

Risikooplevelse og adfærd hos ældre fodgængere og cyklister i byer

Inger Marie Bernhoft
Seniorforsker, civilingeniør
Danmarks Transportforskning
imb@dtf.dk

1. Baggrund og formål

Formålet med dette indlæg er at belyse de ældre fodgængeres og cyklisters trafikale situation i byområder. Indlægget er baseret på resultater fra et forskningsprojekt, der er gennemført på Danmarks TransportForskning i løbet af årene 1999-2003.

Resultaterne omhandler de ældre trafikanters risikoopfattelse, risikobevisthed, kendskab til regler og brug af tiltag, dels i forbindelse med konkrete lokaliteter, dels hvordan risikoopfattelse generelt påvirker de ældres mobilitet. De ældres adfærd og risikooplevelse er sat i relation til de tilsvarende forhold hos en kontrolgruppe af 40-49 årige trafikanter.

2. Datagrundlag

De ældres trafikale situation i byområder er dels belyst på basis af resultater fra en spørgeskemaundersøgelse, dels på basis af resultater fra efterfølgende uddybende kvalitative interviews. For at kunne vurdere de ældres særlige problemer er spørgeskemaet blevet udfyldt både af personer i alderen 70 år og derover samt af en kontrolgruppe bestående af personer i alderen 40-49 år. Undersøgelsen fandt sted i to byer, nemlig Holbæk og Kalundborg. Disse to byer blev valgt ud fra deres lighed i fysisk placering og funktion som middelstore provinsbyer samt deres forskellighed i uheldsrate, bystruktur samt gennemførte sikkerhedsmæssige foranstaltninger.

Målet var at modtage 500 besvarede skemaer i hver af de fire grupper (ældre og kontrolgruppe i henholdsvis Holbæk og Kalundborg). Spørgeskemaet blev derfor sendt til 850 personer i hver aldersgruppe i hver af de to byer - inden for en veldefineret afgrænsning - udtrukket tilfældigt fra lister over beboerne i disse områder inden for de pågældende aldersgrupper. Plejehjemsbeboere i alderen 70 år og derover blev dog på forhånd udeladt. I alt blev der returneret 1043 spørgeskemaer fra de ældre og 895 fra personer i kontrolgruppen. Heraf udgik 47 skemaer, der var besvaret af personer, der ikke selv kunne komme ud og som derfor ikke kunne besvare de stillede spørgsmål.

De kvalitative interviews blev gennemført med personer fra ældregruppen i alderen 75-84 år, der havde udfyldt spørgeskemaet, og hvor det af svarene fremgik, at de mindst én gang om ugen kom ud at gå, men højst kørte bil 3 gange om ugen. Desuden blev personerne valgt ud fra, at de kun benyttede mindre hjælpemidler som f.eks. stok. Aldersintervallet blev fastlagt

for at få interviewpersoner, der havde fået – i det mindste – nogle problemer med alderen. På den anden side skulle de interviewede være personer, der stadig kom ud i trafikken som (primært) fodgængere og cyklister. I Holbæk blev der interviewet 13 personer og i Kalundborg 10 personer. I alt interviewedes 23 personer, heraf 18 kvinder og 5 mænd. Alle interviewpersoner var fodgængere og 12 af dem var desuden cyklister.

3. Indhold i spørgeskemaet

Spørgeskemaet indeholdt oplysninger om det at færdes til fods og på cykel samt forskellige generelle forhold i forbindelse hermed, såsom

- krav til infrastrukturen
- oplevelse af farlige situationer
- rutevalg samt
- adfærd i konkrete situationer, der kan være forbundet med risiko, idet der blev spurgt til 4 konkrete situationer for fodgængere og 4 konkrete situationer for cyklister.

Skemaet indeholdt desuden spørgsmål om daglig aktivitet som trafikant, både som fodgænger, cyklist og bilist samt om, hvorvidt personerne havde været involveret i færdselsuheld som fodgænger og cyklist indenfor de sidste 5 år. Der blev desuden stillet spørgsmål om forholdene på to konkrete veje i centrum af de to byer, Holbæk og Kalundborg, for hermed at kunne relatere svarene til de faktiske forhold i de to byer. Endelig indeholdt skemaet personlige oplysninger om køn, alder, fysisk helbredstilstand samt kørekort.

4. Analyse af svarene fra spørgeskemaet

I besvarelserne på spørgsmålene om at føle sig godt tilpas som fodgænger og cyklist og om, hvilke situationer man anser for farlige, blev svarpersonerne bedt om at komme med tre udsagn. Det er dog ikke alle, der nævnte præcis tre begrundelser, nogle angav færre og nogle flere. I spørgsmålene om rutevalg og spørgsmålene om begrundelser for konkret adfærd blev svarpersonerne bedt om at komme med højst tre udsagn, idet der ikke nødvendigvis behøver at være flere begrundelser for adfærden. I analysen er alle svar på spørgsmålene er der dog medtaget op til 5 nævnte begrundelser. Alle svar indgår med samme vægt og er behandlet enkeltvis.

I sammenligningerne mellem svar fra ældregruppen og fra kontrolgruppen er anvendt χ^2 -test til at vurdere, om forskellen på besvarelserne i de to grupper er signifikant (95% signifikansniveau).

Herudover er der foretaget regressionsanalyser for at vurdere betydningen af en række baggrundsoplysninger, nemlig køn, alder, by, besiddelse af kørekort, hyppighed af gang, cykling og bilkørsel samt helbred. Fordelen ved regressionsanalyserne er, at det her er muligt at se, om effekten af en forklarende variabel også er til stede, når der tages højde for andre mulige forklaringsvariable. Man sikrer sig således, at signifikante forskelle mellem svarene

fra f.eks. mænd og kvinder kun skyldes forskelle, der kan relateres til kønnet, og ikke til andre baggrundsfaktorer, der til en vis grad samvarierer med kønnet.

Regressionsanalyserne er foretaget separat for ældregruppen og kontrolgruppen for at gøre det muligt specifikt at fokusere på baggrundsfaktorerens betydning for de ældre, og dermed tage højde for, at baggrundsvariablerne kan have forskellig effekt i de to grupper. Kun forskelle, der er signifikante på et 95% niveau, er medtaget i resultaterne.

5. Indhold i interviewene

Interviewene skulle dels bekræfte eller afkræfte, hvad man havde fundet frem til ved hjælp af spørgeskemaundersøgelsen, dels uddybe svarene fra spørgeskemaundersøgelsen. Desuden ønskede man at finde ud af, på hvilken måde de ældre var begyndt at opføre sig anderledes end tidligere.

Der blev i interviewene fokuseret på betydningen af forhold omkring:

- de fysiske omgivelser
- andre trafikanter
- den ældre selv.

For hvert af disse emner blev der spurgt såvel til situationen/problemerne i dag som til, hvordan disse forhold eventuelt havde ændret sig siden interviewpersonen var i 50-års alderen. Hertil kom, at der blev spurgt direkte til ændringer i adfærd i forbindelse med de 4 konkrete trafiksituationer som fodgænger, der også indgik i spørgeskemaet.

6. Resultater vedrørende ældre fodgængere

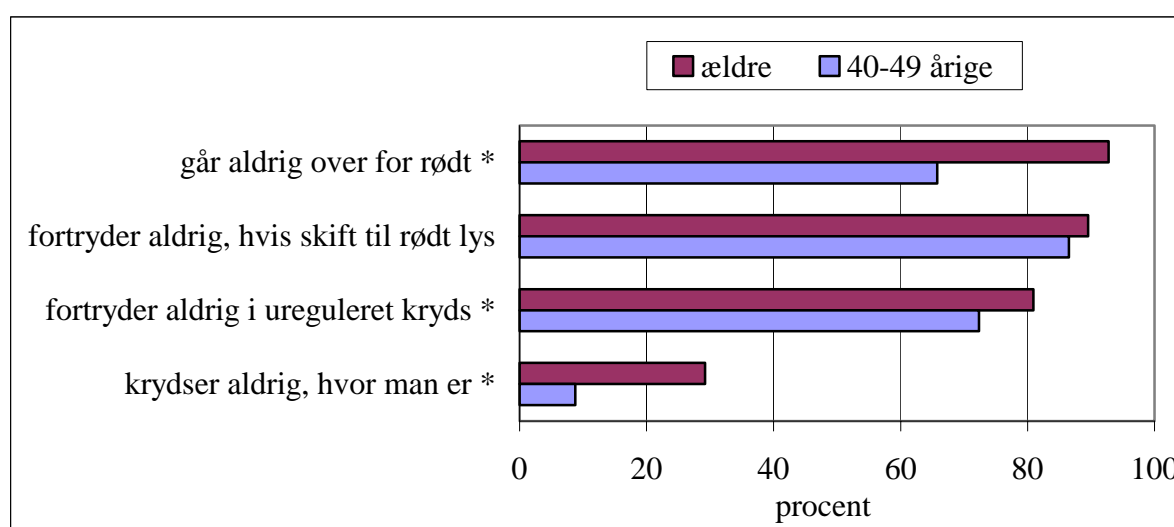
Ca. 85% af de mobile ældre kommer regelmæssigt ud at gå, dvs. mindst én gang om ugen. Omkring 1/3 er ude at gå dagligt. Det er kun lidt mindre end i kontrolgruppen, hvor ca. 95% regelmæssigt er fodgængere i deres by. Mænd og kvinder er ude at gå lige hyppigt.

Forhold af betydning. De ældre fodgængere lægger mere vægt på fodgængerfelter og lysreguleringer end kontrolgruppen. De ældre synes også i højere grad end kontrolgruppen, at det er farligt at krydse, hvor disse ting ikke findes. Der skal også helst være fortov, hvor de ældre går, mens kontrolgruppen mere tænker på at komme hurtigt frem.

De fleste synspunkter er fælles for de ældre mænd og kvinder, med undtagelse af, at de ældre kvinder prioriterer lysregulerede kryds endnu højere end de ældre mænd, til forskel fra kontrolgruppen, hvor der på flere punkter er forskel mellem mænd og kvinder. Kvinderne i kontrolgruppen værdsætter højere end mændene, at der er lysregulering og gadebelysning og føler sig mere generet af parkerede biler, når de skal krydse vejen. Mændene føler sig derimod generet af cyklister og rulleskøjteløbere på fortovet og prioriterer at komme hurtigt frem.

Adfærd i konkrete situationer. Der blev i spørgeskemaet spurgt om adfærden i 4 konkrete situationer som fodgænger, nemlig om at gå over for rødt, om at fortryde og gå tilbage, hvis lyssignalet skifter til rødt, om at fortryde og gå tilbage, hvis man er begyndt at krydse en vej uden lysregulering, samt om at gå en omvej for at komme til at krydse vejen i et fodgængerfelt. Adfærden i den første trafikale situation, nemlig om at gå over for rødt, er bestemt af færdselsloven, hvorimod de tre andre situationer drejer sig om anbefalet adfærd.

Når det drejer sig om den konkrete adfærd udviser de ældre fodgængere - på nær i en enkelt situation - en mere forsigtig adfærd i trafikken end kontrolgruppen, se figur 1. Kun hvor det drejer sig om at gå tilbage, hvis lyssignalet skifter til rødt, er der ingen signifikant forskel mellem adfærden hos de ældre og hos kontrolgruppen.



Figur 1. Adfærd som fodgænger i konkrete situationer

De ældre vælger som nævnt hyppigere end kontrolgruppen at gå hen til en fodgængerovergang eller et lyssignal, hvis de kan se hen til ét, og de går sjældnere over for rødt. Både de ældre og kontrolgruppen begrundes hyppigst denne adfærd med, at de gør det mest sikre, at det ikke er nogen ulejlighed for dem og at andet er farligt.

Der er dog mange, både blandt de ældre og i kontrolgruppen, der af og til bare krydser, hvor de er, fordi der er god oversigt og kun lidt trafik. Kontrolgruppen gør det også, hvis de skal skynde sig.

Men blandt de ældre, der gør det, er begrundelsen oftere for dem, der har et dårligt helbred, at de går over, hvor de er, for at undgå en omvej eller for at komme over til en butik eller et busstoppested.

De ældre går også sjældnere end kontrolgruppen tilbage, når de er begyndt at krydse en vej uden lyssignal. De forventer, at den tværgående trafik vil holde tilbage for dem, mens

kontrolgruppen ikke går tilbage, fordi de er overbevist om, at de handler korrekt, og hvis der skulle komme en uventet bil, så er de i stand til at handle hurtigt.

Hvor det drejer sig om at gå tilbage i en lysreguleret overgang, hvis signalet skifter til rødt, er der som nævnt ingen signifikant forskel mellem de ældre og kontrolgruppens adfærd.

Men mens de ældre kvinder oftere end de ældre mænd bruger begrundelsen, at det er farligt at fortryde, så vurderer de ældre mænd oftere at de har et godt overblik og ikke er i tvivl om, at deres adfærd er rigtig.

Som eksempel på en forskel mellem svar fra trafikanter i de byer i projektet, skal det nævnes, at de ældre i Kalundborg oftere end de ældre i Holbæk synes, at det er vigtigt med fodgængerfelter, og kontrolgruppens svar går i samme retning. Det vil være naturligt at forbinde dette resultat med det faktum, at der kun er få fodgængerfelter i Kalundborg, mens borgerne i Holbæk er mere velforsynede.

8. Resultater vedrørende ældre cyklister

I ældregruppen er der stadig et stort mindretal på 40%, der cykler i deres by, og de, der cykler, gør det som oftest mindst 1 gang om ugen. I kontrolgruppen cykler langt størstedelen, nemlig 86%.

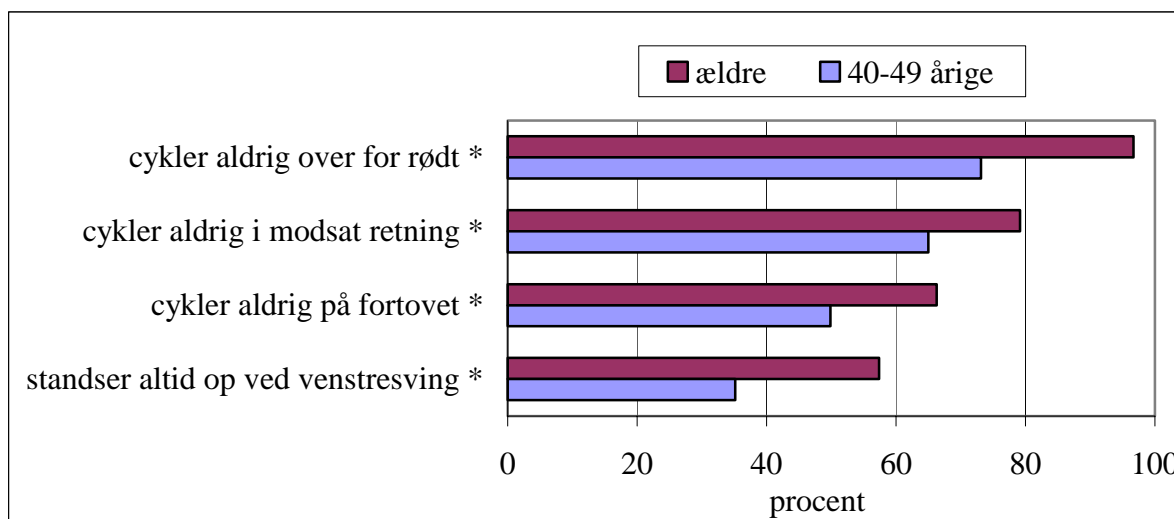
Forhold af betydning. Både de ældre cyklister og kontrolgruppen lægger størst vægt på, at der er cykelstier, de ældre dog endnu mere end kontrolgruppen. Desuden lægger de ældre cyklister vægt på, at der er lysregulerede kryds, idet dette er signifikant vigtigere for de ældre end for kontrolgruppen. Næst efter, at det er farligt, hvis der mangler cykelsti, finder de ældre at parkerede biler er et risikomoment.

De ældre vælger hyppigere deres rute efter, hvor der er cykelsti og ikke så meget trafik, mens kontrolgruppen hyppigere vælger den mest direkte og hurtigste rute.

Adfærd i konkrete situationer. Der blev i spørgeskemaet også spurgt om adfærden i 4 konkrete situationer som cyklist, nemlig om at cykle over for rødt, om at cykle imod færdselsretningen på cykelstien, om at cykle på fortovet og om at standse op i forbindelse med at foretage et venstresving.

De tre første trafikale situationer er bestemt af færdselsloven, hvorimod den sidste - nemlig om at standse op i forbindelse med et venstresving - drejer sig om anbefalet adfærd.

I alle fire konkrete situationer udviser de ældre cyklister en mere forsigtig adfærd i trafikken end kontrolgruppen, se figur 2, idet adfærden i de to grupper i alle situationer er signifikant forskellig.



Figur 2. Adfærd som cyklist i konkrete situationer

At undlade at cykle over for rødt samt at undlade at køre på fortovet og imod færdselsretningen på cykelstien begrundes oftest både af de ældre og af kontrolgruppen med, at disse former for adfærd ikke er tilladte og at de er for farlige. Desuden synes mange af de ældre, at det ikke er nogen ulemghed at vente på, at lyset skifter til grønt.

Men blandt de ældre, der kan finde på at cykle i den forkerte retning, er der flere med dårligt helbred, og begrundelsen hos de ældre er oftere, at de gør det, for at undgå at krydse vejen.

De ældre standser som nævnt oftere i forbindelse med et venstresving end kontrolgruppen gør. Begge grupper bruger stort set de samme begrundelser, men hvor flere ældre, og især kvinder, gør det, fordi de er mest trygge ved at gøre sådan, er der flere i kontrolgruppen, der gør det, fordi det er for farligt at lade være.

De ældre, der ofte cykler, standser dog oftere op, fordi de er bange for at blive kørt ned under et venstresving, mens de ældre, der sjældent cykler, mere tænker på, at det er trygt at standse og gøre det lettere at orientere sig.

Som et eksempel på forskelle i adfærd mellem de to byer i projektet, Holbæk og Kalundborg skal det nævnes, at højresvingende biler i kryds vurderes farligere af de ældre cyklister i Holbæk end i Kalundborg. Hvis man som cyklist har ventet ved rødt lys, sker det ofte, at der er biler, der skal svinge til højre, når der bliver grønt. Dette kan være begrundelsen for, at man i Holbæk, hvor der er rimeligt mange lysregulerede kryds, oftere end i Kalundborg, hvor der kun er få lysregulerede kryds, nævner dette som farligt.

I Kalundborg nævnes derimod farligheden ved at svinge til venstre på cykel oftere end i Holbæk. Dette er en manøvre, som en lysregulering kan gøre lettere og mere overskuelig, hvis man står af cyklen og venter på grønt lys inden man fortsætter venstresvinget.

6. Resultat af interviews

Interviewpersonerne er svækkede i forskellig grad, men oplever i mange tilfælde at de klarer sig lige så godt som da de var yngre. Måden de færdes på er præget af mindre rørlighed og større forsigtighed, men mange kan handle, gå på besøg eller gå på aftenskole, i teatret osv. i samme udstrækning, som da de var yngre.

Interviewene bekræfter, at de ældre sætter pris på fodgængerfelter, lyskryds og cykelstier, hvor de føler sig mere sikre. De føler sig noget truet af den tætte, hurtige trafik, men indretter sig på forskellig måde, så de kan gå ud alligevel. Trafikken er virkelig hurtigere og tættere end for 30 år siden, og samtidig er interviewpersonerne blevet 30 år ældre med deraf følgende fysiske svagheder. Nogle interviewpersoner erkender, at begge forhold har stor betydning, andre er ikke helt sikre på, hvad der spiller størst rolle. Derimod er der ingen tvivl om, at især fodgængerfelter og lyskryds er noget, som mange ældre er glade for.

De fleste interviewpersoner ser det som en ressource at de kan vurdere og tænke klart. En hel del tager det forbehold, at de ikke kan vide, om de er demente, men de tror nu ikke, at det er tilfældet. Næsten alle har udviklet strategier, der hjælper til at klare alderdommens problemer.

Næsten alle interviewpersonerne har sociale netværk. Enten har de stadig slægtninge eller gamle bekendte, eller også har de fritidsinteresser. De er velmotiverede og interesserede og lægger vægt på at holde sig i form, hvilket også underbygger, at de er motiverede for at passe på sig selv og have det godt resten af livet. Motion styrker den ældres adræthed og udholdenhed og anbefales stærkt af interviewpersonerne.

7. Adfærd i relation til uheld

Resultaterne viser, at de ældre sjældnere end kontrolgruppen giver udtryk for, at de handler risikobetonet. Alligevel viser det sig, at nogle ældre med dårligt helbred eksempelvis kan fravige disse principper, og at problemer med helbredet kan opfordre til at krydse, hvor man er, for at slippe for at gå en omvej hen til et sikrere krydsningssted. Uheldsstatistikken viser samtidig, at en 1/3 af personskadeuheldene med ældre fodgængere sker i forbindelse med krydsning af vejen uden for vejkryds. Dette gælder både i by og på land og udgør for de ældre en signifikant større andel af uheldene end for kontrolgruppen. Dette sammenholdt med de ældres udtalte ønsker om fodgængerfelter og lysreguleringer er meget vægtige argumenter for at sætte ind med etablering af flere overgangssteder.

Et andet eksempel på uheld, hvor ældre er overrepræsenteret, er uheld med cyklister, der svinger til venstre ind foran en anden medkørende trafikant. I disse uheld er det oftere den ældre cyklist, der er den svingende part, til trods for, at en langt større del af de ældre end af kontrolgruppen standser op i forbindelse med et venstresving. De ældre standser op, fordi det ikke er nogen ulejlighed og fordi de dermed bedre kan orientere sig. Alligevel kommer de

oftere i uheld med personskade. Dette betyder, at der bør sættes fokus på foranstaltninger, der kan reducere antallet af uheld med cyklister, der svinger til venstre.

8. Afslutning

De ældre med dårligt helbred begrundede oftere deres adfærd med begrebet ”farlig” og ”ikke tilladt” end kontrolgruppen, dvs. at de ældre fokuserer meget på risiko. Men nogle ældre med dårligt helbred fraviger alligevel disse begrundelser af hensyn til deres egen bekvemmelighed, såsom når de krydser vejen, hvor de er, for at undgå at gå en omvej hen til et bedre krydsningssted.

Ældre med godt helbred – og især mænd – fører sig mere sikkert frem og har i deres adfærd lighed med kontrolgruppen, om end de har bedre tid og derfor ikke føler, at det er så stor en ulempe at opføre sig trafiksikkert.

Ældre kvinder har sværere ved at vurdere en trafikalsituation, f.eks. andre bilers hastighed, end ældre mænd, og begrundelser for adfærden er mere rettet mod deres egen usikkerhed end mod trafiksikkerheden, hvorimod ældre mænd ligner kontrolgruppen på den måde, at de oftere er sikre på sig selv og deres egen dømmekraft.

Kvinder i kontrolgruppen har en adfærd, der til dels ligner de ældres ud fra, at de ikke har så risikobetonet en adfærd som mændene i kontrolgruppen. Dog besidder kvinderne i kontrolgruppen den evne til at vurdere, hvordan de skal handle i den konkrete trafikalsituation, der ofte synes at mangle hos de ældre kvinder.

Projektets resultater giver et godt indblik i de ældres adfærd og baggrunden herfor, som kan medvirke til en øget forståelse af de ældres problemer og dermed blive til stor nytte i forbindelse med etablering af trafikale løsninger, der både tilgodeser de ældres ønsker til trafiksikkerhed og til mobilitet.

9. Reference

Bernhoft, I.M. et al. (2003). Ældre fodgængere og cyklister i byerne. Risikooplevelse og adfærd. Rapport 3, 2003. Danmarks TransportForskning. www.dtf.dk eller www.netboghandel.dk.