sämre uthållighet än andra trafikanter.*
- 31. Äldre kräver större hänsyn från andra passagerare i kollektivtrafiken än vad andra resenärer gör.*

Vägverket har genom sitt uppdrag, som beskrivs i *avsnitt 1.2*, en stor påverkan på människors vardag. Genom den återrapporteringskyldighet som Vägverket har gällande genomförandet av antidiskrimineringsstrategin, visar regeringen vikten av att Vägverket bemöter alla medborgare lika, och således inte särskiljer äldre.

I slutbetänkandet från den statliga äldreberedningen SENIOR 2005 slås människors lika och obetingade värde fast. Betänkandet lyfter vidare fram att det inte finns någon särskild grupp som odlar och visar en negativ attityd mot äldre. Problemet finns i alla åldrar, vilket gör att attityderna omedvetet förs vidare och sällan ifrågasätts. Beredningen slår också fast att negativa attityder till äldre och åldrande utgör hinder för en positiv utveckling. Det är lika grundläggande viktigt för äldre som för yngre att få bestämma över sitt liv. Beredningen anser att man istället för att gruppera äldre ska se åldrandet som en del av livet, lika sammansatt och värdefullt som de andra delarna, ett livslöppsperspektiv. Livslöppsperspektivet hjälper oss att inse att äldre inte är några andra än vi själva i den senare delen av livet.

I den allmänna debatten framkommer vidare, genom riksdagens trafikutskott, en tydlig signal om likabehandling i svar på återkommande motioner om obligatoriska läkarkontroller för äldre bilförare. Motionerna har genomgående avstyrkts med hänvisning till aktuell forskning som visar på att äldre bilförare inte är mer olycksbenägna än andra grupper. I betänkandet framgår istället att Vägverket önskar utreda om läkares anmälningsskyldighet ska kompletteras med krav på periodiska hälsodeklarationer från alla körkortsinnehavare, vilket skulle motverka en särbehandling av äldre. I den allmänna debatten slås därmed fast att den återkommande debatten som ifrågasätter äldres lämplighet som bilförare baseras på fördomar om äldre och skulle vid acceptans leda till diskriminering av äldre.

Av dagens forskning, se *avsnitt 1.4.4*, framgår att ålderism inbegriper stereotyper, fördomar och därpå följande diskriminering. Stereotyper bygger ofta på okunnighet, men kan ha lite sanning i sig och lyfts därför ibland fram som fakta. Fördomar är mer känslomässigt laddade. Åldersdiskriminering uppstår när stereotyper och fördomar institutionaliseras. Forskningen visar vidare att ålderism inte är något nytt. I historisk litteratur framkommer bl.a. bilder av äldre som kraftlösa, vresiga och retliga. Äldre har också historiskt beskrivits som personer som ska vara nöjda med sin lott och som inte ska ställa krav på hjälp och understöd.

Forskningen visar också att det förekommer stereotypa eländesbilder av äldre, där de som inte kan anses tillhöra gruppen upplever att äldre har det sämre än vad äldre själva upplever att de har det. Forskningen motbevisar dessa uppfattningar om äldres situation. Exempel på detta är bemötandet från personal inom kollektivtrafiken, där endast 2% av personer 60 år och äldre anser sig bli bemötta som andra klassens medborgare. Detta kan anses motbevisa idén om att äldre blir illa bemötta i kollektivtrafiksammanhang.

Att det finns bilder av äldre på ett sätt som inte förekommer lika tydligt när det exempelvis gäller medelålders, bekräftar att äldre uppfattas som annorlunda och att det finns problem med ålderism.

I enlighet med ovan dras slutsatsen att personer 65 år och äldre inte är en homogen grupp, som därmed inte kan antas ha samma karakteristika, och som därmed inte kan beskrivas i stereotypa

bilder. I enlighet med ovan utgår tolkningsmodellen från alla människors lika obetingade värde och att äldre ska behandlas som unika individer och inte bli föremål för stereotypa bilder, eländesbilder, fördomar, eller särskiljas och diskrimineras. Svar som visar på detta är inte önskvärda.

2.4.3 Trafiksystem/individ

Gruppen trafiksystem/individ utgår ifrån äldres situation och roll i trafiken beskrivet i *avsnitt 1.2* samt det ledord som följt arbetet: ”problem med äldre eller problem för äldre”. Följande tre påståenden är exempel i denna grupp:

1. *Äldre utgör ett problem i trafiken.*
2. *Att äldre skadas svårt i trafiken beror främst på hur allvarlig olyckan är.*
19. *Äldre ska själva minska sin utsatthet i trafiken genom att välja att gå och cykla i mindre utsträckning.*

Som framgår av de mål som beskrivs i Vägverkets regleringsbrev så ska Vägverket säkerställa en långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna. Vägtransportsystemet ska vidare vara tillgängligt och utformas så att medborgarnas grundläggande transportbehov kan tillgodoses och dessutom på ett sätt som medger en hög transportkvalitet för medborgarna. Dessutom ska funktionen och utformningen av vägtransportsystemet anpassas till de krav som följer av att skapa en säker trafik, med det långsiktiga målet att ingen ska skadas svårt eller dödas i trafiken. I enlighet med regleringsbrevet kan därmed konstateras att trafiksystemet är till för och ska anpassas till trafikanterna och inte tvärtom. Det framgår inte heller att målen ska gälla för vissa medborgare mer än andra.

Äldreberedningen SENIOR 2005, slår i sitt betänkande fast att det är en central uppgift för bl.a. myndigheter (exempelvis Vägverket) att skapa förutsättningar för den enskildes planering för ett aktivt åldrande. Med ett aktivt åldrande menas möjligheten till att fortlöpande kunna vara delaktig inom diverse områden i samhället. I trafiken skapas förutsättningar för ett aktivt åldrande genom att skapa god mobilitet och trafiksäkerhet. Detta går hand i hand med riksdagens trafikutskotts betänkande, 2005/06:TU13, där vikten av att anpassa vägarna också till äldre lyfts fram. Äldre personer med funktionsnedsättningar ska därmed inte behöva dra sig tillbaka, utan fokus ligger på att skapa ett trafiksystem som är anpassat för alla.

Nutida forskning visar att gruppen äldre oskyddade trafikanter är överrepresenterade i olyckor med död eller svåra skador till följd, i jämförelse med yngre. Äldre är dock inte inblandade i fler olyckor än yngre. Äldre får oftast svårare skada i händelse av olycka än yngre, och har oftast en längre tid för att tillfriskna. Forskningen lyfter också fram behovet av god mobilitet, vilket i transportsystemet handlar om god rörelsefrihet som i sin tur skapar möjligheter till socialt välbefinnande. Därav är det viktigt att mobilitet får vara en av de dimensionerande faktorerna vid utformandet av trafiksystemet.

Utgångsläget i tolkningsmodellen, i enlighet med ovan, för gruppen trafiksystem/individ är att skulden för trafikanters problem i trafiken främst bör ligga på trafiksystemet och inte individen. Trafiksystemet ska utformas för alla individer, och inga individer ska behöva känna sig tvungna

att ”dra sig tillbaka”. Tolkningsmodellen för denna grupp utgår också från vikten att se individens situation i trafiken i sin helhet, och därmed inte endast fokusera på utvalda delar, dvs. vikten av god mobilitet.

2.4.4 Kunskap

Påståenden i gruppen kunskap är till för att belysa om kunskap finns hos den svarande gällande äldre och trafiken.

23. Ålder är en otillräcklig förklaringsvariabel för att förstå äldres situation i trafiken.

26. Antalet omkomna äldre i trafiken ger inte en korrekt bild av äldres risker i trafiken.

37. Begrepp som biologisk-, funktionell-, och social ålder är jag väl förtrogen med.

Tolkningsmodellen för gruppen kunskap utgår från vikten av att ha kunskap om helheten gällande äldres situation i trafiken. Dock går det inte att tolka fram attityder baserat på påstående i gruppen kunskap, vilket gör att svaren på dessa påståenden inte kan utgöra en del av attitydanalysen utan istället får tjäna som information. Med tanke på att en tolkning av attityd inte ska göras utan att det endast handlar om kunskap så ”tolkas” de påståenden som tillhör denna grupp, direkt mot kunskapsläget, *se avsnitt 1.4.*

2.5 Genomförande

I detta avsnitt hanteras både urval av försökspersoner, insamling och bearbetning av data.

Som urvalsgrupp för studien valdes 141 Vägverksanställda ut. Urvalet bestod av personer som i sitt dagliga arbete har ansvar för äldre frågor och därmed kan anses påverka situationen för äldre. Urvalet gjordes genom experturval, vilket innebär att en Vägverksanställd med god insyn i verksamheten gjorde urvalet.

Svarstiden pågick mellan den 9 juni och 21 juni 2006. En påminnelse skickades ut den 19 juni 2006.

Av de 141 personer som enkäten skickats ut till, svarade 92 personer, vilket motsvarar 69 %.

När svaren på enkäten inkommit sammanställdes de och granskades i sin helhet. Därefter eftersöktes de svar som utmärkte sig i jämförelse med tolkningsmodellen. Det vill säga, gav en tydlig indikation på ett onyanserat synsätt, enligt tolkningsmodellen.

2.6 Avgränsningar

Omfattningen av dokument från Vägverket som behandlade ämnet var relativt begränsat vilket skapade en naturlig avgränsning i omfång.

Uppgiften begränsades till att främst behandla attityder och inte sakkunskaper. Den empiriska studien avgränsades till ett pre-test följt av en enkätundersökning. Ursprungligen var tanken att studera ytterligare en urvalsgrupp av Vägverksanställda, slumpmässigt utvalda, som underlag för jämförelser inom Vägverket. För att begränsa arbetet till den omfattning som kan anses rimlig för denna typ av examensarbete så avgränsades dock studien slutligen till att endast hantera en urvalsgrupp, den grupp som i sitt dagliga arbete har ansvar för äldrefrågor och därmed kan anses påverka situationen för äldre, *se avsnitt 2.5*. Dock finns insamlat material från en slumpmässigt utvald urvalsgrupp för vidare analyser.

Arbetets omfattning begränsades också genom att inga särskilda analyser gjordes på individnivå.

3 Resultat

Resultaten från enkätsvaren har organiserats enligt tolkningsmodellens fyra element, *se figur 4*. Dessa lyfts fram nedan, samtliga enkätsvar finns i *bilaga 1*.

Vissa resultat passar in under flera grupperingar men hanteras trots detta endast under en av grupperna.

I resultatet från enkätundersökningen framkommer ett flertal svar som enligt tolkningsmodellen är icke önskvärda svar. I de flesta fall utgör de som svarat icke önskvärd minoritet, men på flera påstående svarar majoriteten på ett icke önskvärd sätt i förhållande till tolkningsmodellen.

3.1 Generaliseringar

När det gäller påståenden inom gruppen Generaliseringar så återfinns ett par påståenden, påstående 25 och 4, som är av särskilt intresse och som inte beskrivs under gruppen Ålderism, där generaliseringar i negativ mening hanteras.

Påstående 25 behandlar äldre som en heterogen grupp, *se avsnitt 1.4.3*, där de flesta har svarat att de inte instämmer i att alla 65-åringar har samma behov i trafiken. Dock svarar 8% av de svarande helt instämmande. Enligt tolkningsmodellen är personer, 65 år och äldre, inte en homogen grupp med samma karakteristika, och kan därmed inte förväntas ha samma behov i trafiken. Därav är ett önskvärd svar enligt tolkningsmodellen att inte instämmande i påståendet. Att instämmande helt, vilket 8% gjorde, får därmed anses vara ett icke önskvärd svar.

I påstående 4 ska den svarande ta ställning till om äldre kör långsammare än andra. Mer än hälften (58%) instämmer delvis i detta. Enligt tolkningsmodellen är personer, 65 år och äldre, inte en homogen grupp med samma karakteristika, och kan därmed inte förväntas agera på samma sätt i trafiken. Därav är ett önskvärd svar enligt tolkningsmodellen att inte instämmande i påståendet. Att instämmande delvis vilket majoriteten av de tillfrågade gjorde, får därmed anses vara ett icke önskvärd svar.

3.2 Ålderism

Inom gruppen Ålderism framkommer nio påståenden som är av särskilt intresse i förhållande till studiens syfte, nämligen påstående 12, 14, 17, 22, 28, 31, 30 och 33.

Enkätresultaten visar att de flesta (71%) instämmer helt i att äldre bör behandlas som en betydelsefull och jämlik resurs i vårt samhälle. Av resterande svar framgår det att 7% tycker att äldre "varken eller" bör behandlas som en betydelsefull och jämlik resurs. Tolkningsmodellen visar på alla människors lika obetingade värde och att äldre ska behandlas som unika individer och inte särskiljas. Av detta följer att ett önskvärd svar, enligt tolkningsmodellen, är att instämmande helt. Att svara "varken eller", vilket 7% gjorde, får anses vara ett icke önskvärd svar

då den svarande då inte tar ställning för de grundläggande värden som tolkningsmodellen bygger på.

På påståendet om äldre kan ses som funktionshindrade svarade en fjärdedel delvis instämmande. I enlighet med forskningen, *se avsnitt 1.4.3*, så ökar risken för att få ett funktionshinder vid ökad ålder. Dock är åldrandet en individuell process, och många äldre är inte funktionshindrade. Eftersom alla personer 65 år och äldre inte är funktionshindrade ger påståendet en eländesbild av gruppen äldre. Ett instämmande svar, vilket gavs av en fjärdedel av svarsgruppen, är enligt tolkningsmodellen alltså inte önskvärt.

I påståendet att äldre kräver större hänsyn från andra passagerare i kollektivtrafiken än vad andra resenärer gör, instämmer majoriteten av de svarande helt eller delvis. Vidare ses att nästan hälften av de svarande instämmer delvis eller helt i att äldre som bilister, upplever sina medtrafikanter som irriterande och hetsiga. I dessa påståenden beskrivs äldre i någon form av eländesbild som krävande och retliga. Denna typ av eländesbilder, stereotyper, som beskrivning av äldre, har förekommit historiskt som beskrivning av äldre, *se avsnitt 1.4.4*. I enlighet med tolkningsmodellen bör äldre inte beskrivas i stereotypa eländesbilder utan ses som unika individer som ej har särskiljande karakteristika. Instämmande svar, vilket gavs av i princip halva svarsgruppen, till ovanstående två påståenden, ska med bakgrund av tolkningsmodellen därför ses som icke önskvärda.

Ungefär en tredjedel av de svarande anser att äldre trafikanter har sämre uthållighet och orienteringsförmåga än andra trafikanter. Majoriteten anser att äldre trafikanter är sämre på att ta in och behandla information från flera samtida informationskällor och dessutom behöver mer tid för att fatta beslut. Denna typ av stereotypa bilder av äldres sämre förmåga än andra trafikanters har återkommande lett fram till ifrågasättande av äldres lämplighet som bilförare. Den allmänna debatten, i form av politiska beslut, har genomgående motarbetat detta särskiljande ifrågasättande, med hänvisning till aktuell forskning. Aktuell forskning klargör att äldre bilförare inte är mer olycksbenägna än andra grupper. Instämmande svar till ovanstående påståenden är med bakgrund av tolkningsmodellen alltså icke önskvärda. Som kan ses har cirka en tredjedel till fler än hälften av svarsgruppen genomgående svarat på ett icke önskvärt sätt på ovan beskrivna påståenden.

3.3 Trafiksystem/Individ

Gruppen Trafiksystem/Individ innefattar två påståenden, 1 och 19, som gav särskilt intressanta svar.

I enkätens första fråga fick den svarande ta ställning till om äldre utgör ett problem i trafiken. En tredjedel av de svarande instämde delvis eller helt i detta.

Vidare svarade ungefär en tiondel delvis instämmande eller helt instämmande till att äldre själva ska minska sin utsatthet i trafiken genom att välja att gå och cykla i mindre utsträckning. I enlighet med tolkningsmodellen för gruppen trafiksystem/individ så bör trafikmiljön vara till för individen (inklusive äldre) inte individen för trafikmiljön. Enligt tolkningsmodellen ska därmed inte individen behöva anpassa sig till trafikmiljön utan snarare ska trafikmiljön anpassas till

individ. Tolkingsmodellen statuerar därmed att äldre inte utgör ett problem i trafiken, utan att trafiksystemet är ett problem för en del äldre. Tolkingsmodellen statuerar därmed också att ingen människa på grund av ålder ska behöva ”dra sig tillbaka” genom att gå och cykla i mindre utsträckning för att på så sätt lösa problemet med bristande trafiksäkerhet. Instämmande svar till ovanstående två påståenden ska därmed anses icke önskvärda.

3.4 Kunskap

Inom gruppen Kunskap återfinns fyra påståenden som genererat särskilt intressanta svar, dessa är påstående 10, 26, 32 och 37.

En femtedel av de svarande instämmer delvis i att antalet omkomna äldre i trafiken ger en tillräckligt bra bild av äldres utsatthet i trafiken. 13% tar delvis avstånd till motsatsen av samma påstående. Knappt hälften av de tillfrågade instämmer helt i att människokroppens tolerans för våld bör vara den dimensionerande faktorn för hur man utformar gator och vägar. Tolkingsmodellen som direkt hänvisar till aktuell forskning pekar på vikten av god mobilitet. Mobilitet och olycksstatistik är en del av de aspekter som bör studeras för att kunna få en tillräckligt bra bild av trafikanters utsatthet i trafiken. Att instämna i att antalet omkomna äldre i trafiken ger en tillräckligt bra bild av äldres utsatthet är därför inte önskvärt, då mobilitet och andra faktorer som exempelvis psykisk påverkan, på trafikanten, med flera inte beaktas. Mot samma bakgrund bör människokroppens tolerans för våld endast vara en av de dimensionerande faktorerna för hur gator och vägar utformas. Därmed får instämmande svar på påståendet ovan gällande människokroppens tolerans för våld, anses vara icke önskvärt.

I det sista påståendet; begrepp som biologisk-, funktionell-, och social ålder är jag väl förtrogen med, svarar en dryg fjärdedel instämmer helt och knappt hälften instämmer delvis. Det kan konstateras att dessa tre begrepp är centrala i forskningen och av stor betydelse för förståelsen av åldrandeprocessen. Därav är det viktigt att människor som jobbar med äldre frågor har förståelse och kunskap om dessa tre begrepp.

4 Diskussion och slutsatser

Som framgår av den parlamentariska äldreberedningens slutbetänkande så bör det slutliga målet med äldrepolitiken vara att den slutligen ska upphöra. Med bakgrund av det som kommit fram i litteraturstudien för detta arbete, sammanfattat i att äldre i allra högsta grad är en heterogen grupp, är det rimligt att dra slutsatsen att detta långsiktiga mål borde gälla för alla verksamheter som idag behandlar äldre som en särskild grupp. En strävan mot ett sådant mål är således önskvärt. Dock används idag den vedertagna åldersuppdelningen där ”äldre” innebär personer som är 65 år och äldre. Frågor rörande personer med åldersrelaterade funktionsnedsättningar har ofta hanterats i kategoriseringen ”äldre” och är givetvis fortsättningsvis av stor vikt. De får därmed tills det långsiktiga målet uppnåtts behandlas under denna kategorisering, för att inte glömmas bort. I det långa loppet borde inte funktionsnedsättning alls behöva kopplas till ålder. Detta ger två spår i examensarbetet, med två olika tidshorisonter. Detta visas i arbetet med grupperna, där Kunskap och Trafiksystem/Individ främst behandlar det korta perspektivet, och där Generaliseringar och Ålderism främst landar i det långsiktiga målet.

4.1 Diskussion och slutsatser av resultat

För att förstå denna studies anspråk och begränsningar behöver följande inledningsvis klargöras. Denna studie syftar inte till att visa på om Vägverket har en nyanserad eller onyanserad syn på äldre, utan endast visa på om en onyanserad bild av äldre förekommer. Resultatet från enkäten visar till stor del att Vägverket har en nyanserad syn på äldre, men i och med studiens syfte så lyfts alltså detta inte fram för analys och diskussion. Det är också viktigt att poängtera att den tolkningsmodell med tillhörande element som skapats, i sig kan vara föremål för diskussion och ställningstagande hos den som tillägnar sig denna studie, och att resultatet, slutsatserna och diskussionen relaterar till denna tolkningsmodell. Mot bakgrund av detta så gör inte denna studie anspråk på att beskriva en sanning, utan syftar snarare till att väcka tankar och reflektion. Denna studie bör ses som ett nutida nedslag i en pågående förändring inom det för examensarbetet aktuella området.

Ett flertal av påståendena har genererat svar som enligt tolkningsmodellen bedöms som icke önskvärda. Med utgångspunkt i den tolkningsmodell som skapats i arbetet, så kan den ursprungliga frågeställningen bejakas:

Vägverkets syn på äldre, som den beskrivs av anställda, är ibland onyanserad.

I enlighet med det processorienterade arbetssätt som antagits, *se avsnitt 2.4*, så pekar dissonansen mellan givna svar och önskvärda svar ut en riktning i vilken Vägverket bör röra sig, frågor att jobba med.

När det gäller påståenden med icke önskvärda svar i gruppen **generaliseringar**, framkommer en bild av att människor med en viss ålder kan förväntas ha samma behov i trafiken. Men två 65-

åringar kan ha helt olika behov i trafiken, på samma sätt som två 45-åringar kan ha helt olika behov. Människan är unik och den kronologiska åldern säger långt ifrån allt om individen. På samma sätt är det orimligt att påstå att personer som är 65 år och äldre generellt kör långsammare än andra. Denna typ av generaliseringar skapar stereotypa bilder av människor, och får anses icke önskvärda hos en myndighet som Vägverket, och bör även om de inte är nedsättande generaliseringar vara föremål för vidare hantering inom Vägverket.

De svar som framkommit som icke önskvärda för påståenden i kategorin **ålderism**, visar på nedsättande generaliseringar, och stereotypa bilder. I enkätintervjun tar 7% av de svarande inte ställning till om personer, 65 år och äldre, ska ses som en betydelsefull och jämlik resurs. Mot bakgrund av det som framkommit i den allmänna debatten och Vägverkets regleringsbrev, så kan inte detta uttryck för ålderism anses acceptabel hos en myndighet som Vägverket, och är därför skäl för fortsatt hantering.

Vidare instämmer en fjärdedel av de svarande delvis till att personer 65 år och äldre kan ses som funktionshindrade. Mot bakgrund av den individuella process som åldrandet är och med tanke på att en stor del av personer 65 år och äldre inte har funktionshinder, får det anses problematiskt att så stor andel av de svarande delvis instämmer i detta påstående. Det får anses orimligt att man på grund av en viss ålder så starkt förknippas med funktionshinder så att man kan ses som funktionshindrad. Detta framhäver en generaliserande eländesbild av äldre och tar inte hänsyn till det friska åldrandet. Äldre utan funktionshinder kan inte ses som funktionshindrade. Vidare ifrågasätts personers, 65+, funktionalitet i trafiken genom påståendena om äldres sämre uthållighet, sämre orienteringsförmåga, sämre förmåga att ta in och behandla information från flera samtida källor, samt behov av mer tid för att fatta beslut. En tredjedel eller fler svarar delvis instämmande på dessa tre påståenden som visar på stereotypa bilder gällande äldres färdigheter i trafiken. Dessa kan ha ett mått av sanning i sig, men kan inte tillskrivas alla äldre. Dessa stereotypa och generaliserande problembilder gällande äldres funktionalitet, som framkommer i svaren, passar inte in på en stor andel äldre, och är därmed skäl för fortsatt hantering inom Vägverket.

Majoriteten instämmer helt eller delvis i att äldre kräver större hänsyn från andra passagerare i kollektivtrafiken än vad andra resenärer gör. På motsvarande sätt svarar nästan hälften på påståendet att äldre, som bilister, upplever sina medtrafikanter som irriterande och hetsiga. Detta är som beskrivits i resultatet icke önskvärda svar och får anses mycket problematiskt då det inte gäller färdigheter utan attityder hos äldre vilka absolut inte kan kopplas till en ökad ålder. Detta påvisar en eländesbild av äldre, en fördöm om äldre som extra krävande, vilken motsvarande finns beskriven historiskt, *se avsnitt 1.2*. Detta utgör därmed också grund för fortsatt hantering inom Vägverket.

Sammanfattningsvis visar alltså påståendena samt svaren därtill under denna kategori på tre olika varianter av ålderism, baserat på:

1. äldres värde
2. äldres attityd
3. äldres förmåga

Ordningsföljden kan lämpligen visa på allvarlighetsgraden, i fallande skala.

De påstående som fått icke önskvärda svar enligt tolkningsmodellen inom gruppen **trafiksystem/individ** visar på behovet för Vägverket att jobba med vilken ingång man har i fråga om planering av trafiksystemet. Äldre, människor som är 65 år eller äldre, får inte ses som ett problem i trafiken. Trafiksystemet är till för trafikanten och inte tvärtom. Därav är inte lösningen att vissa trafikanter ska behöva dra sig undan för att känna sig säkra, i detta fall genom att gå och cykla i mindre omfattning, en bra lösning. Utgångspunkten måste vara att skapa ett trafiksystem som så långt det är möjligt är anpassat för alla trafikanter, i enlighet med det uppdrag Vägverket har från Regeringen. Denna inriktning och inställning bör därför vara central för Vägverkets anställda. De icke önskvärda svar som framkommit ger Vägverket anledning att arbeta vidare med detta. Att gruppen trafiksystem/individ diskuteras utifrån ett äldreperspektiv är inte oproblematiskt och ska i enlighet med ingressen till detta kapitel ses i det korta perspektivet. I det långa perspektivet borde denna diskussion ske utanför kategoriseringen "äldre", med enda utgångspunkt i individens funktion, oavsett ålder.

När det gäller resultaten som är kopplade till påståendena i kategorin **kunskap**, så visar de, även om de inkluderar icke önskvärda svar enligt tolkningsmodellen, i enlighet med tidigare inte på en onyanserad syn eller negativ attityd till äldre. Dock kan dessa svar visa på vikten av gedigen kunskap om personer 65 år och äldre och behovet av helhetssyn hos Vägverket. Helhetssynen behövs för att Vägverket ska kunna fatta väl avvägda och korrekta beslut i rollen som betydande samhällsbyggare.

Det som inte går att utvisa, med denna studie, är om den onyanserade bild som framkommer speglar den anställdes verkliga uppfattning eller visar på ett slarvigt sätt att uttrycka sig. Oavsett kan det dock påverka det vardagliga arbetet på ett negativt sätt.

4.2 Fortsatt arbete

En mindre studie av den här karaktären bör inte övertolkas.

För att säkerställa att svar inte beror på slarv så kan djupgående undersökningar med erforderliga kvaliteter genomföras. Exempel på förslag skulle därför vara intervjuer.

Vidare kan det insamlade materialet från den slumpmässigt utvalda urvalsgruppen av vägverksanställda vara föremål för fortsatta studier och analyser, dels isolerat men också i relation till de resultat som framkommit i denna studie.

Hur resultaten från detta examensarbete tas om hand och på vilket sätt frågorna fortsatt hanteras inom Vägverket är av särskild vikt. Lämpligen kan Vägverkets anställda ges möjlighet att själva ta del av resultaten och därtill chans till reflektion. Detta kommer att påverka hur snabbt en förändring kan komma till stånd.

Ett aktivt arbete med dessa frågor kommer med tiden kunna medverka till förändring, en process i rätt riktning.

Referenser

Andersson, L. (2008). *Ålderism*. Malmö: Studentlitteratur.

Johansson C., G. P. (2004). *Towards a safe environment for children and elderly as pedestrians and cyclists – A synthesis based on an analysis of video recordings of behaviour and police reported crashes including in-depth studies of fatalities*. Luleå University etc.

Levin Lena et al. (2007). *Äldre i transportsystemet; mobilitet, design och träningsproblematik, VTI rapport 593*. VTI.

Näringsdepartementet. (2008-10-16). *Regleringsbrev för budgetåret 2008 avseende Vägverket*.

Oxley J., Fildes B. (2000). Older pedestrian safety issues. *Monograph 1 - Road Safety Issues for Older Road Users*, 81-88.

Patel R., Davidsson B. (2007). *Forskningsmetodikens grunder*. Lund: Studentlitteratur.

SCB. (2009). *Trender och Prognoser 2008*. Örebro: SCB.

SENIOR 2005. (2003). *Äldrepolitik för framtiden. 100 steg till trygghet och utveckling med en åldrande befolkning, SOU 2003:91*.

Ståhl, A. (den 26 10 2005). Lektion, Traffic Safety Science, Lunds Universitet.

Sveriges Riksdags trafikutskott. (2005). *betänkande 2005/06 TU13, Trafiksäkerhet, Avsnitt "Äldre i trafiken"*.

Winter, J. (1978). *Problemformulering, undersökning och rapport*. Lund: LiberLäromedel.

Bilagor

Bilaga 1 - Enkät med svar och hänvisningar

Bilaga 2 – Utskickad enkät, följebrev och påminnelse

Bilaga 3 – Pretest

Bilaga 4 – Vägverksdokument

Bilaga 1 – Enkät med svar och hänvisningar

(Nr i enkät) Påståendet

Ursprung: Vägverksdokument eller text/Annat dokument/Annat (Doknr:sida); Direkt citat/Modifierat citat/ Övrigt (* påståendet kopplat till dokument via ett annat påstående)

Instämmer helt Instämmer delvis Varken eller Tar delvis avstånd Tar helt avstånd

Procentuell uppdelning av svaren.

Det som flest har svarat är markerat med **fet** stil.

1. Äldre utgör ett problem i trafiken.

Ursprung: Övrigt; ledordet ”problem med äldre eller problem för äldre”.

Instämmer helt Instämmer delvis Varken eller Tar delvis avstånd Tar helt avstånd

3	32	19	30	16
---	-----------	----	----	----

2. Att äldre skadas svårt i trafiken beror främst på hur allvarlig olyckan är.

Ursprung: Vägverksdokument (1:8)*; Modifierat citat

Instämmer helt Instämmer delvis Varken eller Tar delvis avstånd Tar helt avstånd

22	36	21	16	6
----	-----------	----	----	---

3. Bland äldre trafikanter är det fotgängare som har störst skaderisk.

Ursprung: Vägverkstext (5:1); Modifierat citat.

Instämmer helt Instämmer delvis Varken eller Tar delvis avstånd Tar helt avstånd

47	31	14	5	2
-----------	----	----	---	---

4. Äldre bilister kör långsammare än andra.

Ursprung: Vägverkstext (1:6); Modifierat citat ”Äldre kör långsammare...”.

Instämmer helt Instämmer delvis Varken eller Tar delvis avstånd Tar helt avstånd

20	58	16	3	2
----	-----------	----	---	---

5. Handikapp uppstår då en persons förmåga inte överensstämmer med de krav omgivningen ställer.

Ursprung: Annat dokument (2:4); Modifierat citat.

Instämmer helt Instämmer delvis Varken eller Tar delvis avstånd Tar helt avstånd

52	26	9	6	8
-----------	----	---	---	---

6. *Äldre friska bilförare kan ses som goda föredömen i trafiken.*

Ursprung: Vägverksdokument (1:6); Direkt citat.

<i>Instämmer helt</i>	<i>Instämmer delvis</i>	<i>Varken eller</i>	<i>Tar delvis avstånd</i>	<i>Tar helt avstånd</i>
23	45	27	4	0

7. *En del äldre trafikanter behöver mer tid än andra för att fatta beslut i trafiken.*

Ursprung: Vägverksdokument (1:5)*; Modifierat citat.

<i>Instämmer helt</i>	<i>Instämmer delvis</i>	<i>Varken eller</i>	<i>Tar delvis avstånd</i>	<i>Tar helt avstånd</i>
47	45	4	3	0

8. *Människokroppens tolerans för våld bör vara en av de dimensionerande faktorerna för hur man utformar gator och vägar.*

Ursprung: Vägverksdokument (11:14)*; Modifierat citat.

<i>Instämmer helt</i>	<i>Instämmer delvis</i>	<i>Varken eller</i>	<i>Tar delvis avstånd</i>	<i>Tar helt avstånd</i>
57	36	3	3	0

9. *Äldre människor kan ses som en enhetlig grupp.*

Ursprung: Vägverksdokument (1:4); Modifierat citat.

<i>Instämmer helt</i>	<i>Instämmer delvis</i>	<i>Varken eller</i>	<i>Tar delvis avstånd</i>	<i>Tar helt avstånd</i>
0	11	7	33	50

10. *Antalet omkomna äldre i trafiken ger en tillräckligt bra bild av äldres utsatthet i trafiken.*

Ursprung: Vägverkstext (9:2); Modifierat citat.

<i>Instämmer helt</i>	<i>Instämmer delvis</i>	<i>Varken eller</i>	<i>Tar delvis avstånd</i>	<i>Tar helt avstånd</i>
1	21	25	33	20

11. *Att äldre skadas svårt i trafiken beror främst på äldres skörhet.*

Ursprung: Vägverksdokument (1:8); Modifierat citat.

<i>Instämmer helt</i>	<i>Instämmer delvis</i>	<i>Varken eller</i>	<i>Tar delvis avstånd</i>	<i>Tar helt avstånd</i>
11	49	23	11	5

12. *Äldre kan ses som funktionshindrade.*

Ursprung: Annat dokument (2:4); Modifierat citat.

<i>Instämmer helt</i>	<i>Instämmer delvis</i>	<i>Varken eller</i>	<i>Tar delvis avstånd</i>	<i>Tar helt avstånd</i>
0	25	12	32	31

13. Äldre bilförare kör mer sällan, kortare sträckor och i bekanta miljöer.

Ursprung: Vägverksdokument (1:6); Direkt citat.

<i>Instämmer helt</i>	<i>Instämmer delvis</i>	<i>Varken eller</i>	<i>Tar delvis avstånd</i>	<i>Tar helt avstånd</i>
14	65	9	8	4

14. Äldre trafikanter har sämre orienteringsförmåga än andra trafikanter.

Ursprung: Vägverksdokument (1:5); Modifierat citat "Äldre... har sämre orienteringsförmåga..."

<i>Instämmer helt</i>	<i>Instämmer delvis</i>	<i>Varken eller</i>	<i>Tar delvis avstånd</i>	<i>Tar helt avstånd</i>
3	35	34	15	12

15. Handikapp skapas av den miljö en person befinner sig i.

Ursprung: Annat dokument (2:4); Modifierat citat.

<i>Instämmer helt</i>	<i>Instämmer delvis</i>	<i>Varken eller</i>	<i>Tar delvis avstånd</i>	<i>Tar helt avstånd</i>
37	34	17	8	4

16. Många äldre friska bilförare anpassar körningen efter sin förmåga.

Ursprung: Vägverksdokument (1:6)*; Modifierat citat.

<i>Instämmer helt</i>	<i>Instämmer delvis</i>	<i>Varken eller</i>	<i>Tar delvis avstånd</i>	<i>Tar helt avstånd</i>
32	49	14	4	0

17. Som bilist upplever äldre sina medtrafikanter som irriterade och hetsiga.

<i>Instämmer helt</i>	<i>Instämmer delvis</i>	<i>Varken eller</i>	<i>Tar delvis avstånd</i>	<i>Tar helt avstånd</i>
4	45	40	8	3

18. Äldre bilister följer trafikreglerna.

Ursprung: Vägverksdokument (1:6); Modifierat citat.

<i>Instämmer helt</i>	<i>Instämmer delvis</i>	<i>Varken eller</i>	<i>Tar delvis avstånd</i>	<i>Tar helt avstånd</i>
8	42	42	9	0

19. Äldre ska själva minska sin utsatthet i trafiken genom att välja att gå och cykla i mindre utsträckning.

Ursprung: Vägverksdokument (1:7); Modifierat citat.

<i>Instämmer helt</i>	<i>Instämmer delvis</i>	<i>Varken eller</i>	<i>Tar delvis avstånd</i>	<i>Tar helt avstånd</i>
1	11	12	29	47

20. Äldre människor kan inte ses som en enhetlig grupp.

Ursprung: Vägverksdokument (1:4)*; Modifierat citat.

	<i>Instämmer helt</i>	<i>Instämmer delvis</i>	<i>Varken eller</i>	<i>Tar delvis avstånd</i>	<i>Tar helt avstånd</i>
63	24	8	1	4	

21. En äldre trafikants ökade användning av bil minskar hans/hennes risker i trafiken.

Ursprung: Vägverkstext (4:11); Modifierat citat.

	<i>Instämmer helt</i>	<i>Instämmer delvis</i>	<i>Varken eller</i>	<i>Tar delvis avstånd</i>	<i>Tar helt avstånd</i>
8	26	38	20	8	

22. Äldre bör behandlas som en betydelsefull och jämlik resurs i vårt samhälle.

Ursprung: Vägverksdokument (14:1); Modifierat citat.

	<i>Instämmer helt</i>	<i>Instämmer delvis</i>	<i>Varken eller</i>	<i>Tar delvis avstånd</i>	<i>Tar helt avstånd</i>
71	22	7	0	0	

23. Ålder är en otillräcklig förklaringsvariabel för att förstå äldres situation i trafiken.

Ursprung: Vägverksdokument (1:3); Modifierat citat.

	<i>Instämmer helt</i>	<i>Instämmer delvis</i>	<i>Varken eller</i>	<i>Tar delvis avstånd</i>	<i>Tar helt avstånd</i>
50	38	9	3	0	

24. Trafikmiljön skapar problem för en del äldre.

Ursprung: Övrigt; ledordet ”problem med äldre eller problem för äldre”.

	<i>Instämmer helt</i>	<i>Instämmer delvis</i>	<i>Varken eller</i>	<i>Tar delvis avstånd</i>	<i>Tar helt avstånd</i>
36	55	7	2	0	

25. Alla 65-åringar har samma behov i trafiken.

Ursprung: Vägverksdokument (15:3); Modifierat citat.

	<i>Instämmer helt</i>	<i>Instämmer delvis</i>	<i>Varken eller</i>	<i>Tar delvis avstånd</i>	<i>Tar helt avstånd</i>
8	3	3	18	68	

26. Antalet omkomna äldre i trafiken ger inte en korrekt bild av äldres risker i trafiken.

Ursprung: Vägverkstext (9:2)*; Annat.

	<i>Instämmer helt</i>	<i>Instämmer delvis</i>	<i>Varken eller</i>	<i>Tar delvis avstånd</i>	<i>Tar helt avstånd</i>
30	32	24	13	0	

27. Handikapp skapas genom en persons oförmåga att hantera omgivningen.

Ursprung: Annat dokument (2:4)*; Modifierat citat.

<i>Instämmer helt</i>	<i>Instämmer delvis</i>	<i>Varken eller</i>	<i>Tar delvis avstånd</i>	<i>Tar helt avstånd</i>
13	40	25	1	20

28. Äldre trafikanter har sämre uthållighet än andra trafikanter.

Ursprung: Vägverksdokument (1:5); Modifierat citat.

<i>Instämmer helt</i>	<i>Instämmer delvis</i>	<i>Varken eller</i>	<i>Tar delvis avstånd</i>	<i>Tar helt avstånd</i>
3	29	43	17	8

29. En del äldre kan ses som funktionshindrade.

Ursprung: Annat dokument (2:4)*; Modifierat citat.

<i>Instämmer helt</i>	<i>Instämmer delvis</i>	<i>Varken eller</i>	<i>Tar delvis avstånd</i>	<i>Tar helt avstånd</i>
14	49	19	8	10

30. Äldre trafikanter behöver mer tid än andra för att kunna fatta beslut i trafiken.

Ursprung: Vägverksdokument (1:5); Modifierat citat.

<i>Instämmer helt</i>	<i>Instämmer delvis</i>	<i>Varken eller</i>	<i>Tar delvis avstånd</i>	<i>Tar helt avstånd</i>
10	69	10	11	0

31. Äldre kräver större hänsyn från andra passagerare i kollektivtrafiken än vad andra resenärer gör.

Ursprung: Vägverksdokument (1:10); Modifierat citat.

<i>Instämmer helt</i>	<i>Instämmer delvis</i>	<i>Varken eller</i>	<i>Tar delvis avstånd</i>	<i>Tar helt avstånd</i>
10	47	29	10	4

32. Människokroppens tolerans för våld bör vara den dimensionerande faktorn för hur man utformar gator och vägar.

Ursprung: (Delvis) Vägverksdokument (11:14); Modifierat citat.

<i>Instämmer helt</i>	<i>Instämmer delvis</i>	<i>Varken eller</i>	<i>Tar delvis avstånd</i>	<i>Tar helt avstånd</i>
44	42	7	6	2

33. Äldre är sämre än andra trafikanter på att ta in och behandla information från flera samtidiga informationskällor.

Ursprung: Vägverksdokument (1:5); Modifierat citat.

<i>Instämmer helt</i>	<i>Instämmer delvis</i>	<i>Varken eller</i>	<i>Tar delvis avstånd</i>	<i>Tar helt avstånd</i>
7	53	29	10	1

34. Äldre bilförare planerar bättre än andra för att undvika höga risker i trafiken.

Ursprung: Vägverksdokument (1:6); Modifierat citat.

<i>Instämmer helt</i>	<i>Instämmer delvis</i>	<i>Varken eller</i>	<i>Tar delvis avstånd</i>	<i>Tar helt avstånd</i>
7	52	32	7	2

35. Ökad bilanvändning i samhället minskar säkerheten för äldre oskyddade trafikanter.

Ursprung: Vägverkstext (4:11); Annat.

<i>Instämmer helt</i>	<i>Instämmer delvis</i>	<i>Varken eller</i>	<i>Tar delvis avstånd</i>	<i>Tar helt avstånd</i>

13	37	29	12	8
----	-----------	----	----	---

36. Begreppet "hela resan" förstår jag innebörden av.

Ursprung: Vägverksdokument (1:7); Annat.

	<i>Instämmer helt</i>	<i>Instämmer delvis</i>	<i>Varken eller</i>	<i>Tar delvis avstånd</i>	<i>Tar helt avstånd</i>
73	22	2	1	1	

37. Begrepp som biologisk-, funktionell-, och social ålder är jag väl förtrogen med.

Ursprung: Vägverksdokument (1:3); Annat.

	<i>Instämmer helt</i>	<i>Instämmer delvis</i>	<i>Varken eller</i>	<i>Tar delvis avstånd</i>	<i>Tar helt avstånd</i>
28	48	10	10	3	

38. Din ålder?

	<i>- 30 år</i>	<i>31 - 50 år</i>	<i>51 år +</i>
6	55	39	

39. Är du?

	<i>Man</i>	<i>Kvinna</i>
62	38	

40. Hur länge har du varit anställd på Vägverket?

	<i>- 2 år</i>	<i>3 - 10 år</i>	<i>11 - 30 år</i>	<i>31 år +</i>
6	47	32	16	

41. I vilken grad upplever du att ditt arbete berör äldre trafikanter.

	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>
0	8	33	34	24	

Bilaga 2 – Utskickad enkät, följebrev och påminnelse

Följebrev till enkät:

Hej

För att vara strategiska och nå framgång i arbetet för medborgare och näringsliv har Vägverket valt att arbeta med kundgrupper. En av dessa kundgrupper är gruppen äldre.

I mitt examensarbete vid Väg och Vatten, Lunds Tekniska Högskola, har jag valt att närmare studera hur Vägverket arbetar med kundgruppen äldre. Syftet med examensarbetet är att försöka klarlägga hur Vägverket ser på äldre och deras säkerhet och risker i trafiken. Som en första del i detta arbete analyserades Vägverkets interna och officiella dokument om äldre. Denna enkätundersökning, där ett urval av Vägverkets anställda både centralt och regionalt deltar, är en vidareutveckling av denna analys.

Resultatet från examensarbetet ska sedan kunna användas för att ytterligare förbättra den positiva process som Vägverket påbörjat i sitt arbete med äldre. Just därför är din medverkan, som Vägverksanställd, så viktig!

Jag vill att du besvarar enkäten senast onsdag 21 juni.

Din medverkan i denna studie är naturligtvis frivillig och Dina synpunkter är helt anonyma, vilket innebär att ingen efteråt kommer att kunna se vad just Du svarat. Svara så ärligt och spontant Du kan så bibehålls en hög kvalitet i undersökningen. Enkäten tar cirka fem minuter att fylla i.

Jag är numera anställd som projektledare på Vägverket men som ovan nämnts gör jag denna enkät som en del av mitt examensarbete på Lunds Tekniska Högskola. Mina handledare är Lennart Johnson (Vägverket), Agneta Ståhl (Lunds Tekniska Högskola) och Ralf Risser (Lunds Tekniska Högskola).

Har du tekniska frågor om den här enkäten kan du ringa till Carina Claesson, tfn 036-19 21 26. Om det är andra frågor som rör innehållet i enkäten kan du kontakta mig, Rikard Walfén, tfn 0470-74 74 23.

Klicka på raden nedan för att besvara enkäten:

<http://webapp.vv.se/enkat/enkataldrelista1.asp?PW=063255781515>

Tack på förhand för din medverkan!

Med vänliga hälsningar

Rikard Walfén

Påminnelse:

Hej

Detta är en påminnelse om den enkät jag skickat ut till dig tidigare.

Det skulle vara till stor hjälp om du hade möjlighet att svara, enkäten tar cirka fem minuter att fylla i.

Du är antingen slumpvis utvald eller utvald på grund av din koppling till äldrefrågor. Det är givetvis lika viktigt för mig att få svar från båda grupperingarna.

Enkäten är en del av mitt examensarbete på Lunds tekniska högskola. Examensarbetet har till syfte att klarlägga hur Vägverket ser på äldre och deras säkerhet och risker i trafiken.

Resultatet från examensarbetet ska kunna användas för att ytterligare förbättra den positiva process som Vägverket påbörjat i sitt arbete med äldre. Just därför är din medverkan, som Vägverksanställd, så viktig!

Jag vill att du besvarar enkäten senast onsdag 21 juni.

Din medverkan i denna studie är naturligtvis frivillig och Dina synpunkter är helt anonyma, vilket innebär att ingen efteråt kommer att kunna se vad just Du svarat. Svara så ärligt och spontant Du kan så bibehålls en hög kvalitet i undersökningen.

Har du tekniska frågor om den här enkäten kan du ringa till Carina Claesson, tfn 036-19 21 26. Om det är andra frågor som rör innehållet i enkäten kan du kontakta mig, Rikard Walfén, tfn 0470-74 74 23.

Klicka på raden nedan för att besvara enkäten:

<http://webapp.vv.se/enkat/enkataldrelista1.asp?PW=063255781515>

Tack på förhand!

Med vänliga hälsningar
Rikard Walfén

Enkät:

Några påståenden om äldre i trafiken

Nedan finns ett flertal påståenden om äldre i trafiken. Jag ber dig att spontant ta ställning till varje påstående och markera det alternativ som stämmer bäst överens med din uppfattning. Med äldre avses Vägverkets definition, ålder 65 år och uppåt.

När du har besvarat enkäten klickar du på "lagra - knappen" som finns i slutet.

1. Äldre utgör ett problem i trafiken.

- Instämmer helt
- Instämmer delvis
- Varken eller
- Tar delvis avstånd
- Tar helt avstånd

2. Att äldre skadas svårt i trafiken beror främst på hur allvarlig olyckan är.

- Instämmer helt
- Instämmer delvis
- Varken eller
- Tar delvis avstånd
- Tar helt avstånd

3. Bland äldre trafikanter är det fotgängare som har störst skaderisk.

- Instämmer helt
- Instämmer delvis
- Varken eller
- Tar delvis avstånd
- Tar helt avstånd

4. Äldre bilister kör långsammare än andra.

- Instämmer helt
- Instämmer delvis
- Varken eller
- Tar delvis avstånd
- Tar helt avstånd

5. Handikapp uppstår då en persons förmåga inte överensstämmer med de krav omgivningen ställer.

- Instämmer helt
- Instämmer delvis
- Varken eller
- Tar delvis avstånd
- Tar helt avstånd

6. Äldre friska bilförare kan ses som goda föredömen i trafiken.

- Instämmer helt
- Instämmer delvis
- Varken eller
- Tar delvis avstånd
- Tar helt avstånd

7. En del äldre trafikanter behöver mer tid än andra för att fatta beslut i trafiken.

- Instämmer helt
- Instämmer delvis
- Varken eller
- Tar delvis avstånd
- Tar helt avstånd

8. Människokroppens tolerans för våld bör vara en av de dimensionerande faktorerna för hur man utformar gator och vägar.

- Instämmer helt
- Instämmer delvis
- Varken eller
- Tar delvis avstånd
- Tar helt avstånd

9. Äldre människor kan ses som en enhetlig grupp.

- Instämmer helt
- Instämmer delvis
- Varken eller
- Tar delvis avstånd
- Tar helt avstånd

10. Antalet omkomna äldre i trafiken ger en tillräckligt bra bild av äldres utsatthet i trafiken.

- Instämmer helt
- Instämmer delvis
- Varken eller
- Tar delvis avstånd
- Tar helt avstånd

11. Att äldre skadas svårt i trafiken beror främst på äldres skörhet.

- Instämmer helt
- Instämmer delvis
- Varken eller
- Tar delvis avstånd
- Tar helt avstånd

12. Äldre kan ses som funktionshindrade.

- Instämmer helt
- Instämmer delvis
- Varken eller
- Tar delvis avstånd
- Tar helt avstånd

13. Äldre bilförare kör mer sällan, kortare sträckor och i bekanta miljöer.

- Instämmer helt
- Instämmer delvis
- Varken eller
- Tar delvis avstånd
- Tar helt avstånd

14. Äldre trafikanter har sämre orienteringsförmåga än andra trafikanter.

- Instämmer helt
- Instämmer delvis
- Varken eller
- Tar delvis avstånd
- Tar helt avstånd

15. Handikapp skapas av den miljö en person befinner sig i.

- Instämmer helt
- Instämmer delvis
- Varken eller
- Tar delvis avstånd
- Tar helt avstånd

16. Många äldre friska bilförare anpassar körningen efter sin förmåga.

- Instämmer helt
- Instämmer delvis
- Varken eller
- Tar delvis avstånd
- Tar helt avstånd

17. Som bilist upplever äldre sina medtrafikanter som irriterade och hetsiga.

- Instämmer helt
- Instämmer delvis
- Varken eller
- Tar delvis avstånd
- Tar helt avstånd

18. Äldre bilister följer trafikreglerna.

- Instämmer helt
- Instämmer delvis
- Varken eller
- Tar delvis avstånd
- Tar helt avstånd

19. Äldre ska själva minska sin utsatthet i trafiken genom att välja att gå och cykla i mindre utsträckning.

- Instämmer helt
- Instämmer delvis
- Varken eller
- Tar delvis avstånd
- Tar helt avstånd

20. Äldre människor kan inte ses som en enhetlig grupp.

- Instämmer helt
- Instämmer delvis
- Varken eller
- Tar delvis avstånd
- Tar helt avstånd

21. En äldre trafikants ökade användning av bil minskar hans/hennes risker i trafiken.

- Instämmer helt
- Instämmer delvis
- Varken eller
- Tar delvis avstånd
- Tar helt avstånd

22. Äldre bör behandlas som en betydelsefull och jämlik resurs i vårt samhälle.

- Instämmer helt
- Instämmer delvis
- Varken eller
- Tar delvis avstånd
- Tar helt avstånd

23. Ålder är en otillräcklig förklaringsvariabel för att förstå äldres situation i trafiken.

- Instämmer helt
- Instämmer delvis
- Varken eller
- Tar delvis avstånd
- Tar helt avstånd

24. Trafikmiljön skapar problem för en del äldre.

- Instämmer helt
- Instämmer delvis
- Varken eller
- Tar delvis avstånd
- Tar helt avstånd

25. Alla 65-åringar har samma behov i trafiken.

- Instämmer helt
- Instämmer delvis
- Varken eller
- Tar delvis avstånd
- Tar helt avstånd

26. Antalet omkomna äldre i trafiken ger inte en korrekt bild av äldres risker i trafiken.

- Instämmer helt
- Instämmer delvis
- Varken eller
- Tar delvis avstånd
- Tar helt avstånd

27. Handikapp skapas genom en persons oförmåga att hantera omgivningen.

- Instämmer helt
- Instämmer delvis
- Varken eller
- Tar delvis avstånd
- Tar helt avstånd

28. Äldre trafikanter har sämre uthållighet än andra trafikanter.

- Instämmer helt
- Instämmer delvis
- Varken eller
- Tar delvis avstånd
- Tar helt avstånd

29. En del äldre kan ses som funktionshindrade.

- Instämmer helt
- Instämmer delvis
- Varken eller
- Tar delvis avstånd
- Tar helt avstånd

30. Äldre trafikanter behöver mer tid än andra för att kunna fatta beslut i trafiken.

- Instämmer helt
- Instämmer delvis
- Varken eller
- Tar delvis avstånd
- Tar helt avstånd

31. Äldre kräver större hänsyn från andra passagerare i kollektivtrafiken än vad andra resenärer gör.

- Instämmer helt
- Instämmer delvis
- Varken eller
- Tar delvis avstånd
- Tar helt avstånd

32. Människokroppens tolerans för våld bör vara den dimensionerande faktorn för hur man utformar gator och vägar.

- Instämmer helt
- Instämmer delvis
- Varken eller
- Tar delvis avstånd
- Tar helt avstånd

33. Äldre är sämre än andra trafikanter på att ta in och behandla information från flera samtidiga informationskällor.

- Instämmer helt
- Instämmer delvis
- Varken eller
- Tar delvis avstånd
- Tar helt avstånd

34. Äldre bilförare planerar bättre än andra för att undvika höga risker i trafiken.

- Instämmer helt
- Instämmer delvis
- Varken eller
- Tar delvis avstånd
- Tar helt avstånd

35. Ökad bilanvändning i samhället minskar säkerheten för äldre oskyddade trafikanter.

- Instämmer helt
- Instämmer delvis
- Varken eller
- Tar delvis avstånd
- Tar helt avstånd

36. Begreppet "hela resan" förstår jag innebörden av.

- Stämmer helt
- Stämmer delvis
- Varken eller
- Stämmer delvis inte
- Stämmer inte alls

37. Begrepp som biologisk-, funktionell-, och social ålder är jag väl förtrogen med.

- Stämmer helt
- Stämmer delvis
- Varken eller
- Stämmer delvis inte
- Stämmer inte alls

Till sist några frågor om dig:

38. Din ålder?

- 30 år
 31 - 50 år
 51 år +

39. Är du?

- Man
 Kvinna

40. Hur länge har du varit anställd på Vägverket?

- 2 år
 3 - 10 år
 11 - 30 år
 31 år +

41. I vilken grad upplever du att ditt arbete berör äldre trafikanter?

Inte alls I hög grad

42. Andra synpunkter:

Tack för din medverkan!

Bilaga 3 – Pretest

6 personer deltog i pretestet:

- En man över 50 år som jobbar med ekonomi.
- En kvinna, specialpedagog, över 50 år.
- En man, ingenjör, under 30 år som jobbar som arbetsledare på ett byggföretag.
- En kvinna, (yrke: okänt för tillfället), under 30 år.
- En man, snart klar brandingenjör, under 30 år.
- En kvinna, snart klar socionom, under 30 år.

En viss spridning på ålder och jämn fördelning mellan män och kvinnor.

Inkomna synpunkter på pre- test enkäten:

- Ekonomen, man, över 50 år, använde sig mestadels av svarsalternativen "instämmer helt" och "instämmer delvis", vilket skulle kunna visa på en ovana att svara på enkäter och använda hela spektrat av svarsalternativ. Övriga svarande använde större delen av spektrat.
- Nr. 2 - Svår att svara på, svår att förstå enligt en svarande.
- Nr. 3 - Vad är kronologisk ålder? Svår att förstå. Enligt två svarande.
- Nr. 11 - Vad är våldstolerans? Svår att förstå. Enligt tre svarande.
- Nr. 19 - Lurigt med "förstå innebörden", man kan ju tro att man förstår innebörden och kryssa instämmer delvis, men inte ha koll egentligen! Enligt en svarande.
- Nr. 25 - Cykliskt förlopp, vad menas? (Kanske fattar?) Enligt en svarande.
- Nr. 29 - Vad är kronologisk ålder? Undrar en svarande (se Nr.3)
- Nr. 31 - Lite konstigt vid första anblicken. Enligt en svarande.
- Nr. 33 - (1) Förstår inte frågan, vad menas? (2) Backa åldrandet..., börja om ... ? Förstår inte! (3) Två påståenden i samma.... vill svara olika på dessa! - Enligt tre svarande.
- Nr. 41 - Ökat användande av alla? Ok då är jag med, då förstår jag! Enligt en svarande.
- (Skillnader: Vad är skillnaden mellan 18 & 7? 12 & 26 är rätt lika. Enligt en svarande. 11 & 38 är samma sak, enligt en svarande (min anmärkning: stämmer inte).

Avslutande kommentar:

"Socionomen" reagerade på att det var flera av frågorna som man inte kunde ställa på det här viset. "Man kan inte bunta ihop äldre" menade hon. Hon jämförde med att sätta in invandrare istället. I dessa fall svarade hon "ofta tveksam", men menade att hon kanske skulle ha svarat "instämmer inte alls" när vi diskuterade efteråt.

Pre- test enkäten

Några påståenden om äldre i trafiken

Nedan finns ett flertal påståenden om äldre i trafiken. Jag ber dig att spontant ta ställning till varje påstående och markera din inställning med ett kryss (X) för det alternativ som stämmer bäst överens med din uppfattning. Med äldre avses Vägverkets definition, ålder 65 år och uppåt.

	<i>Instämmer helt</i>	<i>Instämmer delvis</i>	<i>Tveksam</i>	<i>Tar delvis avstånd</i>	<i>Tar helt avstånd</i>
1. Äldre utgör ett problem i trafiken.	()	()	()	()	()
2. Att äldre skadas svårt i trafiken beror främst på omständigheterna kring olyckan.	()	()	()	()	()
3. Kronologisk ålder är en tillräcklig förklaringsvariabel för att förstå äldres situation i trafiken.	()	()	()	()	()
4. Många äldre har funktionshinder.	()	()	()	()	()
5. Bland äldre trafikanter är det fotgängare som har störst skaderisk.	()	()	()	()	()
6. Äldre bilister kör långsammare än andra.	()	()	()	()	()
7. Handikapp skapas genom en persons oförmåga att hantera omgivningen.	()	()	()	()	()

	<i>Instämmer helt</i>	<i>Instämmer delvis</i>	<i>Tveksam</i>	<i>Tar delvis avstånd</i>	<i>Tar helt avstånd</i>
8. Handikapp uppstår då en persons förmåga inte överensstämmer med de krav omgivningen ställer.	()	()	()	()	()
9. Äldre friska bilförare kan ses som goda föredömen i trafiken.	()	()	()	()	()
10. En del äldre trafikanter behöver mer tid än andra för att fatta beslut i trafiken.	()	()	()	()	()
11. Våldstoleransen i människans kropp bör vara en av de styrande faktorerna för hur man utformar gator och vägar.	()	()	()	()	()
12. Äldre människor kan ses som en enhetlig grupp.	()	()	()	()	()
13. Antalet omkomna äldre i trafiken ger en tillräckligt bra bild av äldres utsatthet i trafiken.	()	()	()	()	()
14. Att äldre skadas svårt i trafiken beror främst på äldres skörhet.	()	()	()	()	()

	<i>Instämmer helt</i>	<i>Instämmer delvis</i>	<i>Tveksam</i>	<i>Tar delvis avstånd</i>	<i>Tar helt avstånd</i>
15. Äldre kan ses som funktionshindrade.	()	()	()	()	()
16. Äldre bilförare kör mindre och kortare sträckor och i bekanta miljöer.	()	()	()	()	()
17. Äldre trafikanter har sämre orienteringsförmåga än andra trafikanter.	()	()	()	()	()
18. Handikapp skapas av omständigheterna i en persons omgivning.	()	()	()	()	()
	<i>Stämmer helt</i>	<i>Stämmer delvis</i>	<i>Tveksam</i>	<i>Stämmer delvis inte</i>	<i>Stämmer inte alls</i>
19. Begreppet "hela resan" förstår jag innebörden av.	()	()	()	()	()
	<i>Instämmer helt</i>	<i>Instämmer delvis</i>	<i>Tveksam</i>	<i>Tar delvis avstånd</i>	<i>Tar helt avstånd</i>
20. Många äldre friska bilförare anpassar körningen efter sin förmåga.	()	()	()	()	()
	<i>Stämmer helt</i>	<i>Stämmer delvis</i>	<i>Tveksam</i>	<i>Stämmer delvis inte</i>	<i>Stämmer inte alls</i>
21. Begrepp som biologisk-, funktionell-, och social ålder är jag väl förtrogen med.	()	()	()	()	()

	<i>Instämmer helt</i>	<i>Instämmer delvis</i>	<i>Tveksam</i>	<i>Tar delvis avstånd</i>	<i>Tar helt avstånd</i>
22. Som bilister upplever äldre sina medtrafikanter som irriterade och hetsiga.	()	()	()	()	()
23. Äldre bilister följer trafikreglerna.	()	()	()	()	()
24. Äldre ska själva minska sin utsatthet i trafiken genom att välja att gå och cykla i mindre utsträckning.	()	()	()	()	()
25. Åldrandet är ett cykliskt förlopp, med fasta livsstadier, till vilket man får anpassa sig.	()	()	()	()	()
26. Äldre människor kan inte ses som en enhetlig grupp.	()	()	()	()	()
27. En äldre trafikants ökade användning av bil minskar hans/hennes risker i trafiken.	()	()	()	()	()
28. Äldre bör behandlas som en betydelsefull och jämlig resurs i vårt samhälle.	()	()	()	()	()

	<i>Instämmer helt</i>	<i>Instämmer delvis</i>	<i>Tveksam</i>	<i>Tar delvis avstånd</i>	<i>Tar helt avstånd</i>
29. Kronologisk ålder är en otillräcklig förklaringsvariabel för att förstå äldres situation i trafiken.	()	()	()	()	()
30. Trafikmiljön skapar problem för en del äldre.	()	()	()	()	()
31. En 65-åring har liknande behov i trafiken som alla andra i samma ålder.	()	()	()	()	()
32. Antalet omkomna äldre i trafiken ger inte en korrekt bild av äldres risker i trafiken.	()	()	()	()	()
33. Åldrandet är en del av livets vardag. Man har alltid möjlighet att dröja kvar, backa eller börja om.	()	()	()	()	()
34. Äldre trafikanter har sämre uthållighet än andra trafikanter.	()	()	()	()	()
35. En del äldre kan ses som funktionshindrade.	()	()	()	()	()

	<i>Instämmer helt</i>	<i>Instämmer delvis</i>	<i>Tveksam</i>	<i>Tar delvis avstånd</i>	<i>Tar helt avstånd</i>
36. Äldre trafikanter behöver mer tid än andra för att kunna fatta beslut i trafiken.	()	()	()	()	()
37. Vid användande av kollektiva transportmedel kräver äldre större hänsyn från andra passagerare än vad andra personer gör.	()	()	()	()	()
38. Våldstoleransen i människokroppen bör vara den styrande faktorn för hur man utformar gator och vägar.	()	()	()	()	()
39. Äldre är sämre än andra trafikanter på att ta in och behandla information från flera samtidiga informationskällor.	()	()	()	()	()
40. Äldre bilförare planerar bättre än andra för att undvika höga risker förknippade med mörker, dåligt väglag, regn/dimma, alkoholintag och trötthet.	()	()	()	()	()
41. Ökat användande av bil minskar säkerheten för äldre oskyddade trafikanter.	()	()	()	()	()

- | | | | | | |
|--|-------------------|------------------|---|-------------------|------------------|
| | <i>- 30 år</i> | <i>31-50 år</i> | <i>51 år +</i> | | |
| 42. Din ålder? | () | () | () | | |
| | <i>Man</i> | <i>Kvinna</i> | | | |
| 43. Är du? | () | () | | | |
| | <i>Norr</i> | <i>Mitt</i> | <i>Stockholm</i> | <i>Mälardalen</i> | <i>Väst</i> |
| 44. Vilken region tillhör du? | () | () | () | () | () |
| | <i>Sydöst</i> | <i>Skåne</i> | <i>Ingen specifik region (ex Huvudkontoret)</i> | | |
| | () | () | () | | |
| | <i>- 2 år</i> | <i>3 – 10 år</i> | <i>11 – 30 år</i> | <i>31 år +</i> | |
| 45. Hur länge har du varit anställd på Vägverket? | () | () | () | () | |
| | <i>I hög grad</i> | | | | <i>Inte alls</i> |
| 46. I vilken grad upplever du att ditt arbete berör äldre trafikanter? | () | () | () | () | () |

Bilaga 4 – Vägverksdokument

Vägverksdokument som har studerats i samband med framtagandet av enkäten. De referenser som påståendena direkt hänvisar till är understrukna.

1. Vägverket (2004-12-30), Kundgruppsdokument, Äldre
2. Helena Svensson (2004), Behov i trafikmiljön för äldre personer
3. Kjell Avergren (2005-02-02), *Avrapportering av regeringsuppdrag: Vägverkets roll inom folkhälsoområdet, vidtagna åtgärder och uppföljning av dessa*. Vägverket Publikation 2004:173, version 1.2 (sid.25-26)
4. Vägverket, "Självständighet och aktivitet är viktiga komponenter för livskvalitet" (PowerPoint presentation)
5. Vägverket, "Fotgängare och cyklister" (PowerPoint presentation)
6. Vägverket, "Vad upplever du som besvärligt i trafiken som..." (PowerPoint presentation)
7. Jan Schyllander, *Fotgängare i staden - Risker för fall, snubbling*.
8. Vägverket, "Tre delar av regeringsuppdraget "Läkares anmälan", seniorperspektivet" (PowerPoint presentation)
9. Vägverket, "Senior-Ola -en säkrare trafik för äldre" (PowerPoint presentation)
10. Vägverket, "Dödliga trafikolyckor med seniorer" (PowerPoint presentation)
11. Vägverket, Säker senior, trafiktankar för framtiden, Vägverket publikation 2003:166
12. Vägverket (2004), *Remissyttrande gällande äldrepolitik för framtiden (SOU:2003:91)*
13. Vägverket (2004), Äldre (utdrag från Vägverkets intranät "Infarten" (infarten-kunder-äldre))
14. Ingemar Skogö (2004-09-07) Synpunkter på utredningen Äldrepolitik för framtiden, SOU 2003:91
15. Vägverket, Kundgruppen Äldre - En sammanfattande litteraturstudie