

Når aldring møder trafikken

Adfærd, sikkerhed og hverdagsmobilitet hos ældre
Special session, Trafikdage 2026



Vejdirektoratet



Program

- De ældres syn på egen mobilitet v. Camilla Sloth Andersen (Vejdirektoratet)
- Ulykkesanalyse af trafikulykker med ældre trafikanter (65+) v. Michael Sørensen (RAW mobility)
- Dybdeanalyse af dødsulykker med ældre (75+) førere af personbil v. Lotte Francke (LINQ trafikrådgivning)
- Ældre bilister og deres voksne børn v. Bjørn Olsson (Sikker Trafik)
- Afrunding og fælles spørgerunde v. Camilla

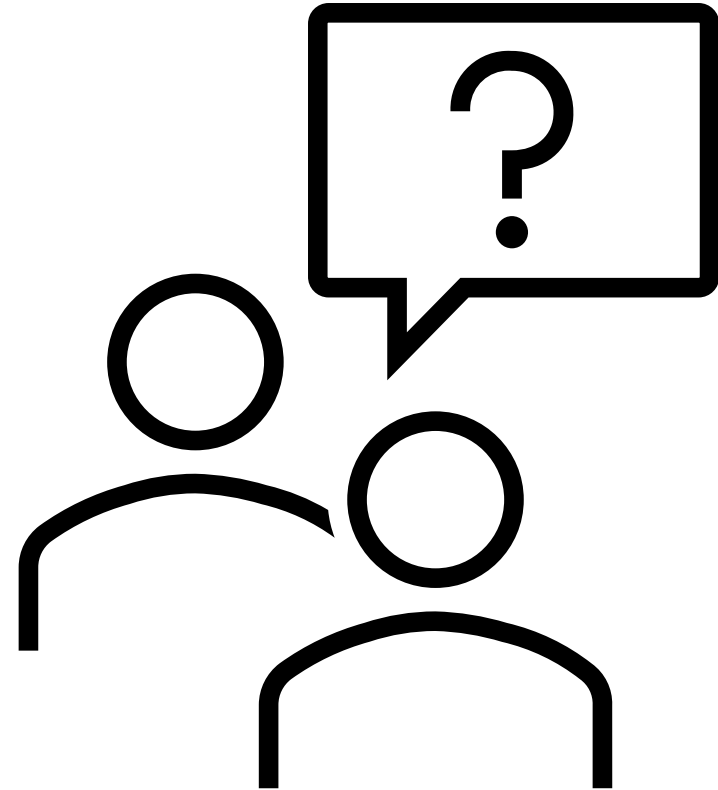
Opklarende spørgsmål undervejs 😊

Udmøntning i forligskredsen bag IP35

- 1 mio. kr. til Vejdirektoratet til en undersøgelse af ældre trafikanters adfærd i trafikken.
- Ældre trafikanter vil i undersøgelsen omfatte aldersgruppen 65 år og derover.
- en undersøgelse, som skal afdække de ældre trafikanters adfærd i trafikken.
- Undersøgelsen skal endvidere skaffe viden om, hvordan man bedst muligt kan imødekomme de ældres behov, så der kan iværksættes tiltag, der kan skabe bedre muligheder for, at aldersgruppen kan færdes sikkert i trafikken.

Overordnede spørgsmål til Ældreprojektet

- Hvem er de ældre trafikanter i Danmark?
- Hvordan kommer de ældre omkring? – mobilitetsbehov
- Hvad er ældre trafikanters risiko i trafikken?
- Hvordan kan vi understøtte ældres sikker mobilitet?



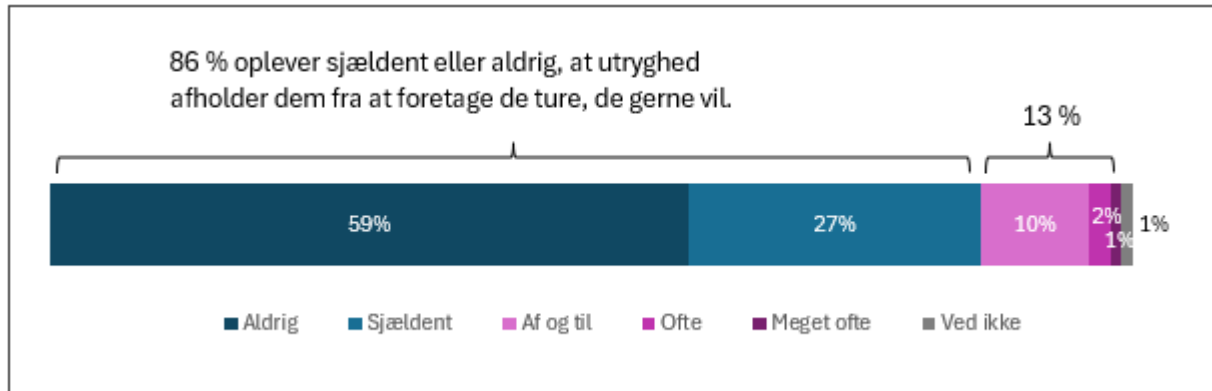
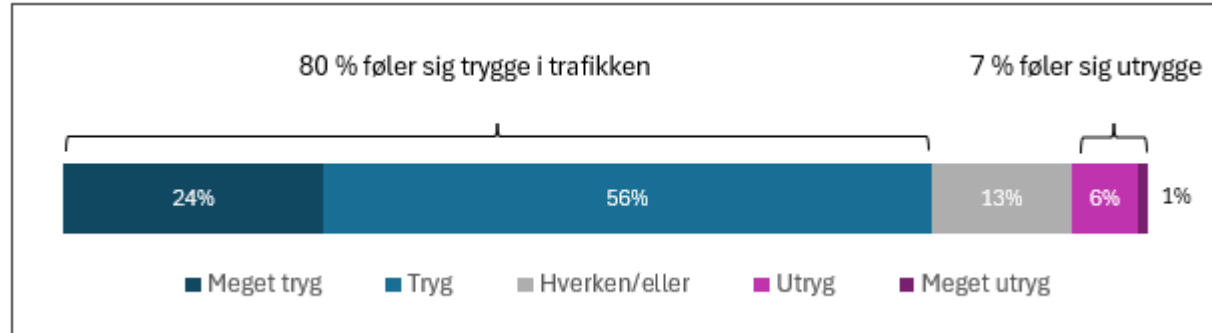
Spørgeskema blandt 65+

- Respondenter blev spurgt til
 - Transportmiddelvalg
 - Tryghed i trafikken
 - Adfærd i trafikken
 - Transport i fremtiden
- I alt 1012 respondenter (online og tlf.)

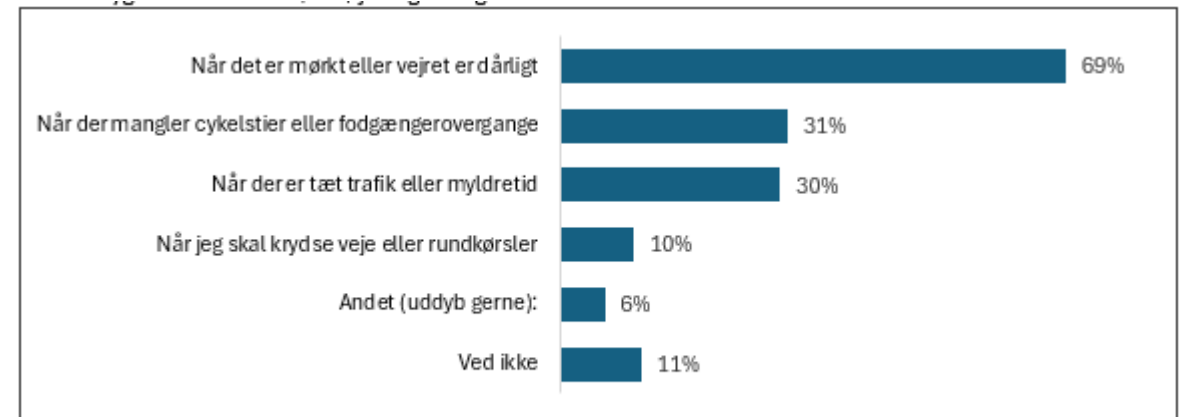
Urban Creators og Megafon

Baggrundsspørgsmål	Svarfordeling
Køn	54 % kvinder og 46 % mænd.
Alder	Ca. ligelig fordeling mellem de fire alderskategorier af hhv. 65-69-årige, 70-74-årige, 75-79-årige og 80-årige og ældre.
Bosætning ift. region	27 % i Region Hovedstaden, 17 % i Region Sjælland, 23 % i Region Syddanmark, 23 % i Region Midtjylland og 11 % i Region Nordjylland.
Bosætning ift. by størrelse	21 % bor i storbyer (København, Aarhus, Odense eller Aalborg), 38 % i mellemstore byer eller forstæder, 51 % i mindre byer, landsbyer eller på landet.
Beskæftigelse	88 % er pensionister, 11 % er i arbejde på fuldtid, deltid, seniorordning, fleksjob eller lignende.
Økonomisk situation og råderum	81 % synes, de har en god økonomi og har råd til det de gerne vil, mens 10 % ikke synes, de har en god økonomi.
Transportmiddel	65 % bruger primært bilen (som fører), 9 % transporterer sig primært til fods, 9 % bruger primært cykel eller elcykel, 8 % bruger primært kollektiv transport, 6 % bruger primært bil (som passager).
Kørekort	89% har kørekort, 5 % har tidligere haft kørekort, men det er udløbet eller inddraget, og 5 % har aldrig haft kørekort.

Tryghed

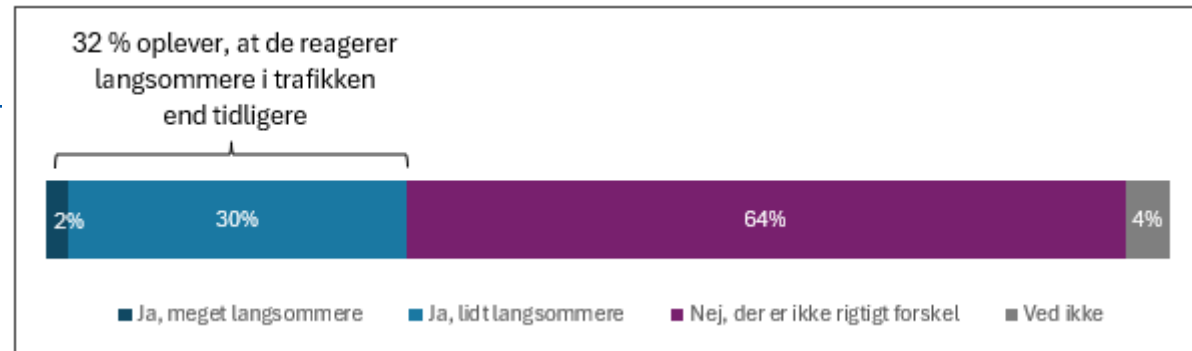


- Jo ældre des mindre tryg (80+: 73%).
- Mænd er mere trygge end kvinder.
- Jo mindre by eller land, des større tryghed.
- Samme billede for valg af tur.



Figur 5: Er der nogle af følgende situationer, som du opfatter som særligt utrygge, når du færdes i trafikken? Gerne flere svar. Spørgsmål 14. Antal svar: 1.590. Antal respondenter: 1.012.

Tilpasset adfærd



- Oplevet langsommere reaktionsevne stiger med alderen (23% blandt 65-69 årige – 42% blandt 80+ årige)
- Tilpasning af adfærd
 - Bilister: sætter farten ned eller kører mere forsigtigt (30%); Undgår mørke og dårligt vejr (29%); undgår myldretid eller befærdede veje (12%)
 - Cyklister: Undgår mørke og dårligt vejr (23%); Sæter farten ned eller kører forsigtigt (22%); Vælger anden slags cykel (20%); Undgår myldretid eller befærdede veje (14%)
 - Fodgængere og brugere af kollektiv trafik har i mindre grad tilpasset deres adfærd.

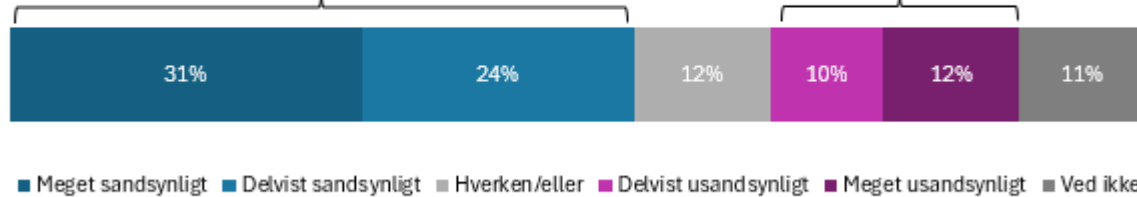
Fremtiden

93 % klarer altid eller for det meste deres transport selv, uden praktisk hjælp fra andre



- Vurdering af fremtidig selvstændig transport påvirkes af alderen.
- Ældre med bil tror på fremtidig selvstændig transport.
- Jo ældre, des flere har ændret bolig eller livssituation.
- Jo større by, des flere har ændret bolig eller livssituation.
- Bilister har i mindre grad ændret bolig eller livssituation.

55 % vurderer, det er sandsynligt, at de vil kunne transportere sig på egen hånd om 10 år

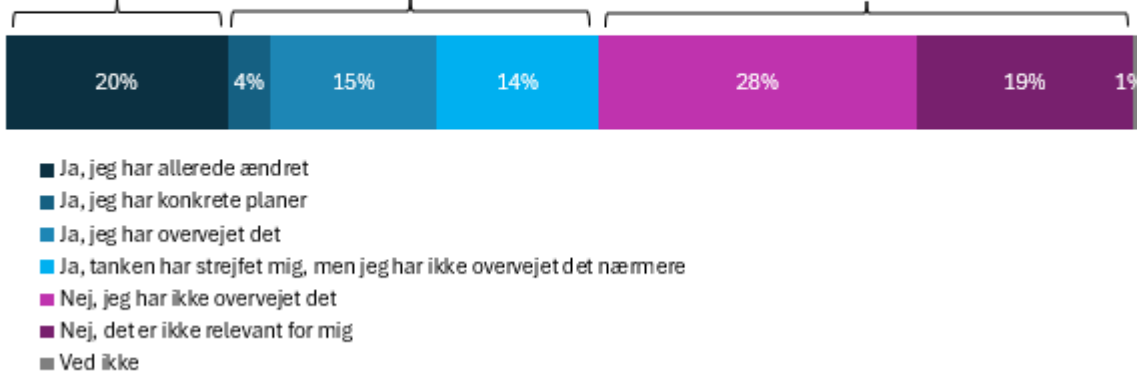


22 % vurderer, det er usandsynligt

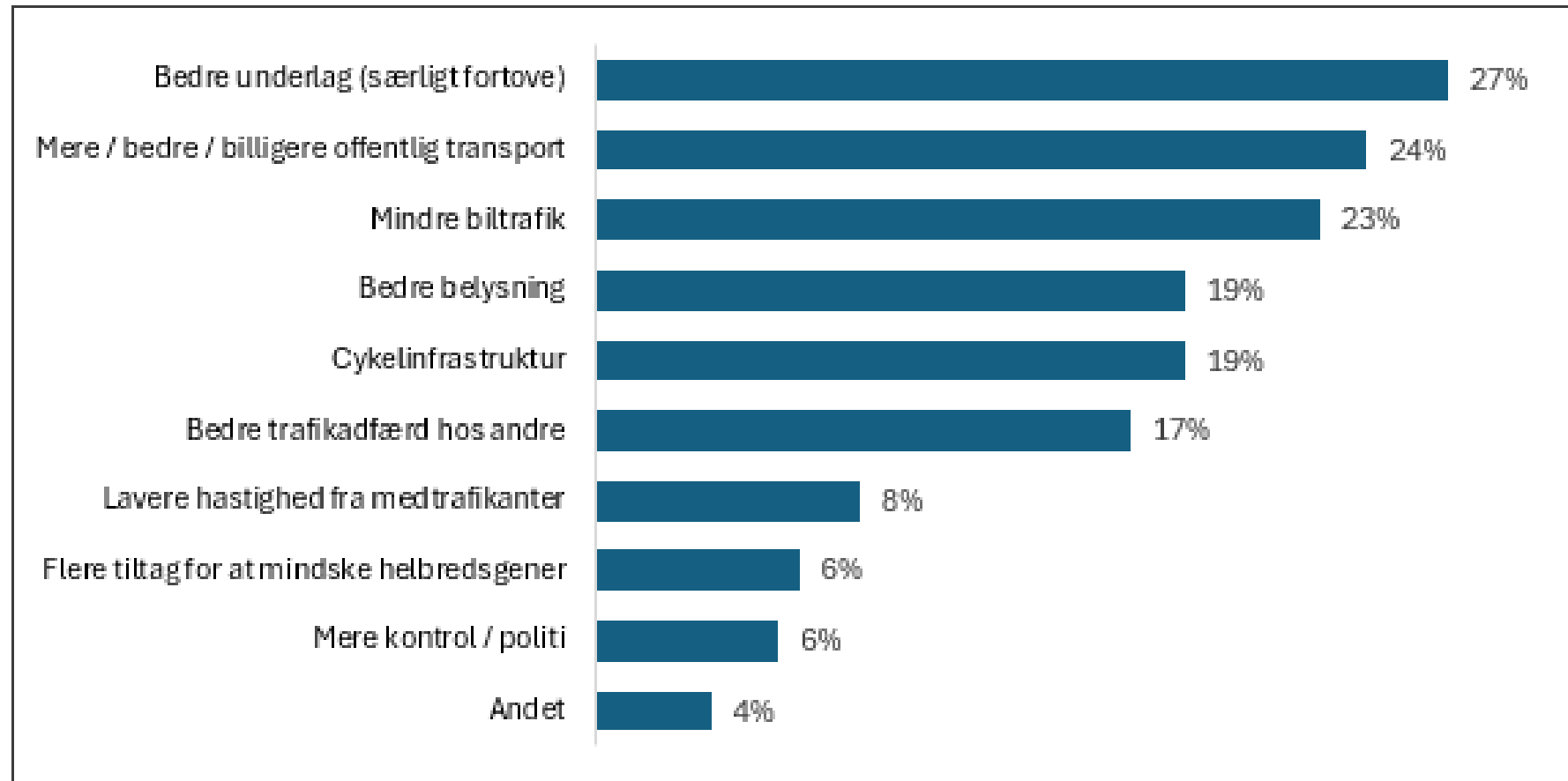
20 % har allerede ændret bolig / livssituation

33 % har konkrete planer, har overvejet det eller har haft tanker om at ændre

47 % har ikke overvejet det eller mener ikke, det er relevant for dem



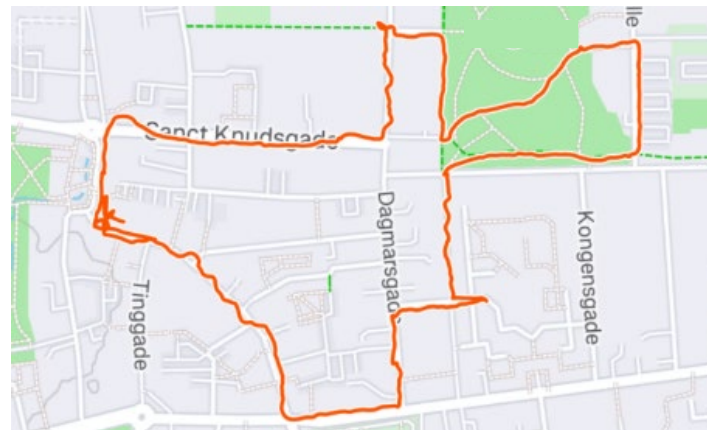
Fremtiden



Figur 10: Hvad tænker du vil kunne gøre det lettere og tryggere for ældre at komme rundt i trafikken i fremtiden? Svarer

Observationsstudie

- Observation og interview af 15 ældre (75 - 80 år) i trafikken
 - 4 i mindre by
 - 2 bilister
 - 2 fodgængere
 - 6 i mellemstor by
 - 2 bilister
 - 2 cyklister
 - 2 fodgængere
 - 5 i storby
 - 3 bilister
 - 2 cyklister



Observationsstudie – 9 indsigter

1. Transportmidlet er forbindelsen til resten af verden
2. Vigtigt at holde sine trafikale færdigheder ved lige
3. Svært at vurdere egne begrænsninger
4. Svært at stille bilen
5. Mere forsigtige og flere forholdsregler
6. Frygten for at falde
7. Utrygge i komplekse situationer
8. Svært ved mørke og dårlig sigtbarhed
9. Teknologi som hjælpemiddel i trafikken

"Bilen giver en kæmpe frihed. Hvis jeg skal hente mine børnebørn eller besøge venner i Silkeborg. Der kan man ikke bare komme til med offentlig transport. Det er alt for omstændigt. Jeg kan slet ikke forestille mig at komme rundt på andre måder end i bil. Hvis jeg skal ud at handle – det vil jo tage, jeg ved ikke hvor lang tid. Det svært at tænke på, at man bliver afhængig af andre. Man mister noget af sin frihed."

"Jeg cyklede engang, måske for cirka 5 år siden, men så kom tiden med Corona, og der stoppede jeg. Efter det, har jeg bare ikke fået holdt det ved lige, og nu synes jeg ikke det giver mening at starte igen."

"Jeg er mere langsom og mere opmærksom. Og jeg havde et slemt cykelstyrt tidligere på året, fordi jeg skulle undvige et hul i vejen, og vi havde handlet stort ind. Jeg faldt og slog hovedet ned i jorden. Det har gjort, at vi er blevet mere opmærksomme på at stige af cyklen og trække, når der er behov for det."

"Jeg undgår den store rundkørsel i myldretiden, fordi der kører folk på kryds og tværs. Det har ikke noget med nervøsitet at gøre, men det er meget kaotisk. Jeg vil også undgå København i myldretiden."

"Jeg kører ikke bil i mørke eller hvis det regner meget. Jeg ser ikke længere særligt godt."

Observation, bilist: Den ældre kvinde har netop fået ny bil med en hurtigere acceleration end den tidligere. Bilen markerer med en lyd, når hun når hastighedsgrænsen, hvilket sker forholdsvis hurtigt. Deltageren bemærker begejstret: *"Ej hvor smart det er, at den siger en lyd, når man kommer til at køre lidt for hurtigt! Det minder mig altid om at sænke farten."*



Afklarende spørgsmål

Uddrag fra analyserne af
**Ulykker med ældre
trafikanter (65+)**
som er registreret af politi og sygehuse

RAWMOBILITY



Kort om ulykkesanalyserne

Analysen fokuserer på trafikulykker, som er **registreret af politiet (den officielle ulykkesstatistik)** i den **5-årige periode 2020-2024**, og som involverer **ældre på 65 år eller derover**, der har været involveret som enten **fører af et køretøj** eller som **fodgænger**. Fokus på at belyse ulykkernes udvikling og karakteristika, samt hvilke risikofaktorer der er for ældre trafikanter.

Indeholder desuden en **supplerende analyse af tilskadekomne ældre trafikanter i Landspatientregisteret (LPR)**, som i årene 2020-2024 har været i kontakt med sygehus pga. en trafikulykke. Data er hentet via **Sundhedsdatabank.dk** (offentligt tilgængelige data).



Analysen omfatter **tilskadekomne** registreret i Landspatientregisteret (LPR) i den 5-årige periode **2020-2024** med særligt fokus på **tilskadekomne ældre trafikanter på 65 år eller derover**.

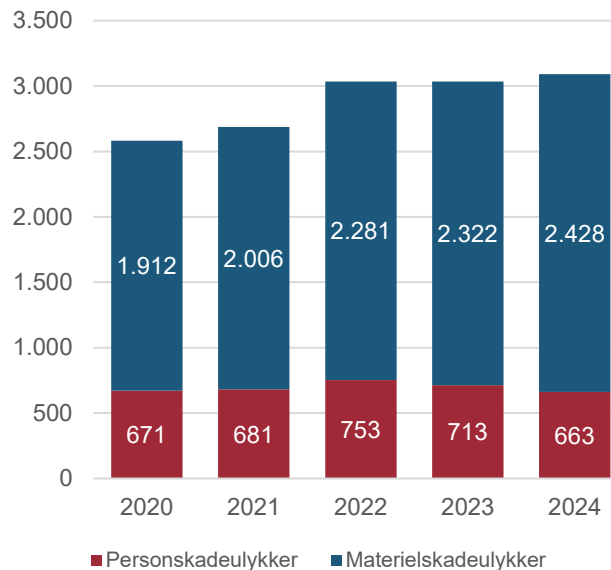
Formålet har været at belyse udviklingen og karakteristika for de ældre tilskadekomne trafikanter, som fremgår af LPR-registret.

Analysen er baseret på en bestilling af specifikt dataudtræk hos Sundhedsdatastyrelsen (ikke offentligt tilgængelige data).

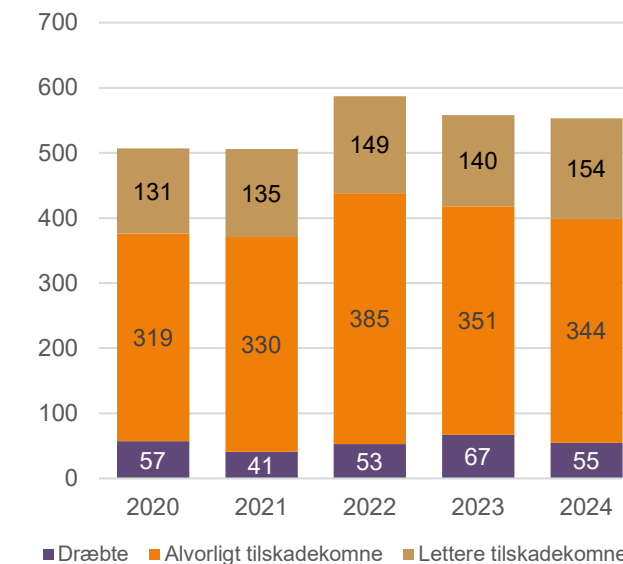
Udvikling i politiregistrerede ulykker med ældre trafikanter (2020-2024)

- Omtrent 20 % stigning i antal trafikulykker med ældre trafikanter (65+) fra 2020 til 2024
- Stigningen er primært i form af flere materielskadeulykker med ældre trafikanter (+27 %).
- Mindre stigning i antal tilskadekomne ældre (+10 %).
- Antal dræbte ældre er nogenlunde status qua.

Udvikling i person- og materielskadeulykker med ældre trafikanter



Udvikling i dræbte og tilskadekomne ældre i trafikken

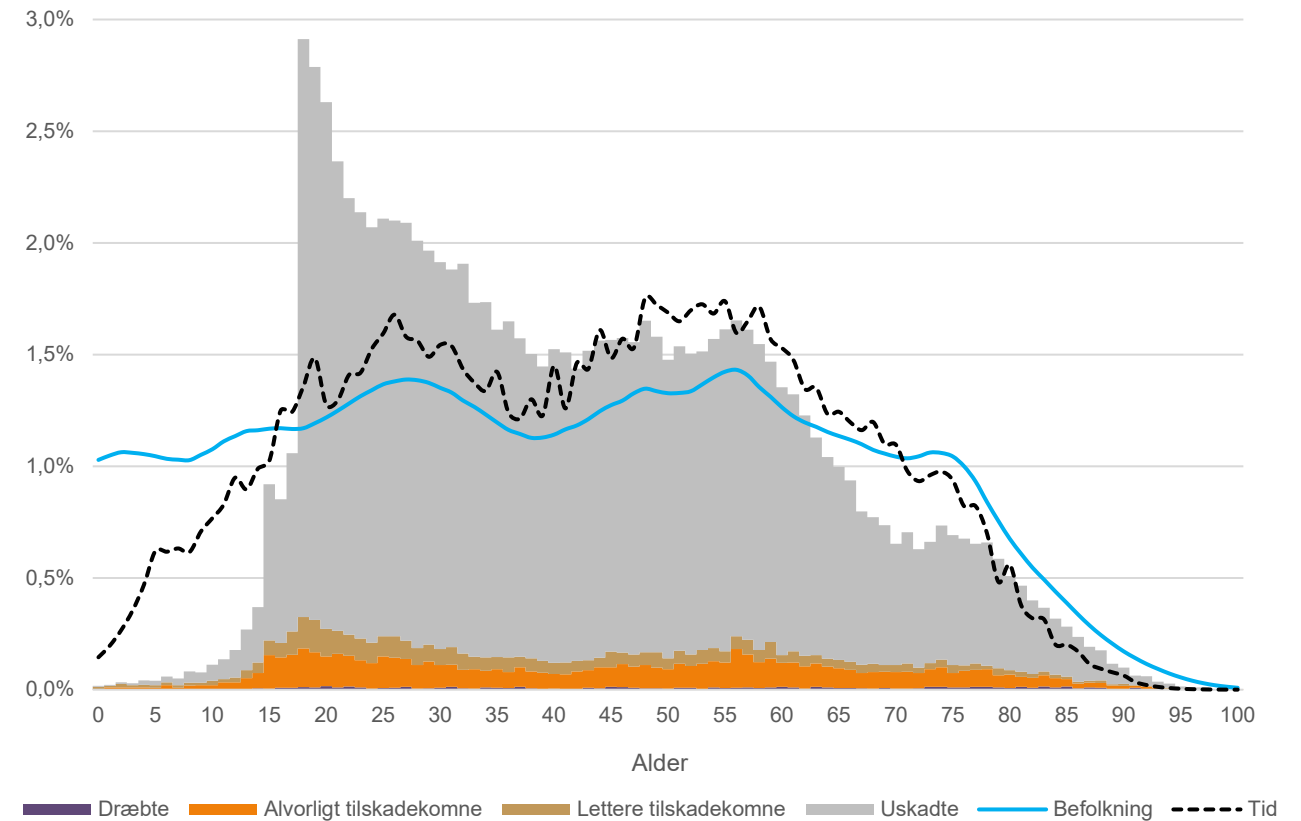


Tilskadekomne i politiregistrerede ulykker (2020-2024)

Involverede trafikanter (både tilskadekomne og uskadte) opgjort på alder sammenholdt med befolkningsfordeling [1] og eksponering (tid brugt i trafikken) [2]:

- Personer i den arbejdsdygtige alder (ca. 20-70 år) bruger mest tid i trafikken.
- Både befolkningsandelen og eksponeringen falder fra omkring 55-60 år.
- Unge (<15 år) samt ældre (>70 år) bruger mindre tid i trafikken end deres befolkningsandel.
- Ældre (65+) udgør generelt en mindre andel af de involverede (inkl. uskadte) i trafikulykker sammenlignet med deres eksponering.
- For ældre over 80 år svarer involverede nogenlunde til eksponeringen.

Involverede fordelt på alder sammenholdt med befolkning og eksponering



[1] Danmarks Statistik (2026) opgør kvartalsvist befolkningstallet i Danmark efter bl.a. alder og køn.

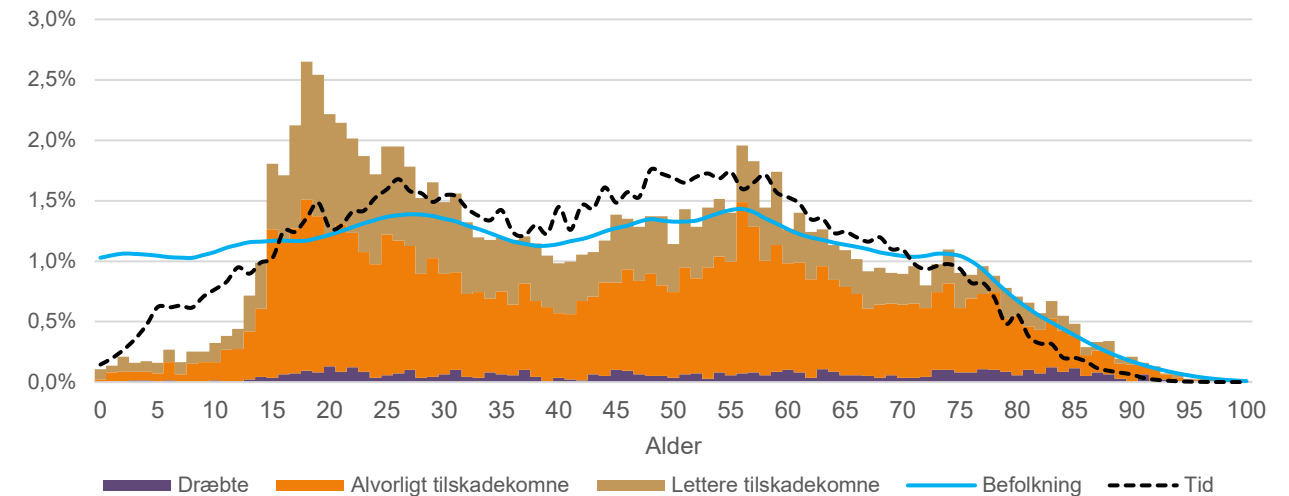
[2] Transportvaneundersøgelsen (TU) er en interviewundersøgelse, hvis formål er at kortlægge den danske befolknings transportvaner og -adfærd. Undersøgelsen gennemføres af Danmarks Tekniske Universitet (DTU, 2025).

Tilskadekomne i politiregistrerede ulykker (2020-2024)

Dræbte og tilskadekomne opgjort på alder sammenholdt med befolkningsfordeling og eksponering (tid brugt i trafikken):

- De ældre udgør ca. samme andel af de tilskadekomne som deres befolkningsandel.
- Lidt mindre andel for de 65-74-årige, lidt større andel for de ældre over 75 år.
- Ældre over 70 år kommer oftere til skade i en ulykke ift. tiden, de bruger i trafikken.

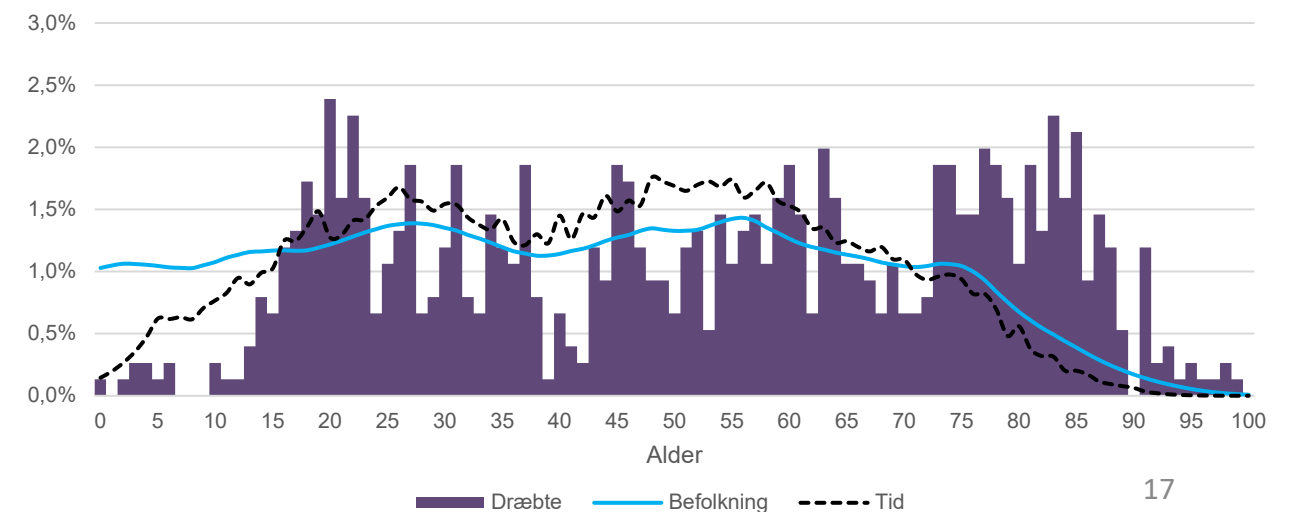
Tilskadekomne fordelt på alder sammenholdt med befolkning og eksponering



Dræbte trafikanter opgjort på alder sammenholdt med befolkningsfordeling og eksponering (tid brugt i trafikken):

- De ældre udgør en betydelig større andel af de dræbte i trafikken – både ift. befolkningsandelen og tid brugt i trafikken.
- Der ses en kraftig stigning i dræbte over 70 år.

Dræbte fordelt på alder sammenholdt med befolkning og eksponering



Tilskadekomne i politiregistrerede ulykker (2020-2024)

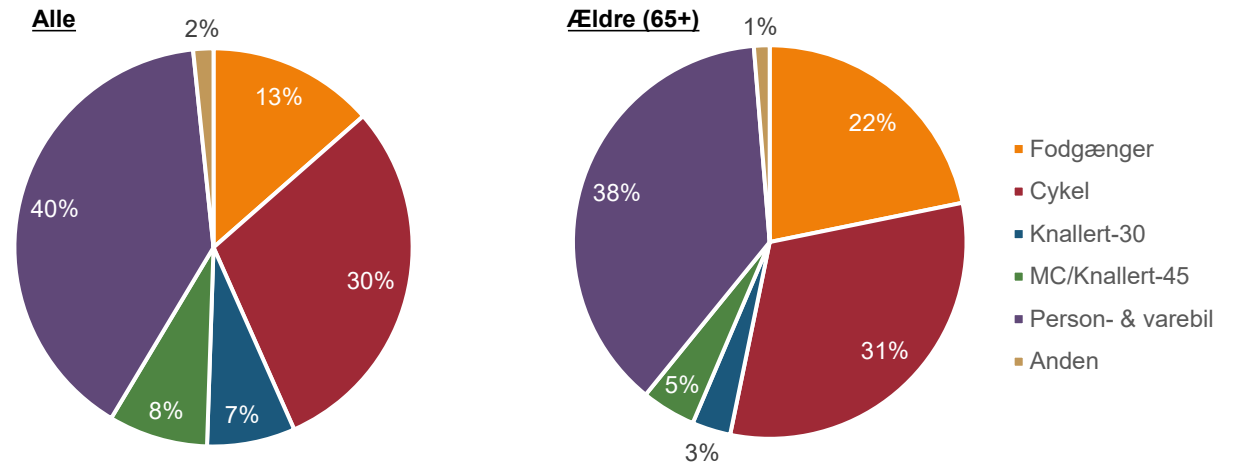
Tilskadekomne fordelt på trafikantgrupper:

- Mange tilskadekomne ældre (65+) er til fods.
- Færre ældre kommer til skade som fører af knallert eller motorcykel.
- Nogenlunde samme andel ældre kommer til skade på cykel som i de øvrige aldersgrupper.

Særlige forhold ved cykelulykkerne:

- Ældre udgør hhv. 14 % af cyklisterne i de politiregistrerede cykelulykker, 21 % af de tilskadekomne cyklister, men hele 57 % af de dræbte cyklister.
- Når vi dykker yderligere ned i data, ser vi, at de ældre cyklister oftere kommer til skade på steder uden cykelfaciliteter. Dette gælder både på strækninger og i kryds.

Fordeling af dræbte og tilskadekomne på trafikantgrupper

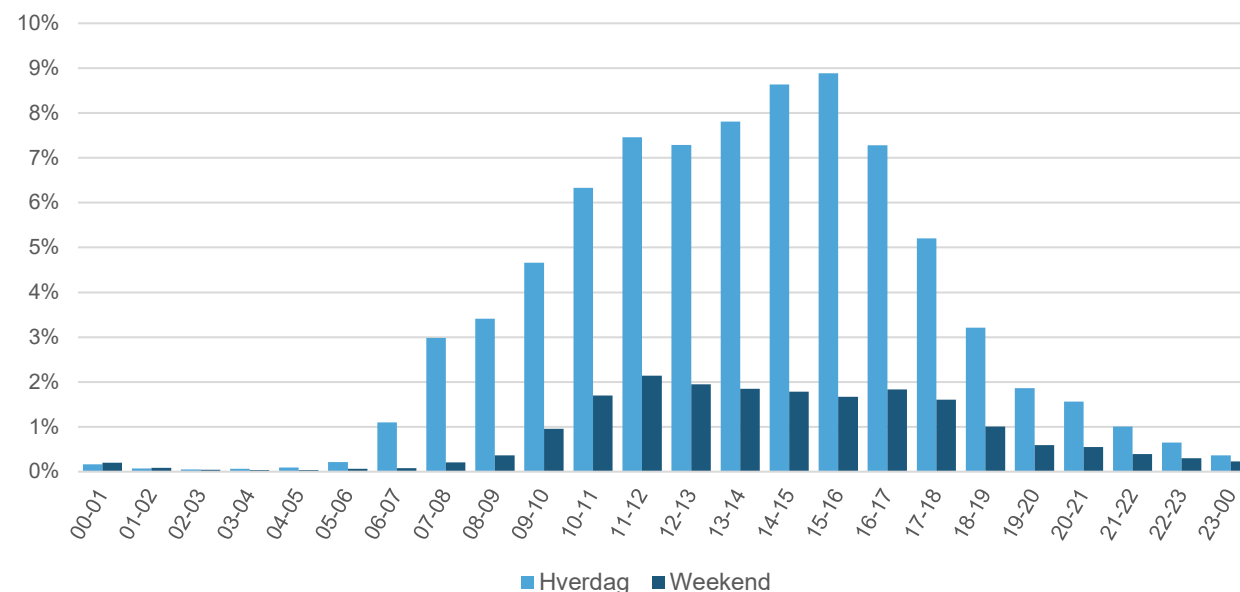


Politiregistrerede ulykker med ældre trafikanter (2020-2024)

Ugedage:

- Ulykker med ældre fordeler sig markant anderledes end ulykker generelt.
- For ulykker generelt er der peak både morgen og eftermiddag på hverdage. For ulykker med ældre er der intet peak om morgenen.
- Desuden er der markant færre ulykker med ældre aften og nat.
- Forskellene vurderes i høj grad at skyldes et anderledes rejsemønster blandt ældre, især mht. tid på dagen, hvor de ældre (vælger at) færdes i trafikken.

Ulykker med ældre fordelt på timer hhv. hverdage og weekend

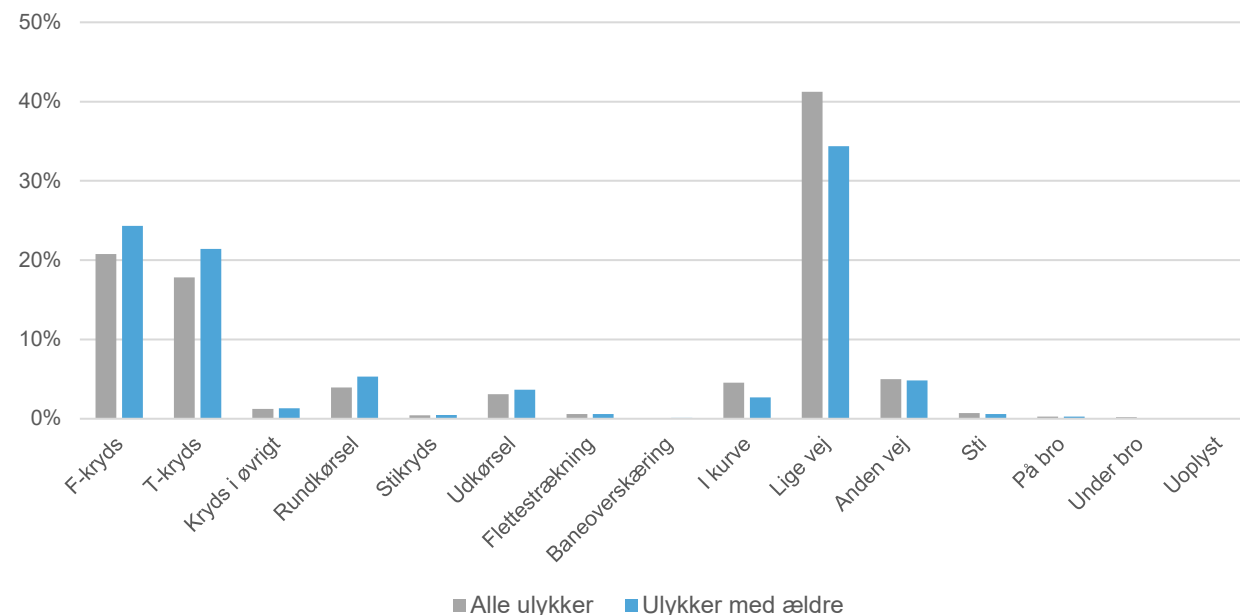


Politiregistrerede ulykker med ældre trafikanter (2020-2024)

Hvor sker ulykkerne med ældre trafikanter?

- For både ulykker generelt og ulykker med ældre sker de fleste ulykker på "lige vej" – dog er andelen størst for ulykker generelt.
- Krydsulykker udgør samlet set en større andel af ulykker med ældre (~52 %) end for ulykker generelt (~44 %).

Ulykker fordelt på vejudformning

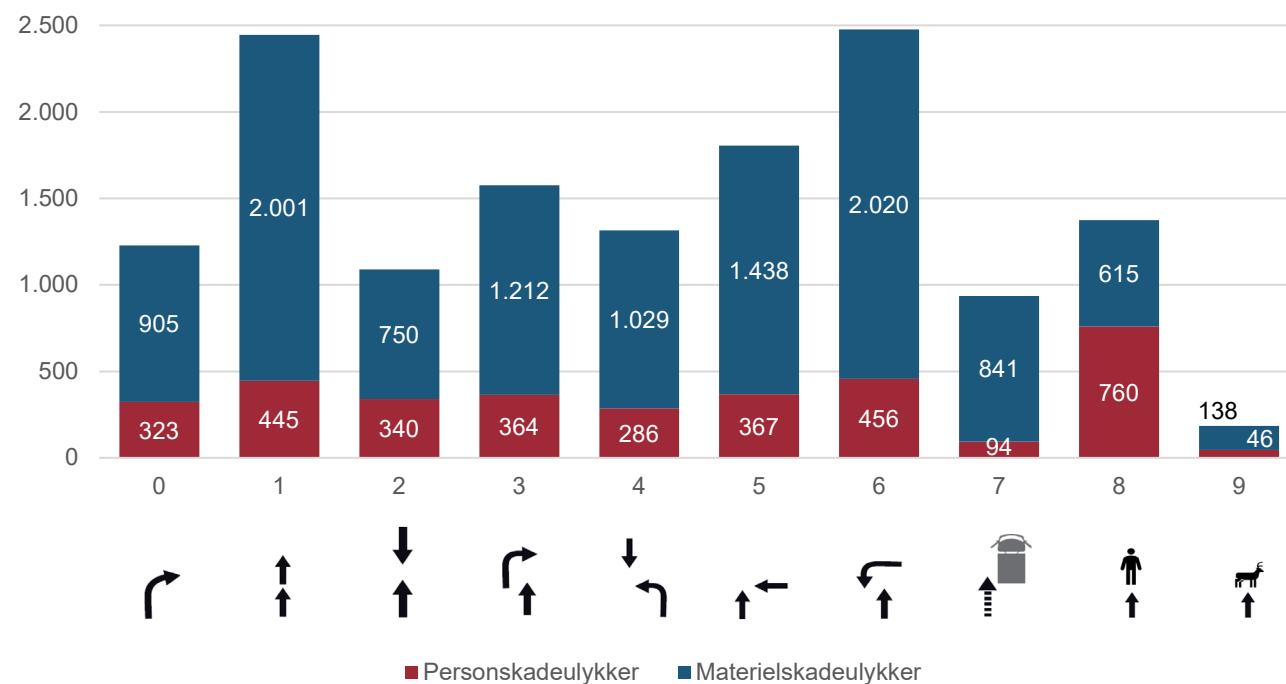


Politiregistrerede ulykker med ældre trafikanter (2020-2024)

Hvordan sker ulykkerne med ældre trafikanter?

- Kun 9 % af ulykkerne med ældre er eneulykker (hovedsit. 0), mens andelen er dobbelt så høj (18 %) for ulykker generelt.
- 6 % parkeringsulykker (hovedsit. 7) med ældre trafikanter, sammenlignet med 11 % for ulykker generelt.
- 50 % af ulykkerne med ældre er krydsulykker (hovedsit. 3-6) sammenlignet med 39 % for ulykker generelt.
- Særligt indenfor hovedsit. 6 ("krydsende køretøjer med svingning") er ældre trafikanter overrepræsenterede (17 %) sammenlignet med ulykker generelt (12 %).
- Ulykker med ældre i hovedsit. 1-2 sker fortrinsvist på landet, mens de øvrige, især hovedsit. 3-8, primært sker i byerne.

Ulykker med ældre trafikanter fordelt på ulykkesart og hovedsituationer

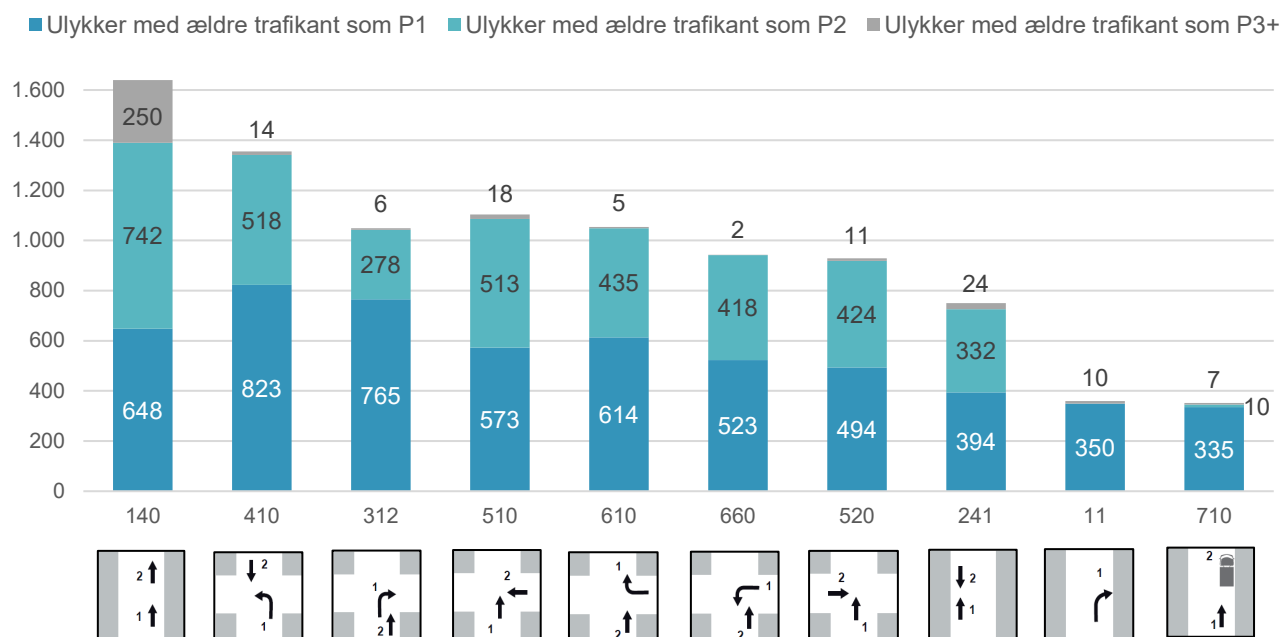


Politiregistrerede ulykker med ældre trafikanter (2020-2024)

Hvilken rolle har den ældre trafikant i de 10 hyppigste ulykker?

- Flest ulykkesituationer i kryds og med svingning, hvor den ældre trafikant typisk den svingende part (Part 1), som ofte ikke har overholdt sin vigepligt, f.eks.:
 - 410 ("venstresving ind foran modkørende")
 - 312 ("højresving ind foran medkørende")
 - 610 ("højresving ud foran medkørende")
 - 660 ("venstresving ud foran modkørende").
- Ældre ser dermed umiddelbart ud til at være dårligere til at orientere sig og til at overholde deres vigepligt i kryds og ved overkørsler.

Ældre trafikanters involvering i de 10 hyppigste ulykker med ældre



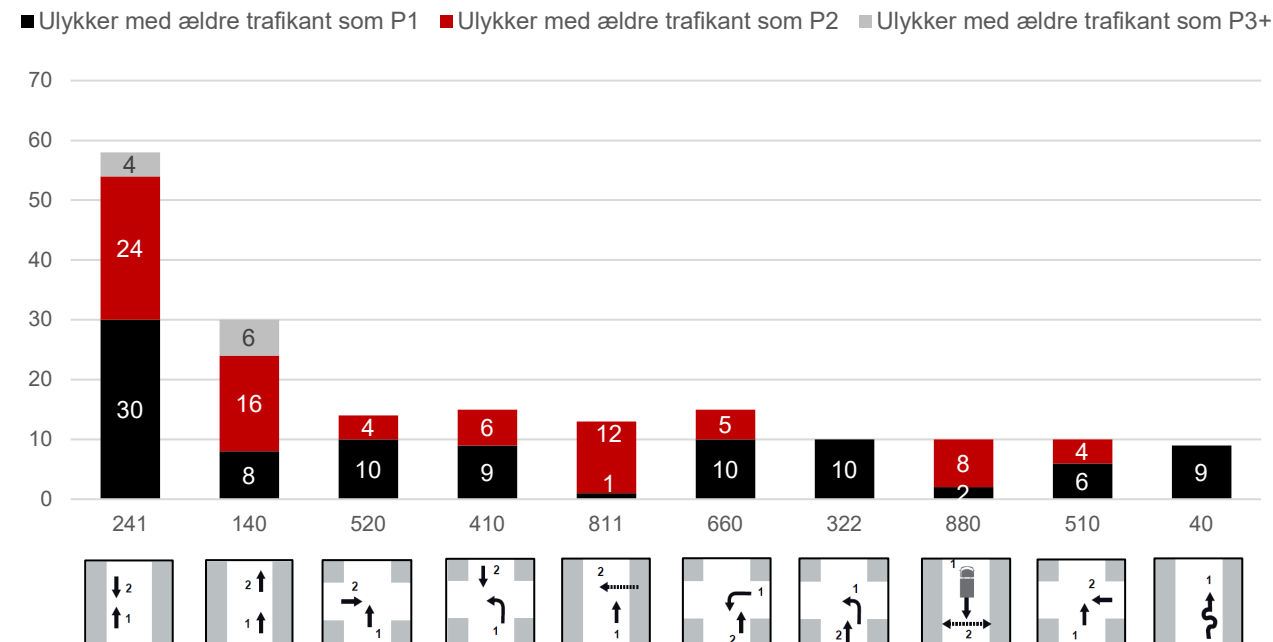
Politiregistrerede ulykker med ældre trafikanter (2020-2024)

Hvilken rolle har den ældre trafikant i de 10 hyppigste ulykker med dræbte?

(Bemærk, at det ikke nødvendigvis er den ældre, som er blevet dræbt i ulykkerne)

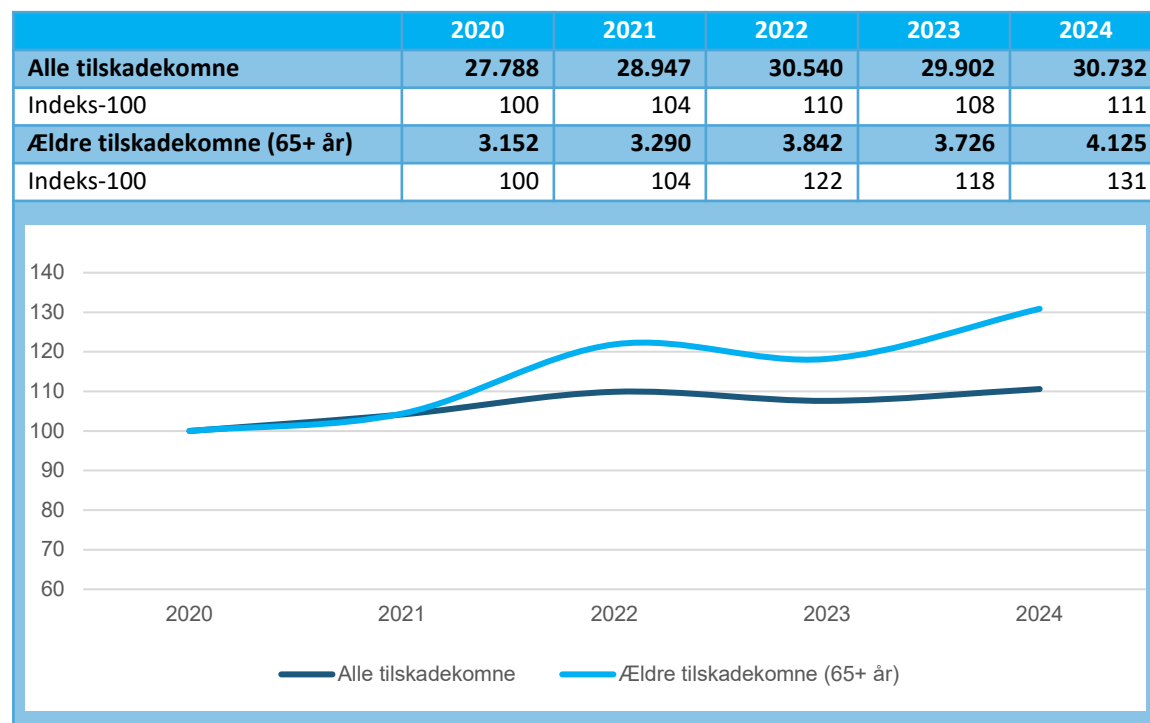
- Den ældre er typisk den svingende part i ulykkessit. 410, 660 og 322 ("venstresving ud foran medkørende").
- Den ældre part er næsten altid fodgænger i de hyppigste fodgængerulykker (811 og 880). Det er kun i 3 ud af 23 tilfælde, at den ældre har ført køretøjet (Part 2), som har påkørt en fodgænger.

Ældre trafikanter involvering i de 10 hyppigste ulykker med dræbte



Udvikling i tilskadekomne ældre i LPR (2020-2024)

- Fra 2020 til 2024 skete der generelt en stigning i antal tilskadekomne trafikanter, som blev registreret i Landspatientregisteret (LPR).
- Stigningen i antal **ældre tilskadekomne** var noget højere (31 %) end den generelle stigning for alle tilskadekomne (11 %).



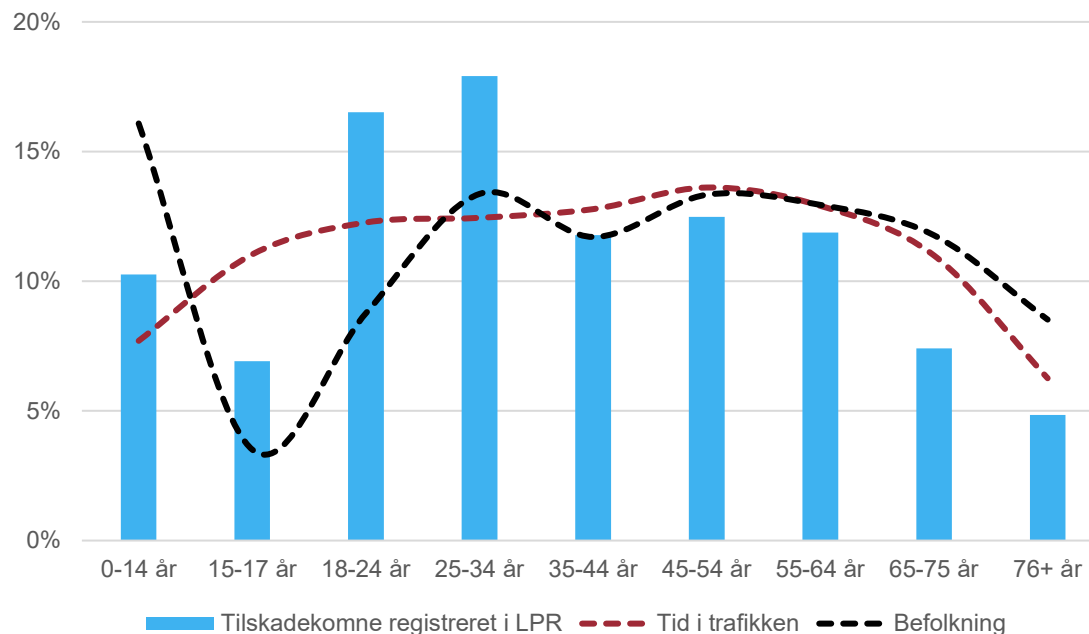
Tilskadekomne ældre trafikanter i LPR (2020-2024)

Hvem kommer til skade?

(Bemærk, at aldersgrupperne varierer i størrelse)

- Især aldersgrupperne 18-24 år og 25-34 år er overrepræsenterede i LPR sammenlignet med befolkningsandelen og tid brugt i trafikken.
- Til sammenligning udgør de ældre tilskadekomne en mindre andel af de tilskadekomne i LPR.
- Figuren viser i øvrigt de samme tendenser som for de politiregistrerede ulykker.

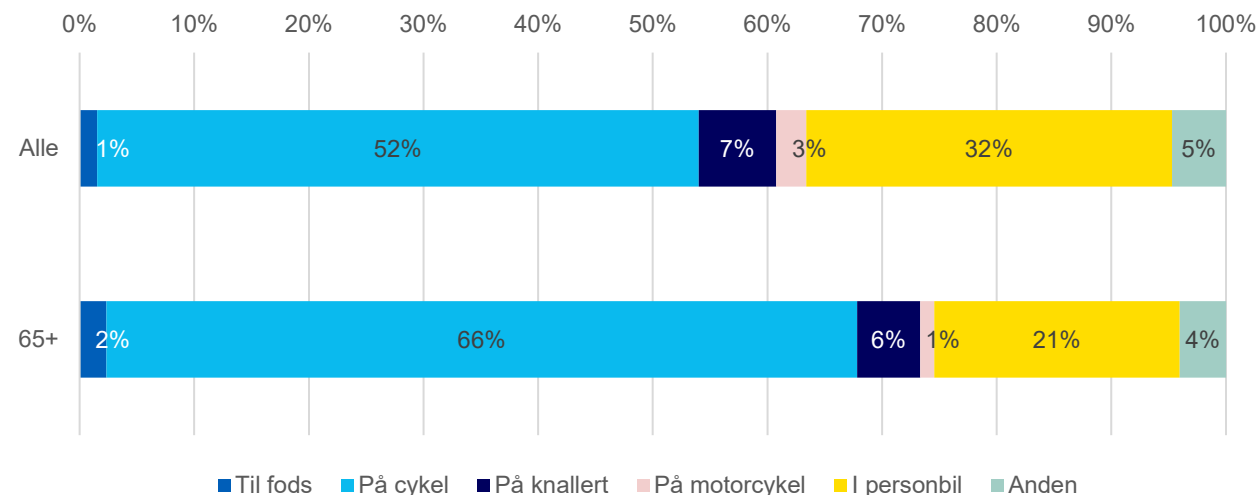
Andel tilskadekomne registreret i LPR fordelt på aldersgrupper



Tilskadekomne ældre trafikanter i LPR (2020-2024)

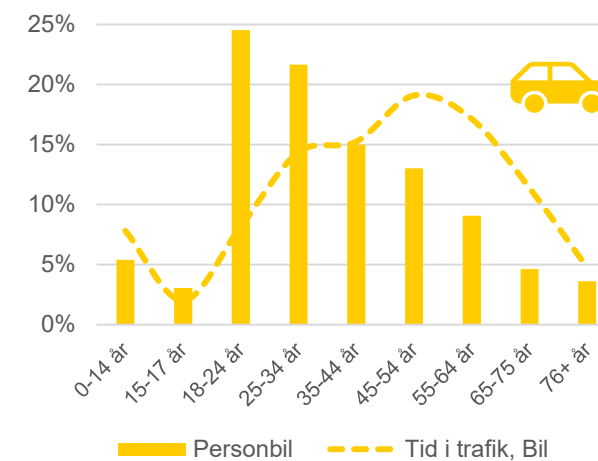
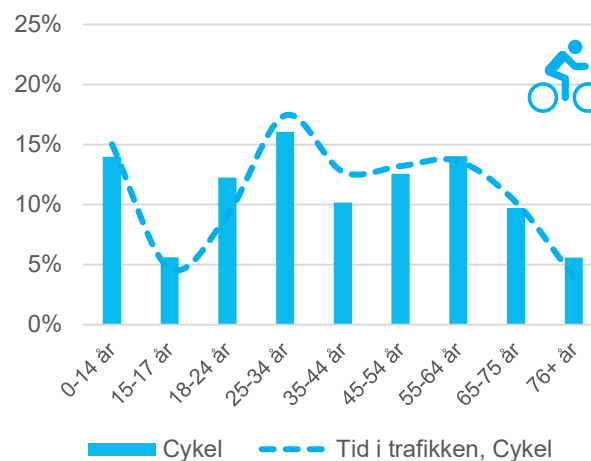
Hvem kommer til skade?

- Andelen af tilskadekomne ældre, som har kørt på cykel, er ca. 14 procentpoint højere end generelt for alle tilskadekomne i LPR.
- Omvendt er andelen af tilskadekomne ældre i personbil 11 procentpoint lavere.



Hvem kommer til skade på cykel og i bil?

- Tilskadekomne ældre på cykel følger nogenlunde kurven for tid brugt i trafikken på cykel. Dog ligger søjlen for aldersgruppen 76+ lidt over tiden brugt i trafikken.
- Tilskadekomne ældre i bil ligger væsentligt under tid brugt i trafikken, mens det især er aldersgrupperne 18-24 år og 25-34 år, der er overrepræsenterede.

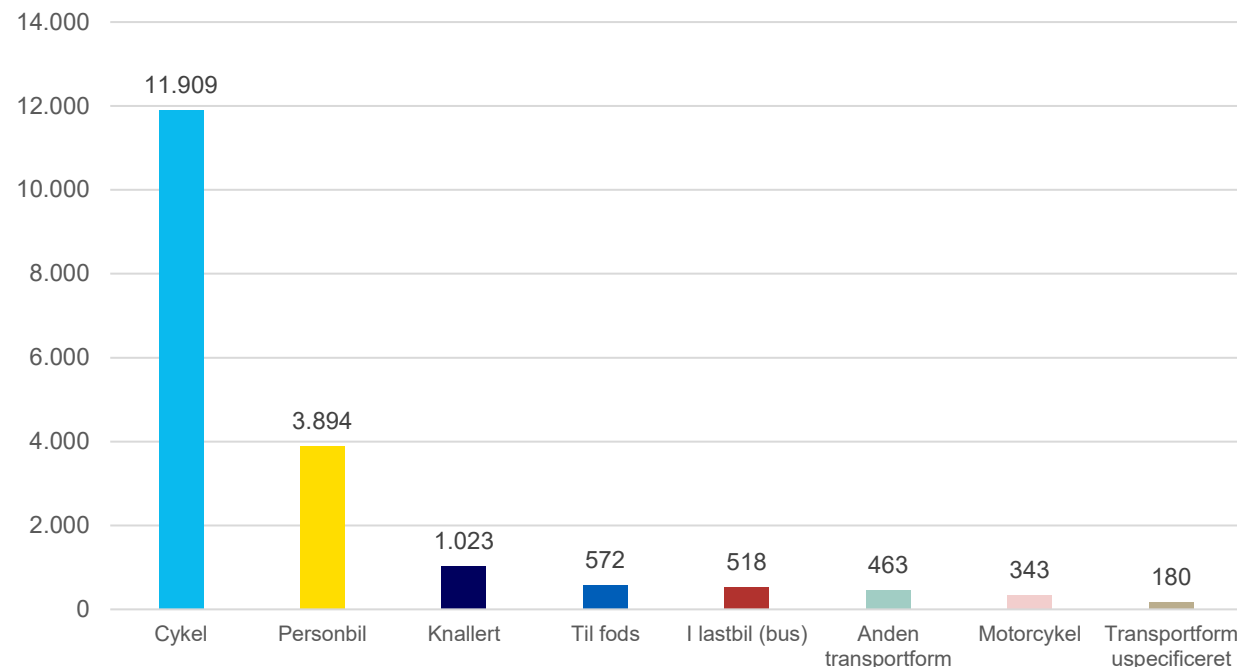


Tilskadekomne ældre trafikanter i LPR (2020-2024)

Hvordan kommer de ældre til skade?

- Langt størstedelen af de tilskadekomne ældre, som er registreret i LPR, har kørt på cykel.
 - >80 % er kommet til skade i eneulykker (ingen modpart).
 - Ca. 10 % er kommet til skade i ulykker med en personbil som modpart.
- Næstflest af de tilskadekomne ældre har kørt i bil.
 - Heraf er 60-70 % kommet til skade i ulykker med andre personbiler.
 - Ca. 30 % er kommet til skade i eneulykker (ingen modpart).

Tilskadekomne ældre i LPR fordelt på transportformer



Uddrag fra analyserne af
**Ulykker med ældre
trafikanter (65+)**
som er registreret af politi og sygehuse

Spørgsmål?



DYBDEANALYSE AF DØDSULYKKER

MED ÆLDRE (75 +) FØRERE AF PERSONBIL

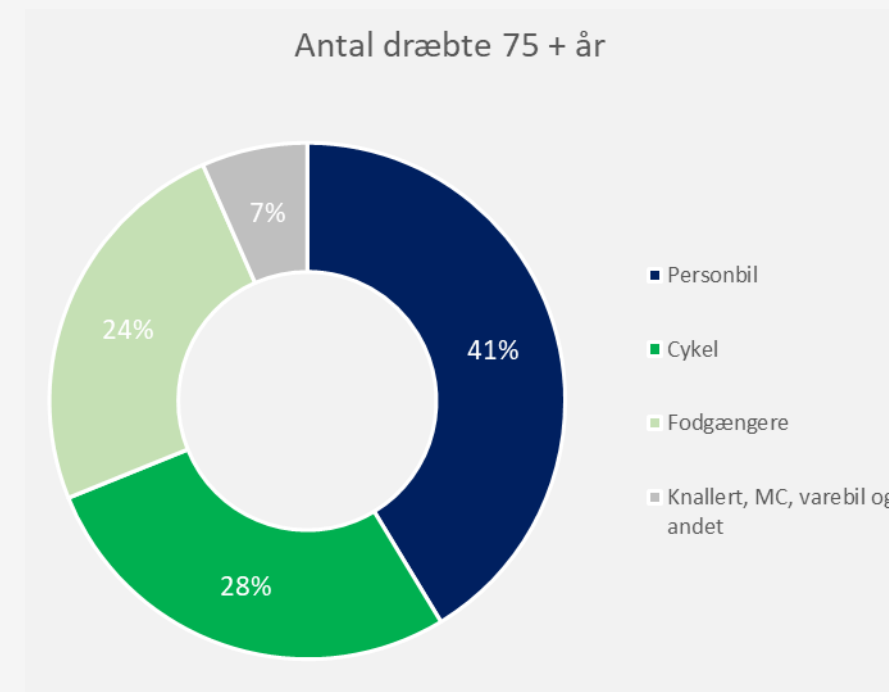
Lotte Brædder Francke, lotte@LINQtrafik.dk

LINQ

Baggrund

Hvorfor fokus på de 75 + årige?

- De udgør omkring 10 % af befolkningen
- 24 % af de dræbte i trafikken (196 ud af 808)
- 41 % af de dræbte ældre opholdt sig i personbil
- 81 dræbte ældre på 75+ i personbil
 - 59 som fører
 - 22 som passagere



-> Analyse af dødsulykker hvor én af parterne er en bilfører på 75 år eller ældre.

Hvad var vi nysgerrige på?

Typer af ulykker

Ulykkesfaktorer

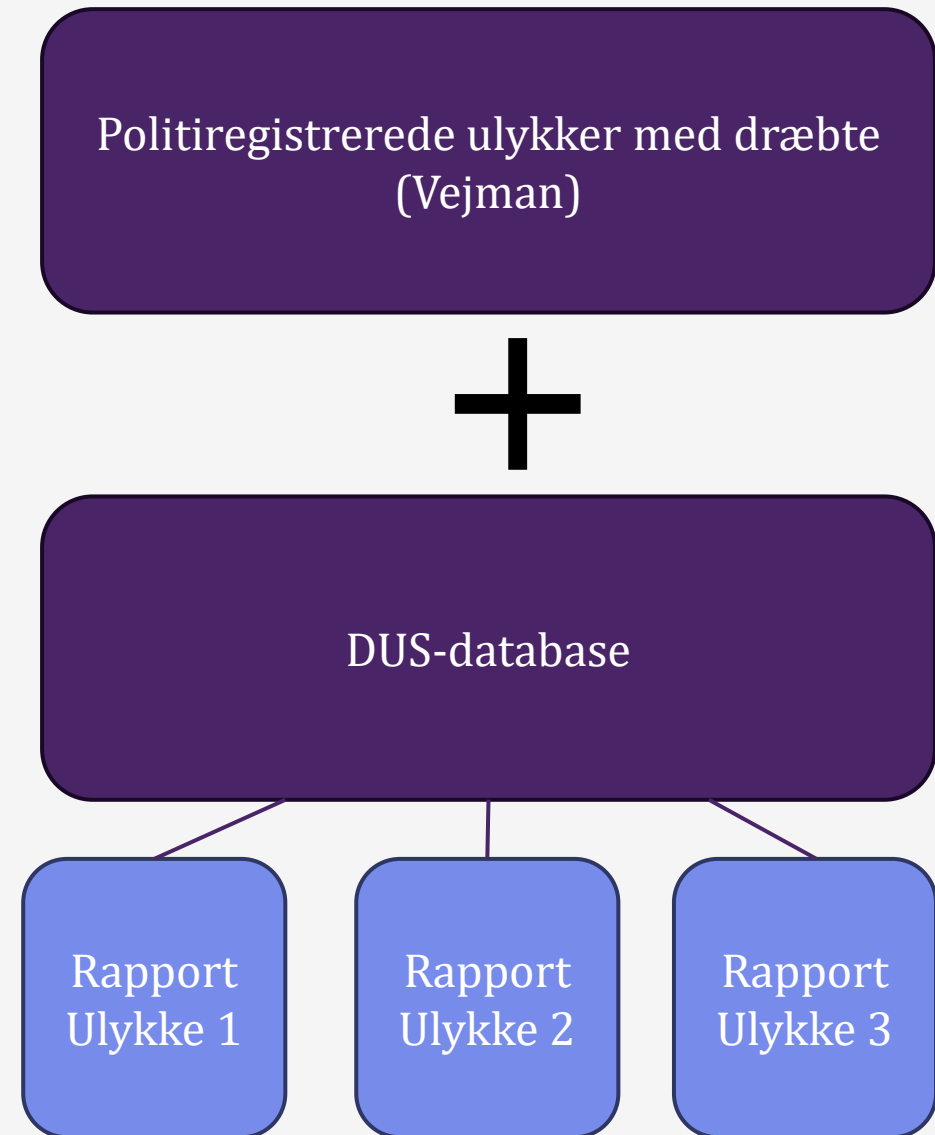
Helbredsmæssige tilstand

Adfærd

Data og Metode

Undersøgelsesmetode

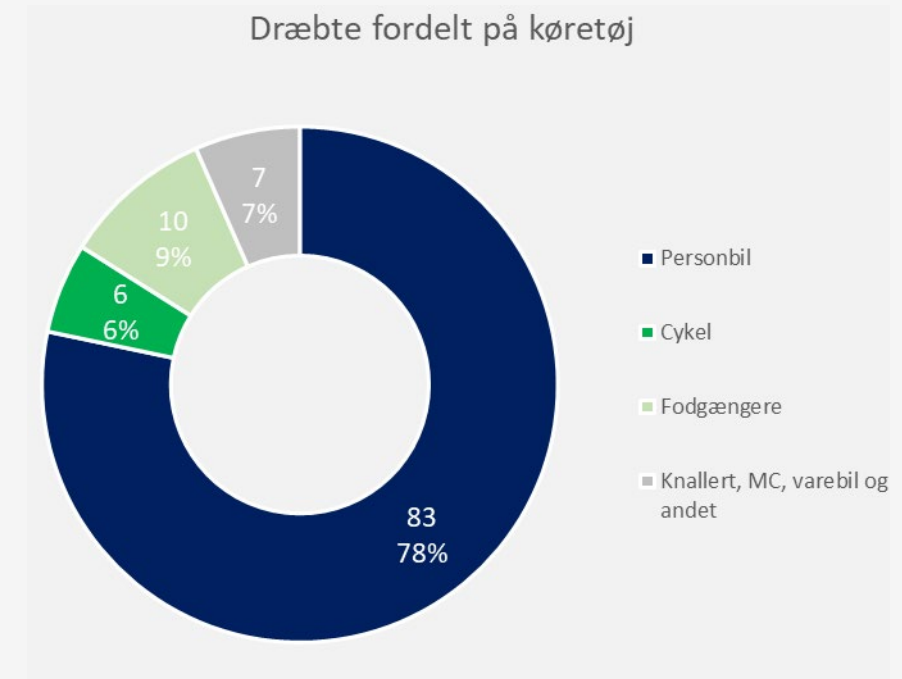
- Ulykkesstatistik for en 5 årige periode (2019-2023)
- DUS databasen
- Supplerende data fra de enkelte DUS rapporter
- Kvalitativ kortlægning af karakteristika ved ulykkerne
- Kvalitativ tematisk analyse for at identificere fællestræk



Data

Datakilder

- Politiregistrerede ulykker
- DUS databasen
- Rapporter for de enkelte ulykker
 - Politirapporter
 - Tekniske undersøgelser fra bilinspektør
 - Udtalelse fra læge/obduktionsrapport
 - Besigtigelse af ulykkesstedet
 - Analyse af ulykkes- og skadesfaktorer
- 96 ulykker
- 98 bilførere i aldersgruppen 75+
- 106 dræbte, 38 alvorligt tilskadekomne, 16 let tilskadekomne
- 84 dræbte 75+



Generelle karakteristika hos ældre førere

- Har lavere kørselsbehov de andre aldersgrupper
- Kører ikke over hastighedsgrænsen
- Har gyldigt kørekort (97 ud af 98)
- Kører i dagslys, tørvej, tørre veje og god sigtbarhed
- Mindre personbiler (< 1200 kg)
- Er sjældent påvirket (2 førere > 0,5 ‰)

Helbredstilstand

Der blev registreret

- 25 ulykker, hvor den ældre havde bagvedliggende helbredsmæssigt problemer
 - 18 ulykker hvor der var en helbredsmæssig hændelse hos den ældre lige op til ulykken skete
 - 17 ulykker, hvor fysisk svækket tilstand var vurderet som ulykkesfaktor
-
- Nogle af de ældre førere dør af skader, hvor en yngre person sandsynligvis ville have overlevet

Ulykkesfaktorer

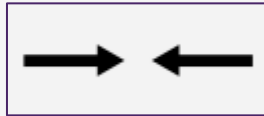
For ældre trafikanter (bilister 75+)

- Manglende/utilstrækkelig orientering (23)
- Manglende/utilstrækkelig opmærksomhed (29)
- Fysisk svækket tilstand (17)

For trafikanter under 65 år

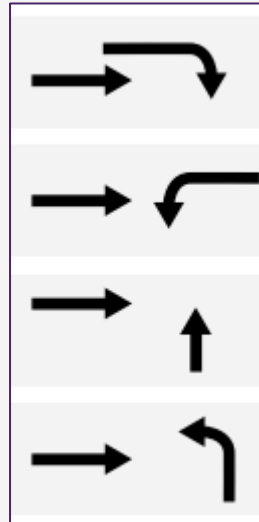
- Manglende/utilstrækkelig orientering
- Manglende/utilstrækkelig opmærksomhed
- Påvirket tilstand
- Hastighed over grænsen
- Chancebetonet kørsel

Ulykkestyper



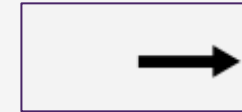
Frontalkollisioner
35 %

27 %



Sving- og
krydsningsulykker
28 %

20 %



Langt færre eneulykker
end yngre bilister
9%

21 %

Frontalkollisioner

Typisk frontalkollision 1

- En ældre ædru bilist kører på en landevej med hastighedsbegrænsning på 80 km/h
- Det er en hverdag med dagslys og tørt vejr
- Den ældre overholder hastighedsgrænsen og kører i en mindre personbil (<1.200 kg)
- På en lige strækning trækker den ældre bilist af ukendte årsager over i den modsatte kørebane, hvor der er en modkørende lastbil
- Den ældre bilist og en passager dør som følge af ulykken

Typisk frontalkollision 2

- I en weekend på en lige landevej med 80 km/h kører en yngre bilist
- Det er dagslys, tørvejr og god sigtbarhed
- Pga. uopmærksomhed eller overhalingsforsøg trækker den yngre bilist over i modsatte kørebane hvor den ældre bilist kører i en mindre personbil
- Den ældre bilist dør som følge af ulykken

Sving- og krydsningsulykker

Typisk sving- og krydsningsulykke

- En ældre bilist holder ved et F-kryds i landzone i dagslys, tørt vejr og god sigtbarhed
- Krydset ligger i umiddelbar nærhed til en by
- Den ældre bilist har ubetinget vigepligt, men kører frem uden at orientere sig godt nok, og rammes af en personbil på hovedvejen, som kører med omkring 80 km/h
- Den ældre bilist kører i en mindre personbil og dør som følge af ulykken

Hovedresultater

- De ældres adfærd er ikke præget af høj risiko
- De ældre bilister kører generelt sikkert, ansvarligt og forsigtigt
- De er overrepræsenteret, fordi de er mere skrøbelige ikke fordi de eksponeres mere end andre
 - En langt højere andel har helbredsmæssige problemer inden ulykken (hvilket i nogle af tilfældene fører til ildebefindende under kørsel)
- De har sværere ved at overskue komplekse situationer, især ved kryds
 - De kører ikke chancebetonet, men ser ikke trafikanterne på hovedvejen selvom de tilsyneladende har orienteret sig

Frontalkollisionerne

- Mange af de ældre kører i mindre personbiler, hvilket er særlig kritisk i denne ulykkestype

SPØRGSMÅL?

lotte@LINQtrafik.dk

+75 årige bilister

- Og deres voksne børn

Bjørn Olsson, Rådet for Sikker Trafik

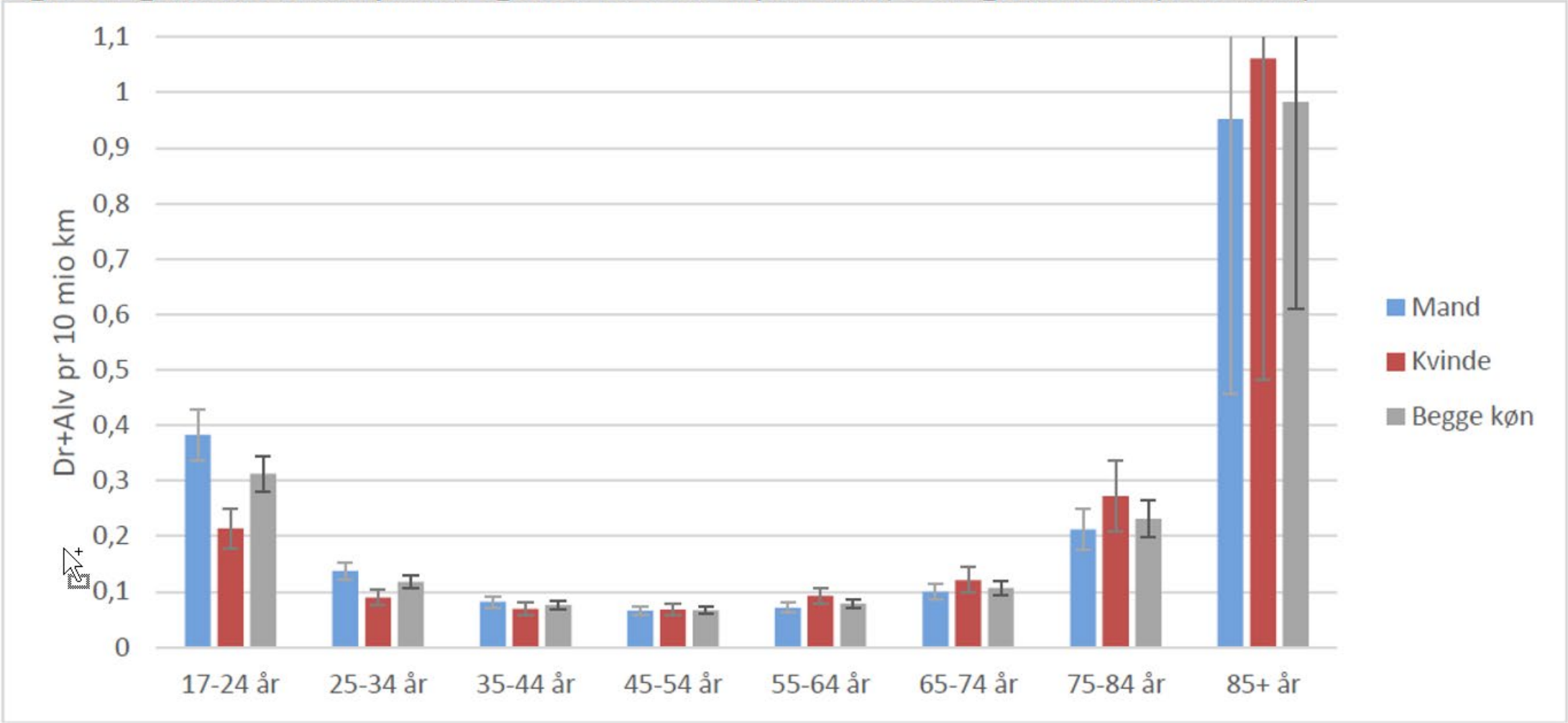
Aalborg Trafikdage, 25. august 2026

+75 bilister - Agenda og hvad I (forhåbentlig) får ud af dette oplæg

- Hvorfor fokusere på de +75-årige bilister?
- Hvad betyder det for de +75-årige bilister at kunne køre bil?
- Hvordan vurderer de +75-årige bilister sig selv – og hvordan vurderer deres børn dem?
- Hvilke samtaler har de +75-årige bilister eller deres børn om emnet?
- Hvad kan vi gøre?

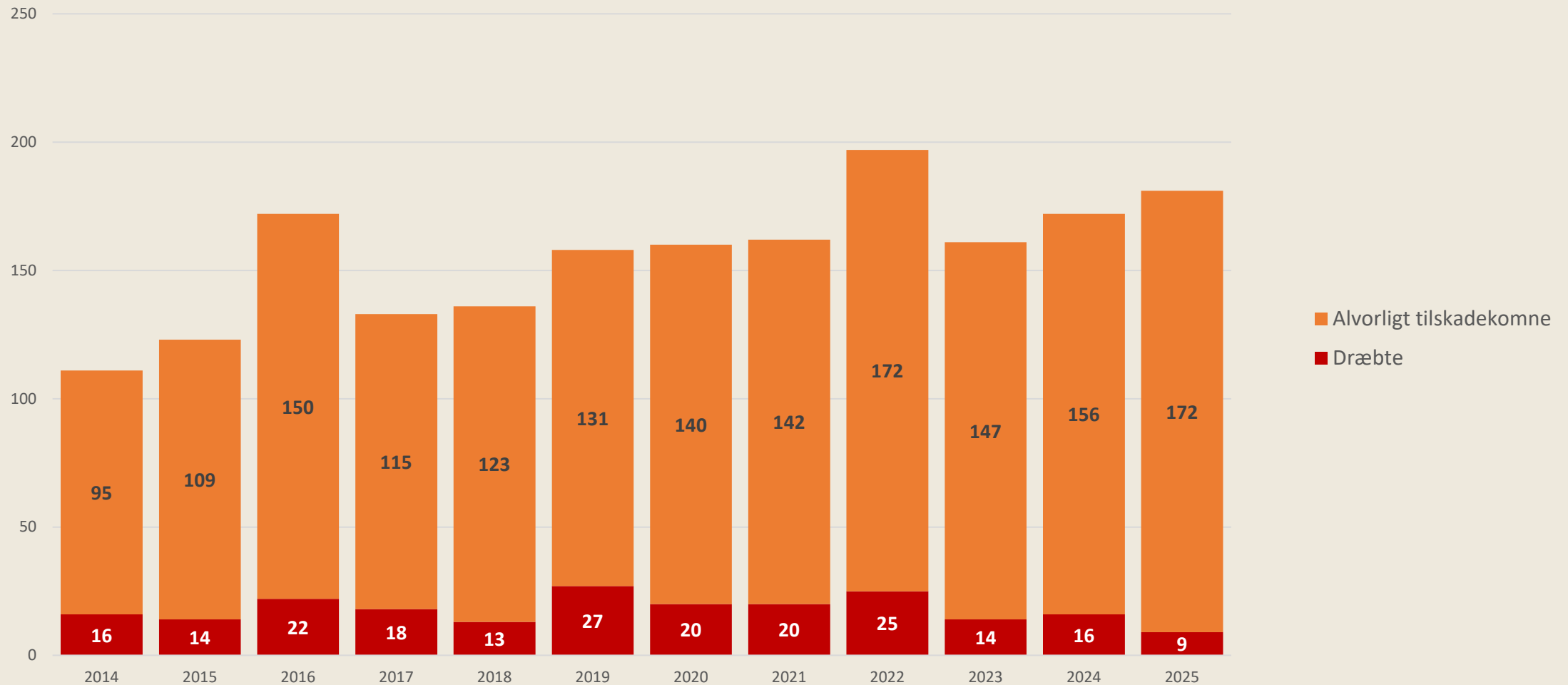
Hvorfor fokusere på de +75-årige bilister?

Figur 8: Egenrisiko fordelt på køn og alder for fører af personbil, 8-års gennemsnit (2016-2023)



Kilde: DTU. Risiko i trafikken 2016-2023

Alvorligt tilskadekomne og dræbte i ulykker med en fører af personbil på 75+



Kilde: Vejdirektoratet, politiregistrerede ulykker

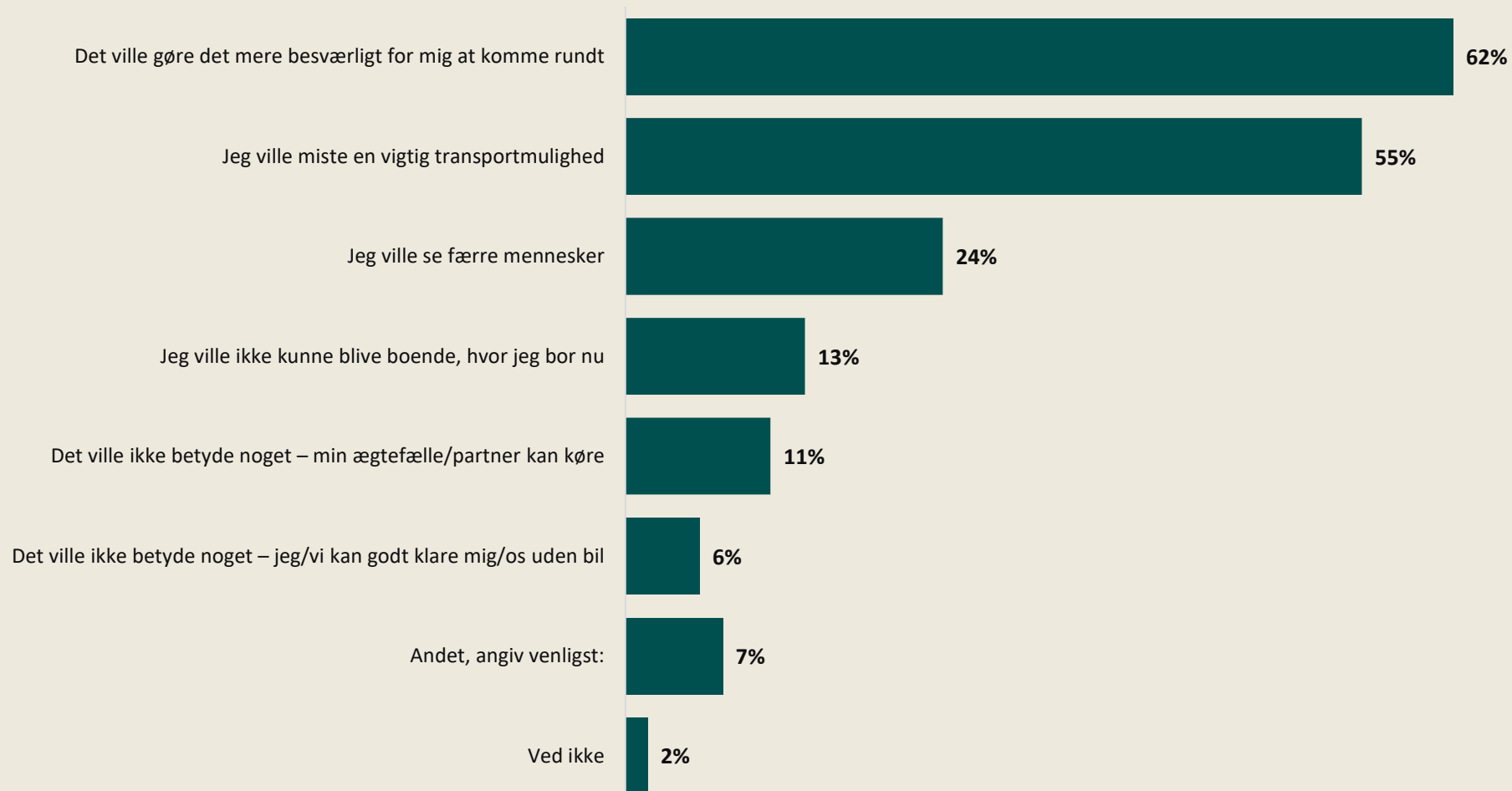
Historik – kørekortfornyelse

- **2013:** Alle nye kørekort er gyldige 15 år.
- **Indtil 2015:** Obligatorisk lægetjek ved fornyelse af kørekort ved 70 år. Derefter hvert andet år indtil 80 år og derefter hvert år.
- **2015:** Grænsen for første lægetjek sat op fra 70 til 75 år.
- **2017:** Obligatorisk lægetjek ved fornyelse fjernet – alle kørekort til personbil er gyldige 15 år fra fornyelse, uanset alder.

Betydningen af at køre bil

Betydningen af at køre bil

Hvad vil det betyde for dig, hvis du en dag er nødt til at stoppe med at køre bil?

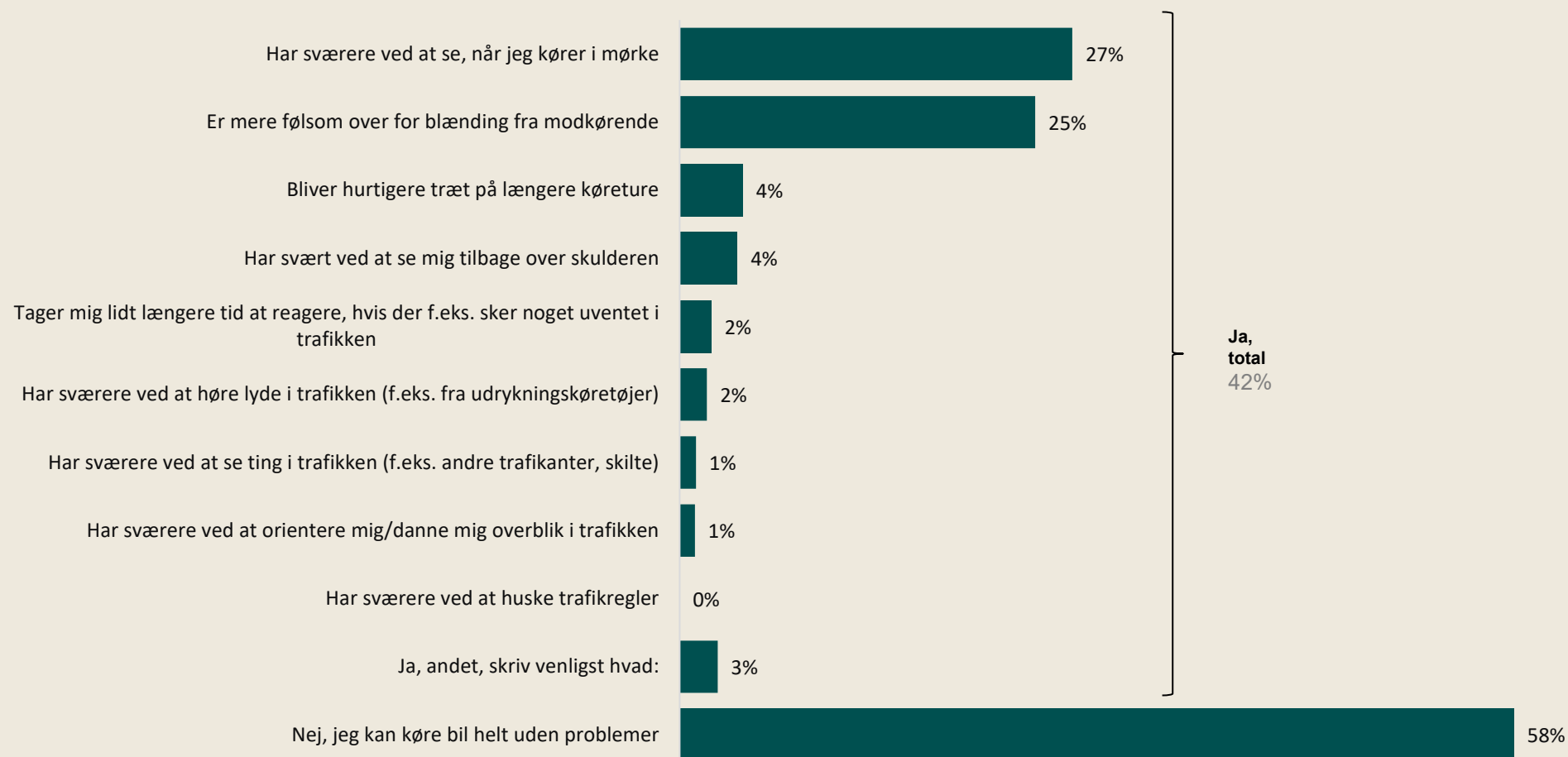


**Hvordan vurderer de
+75-årige bilister sig selv
– og hvordan vurderer
deres børn dem?**

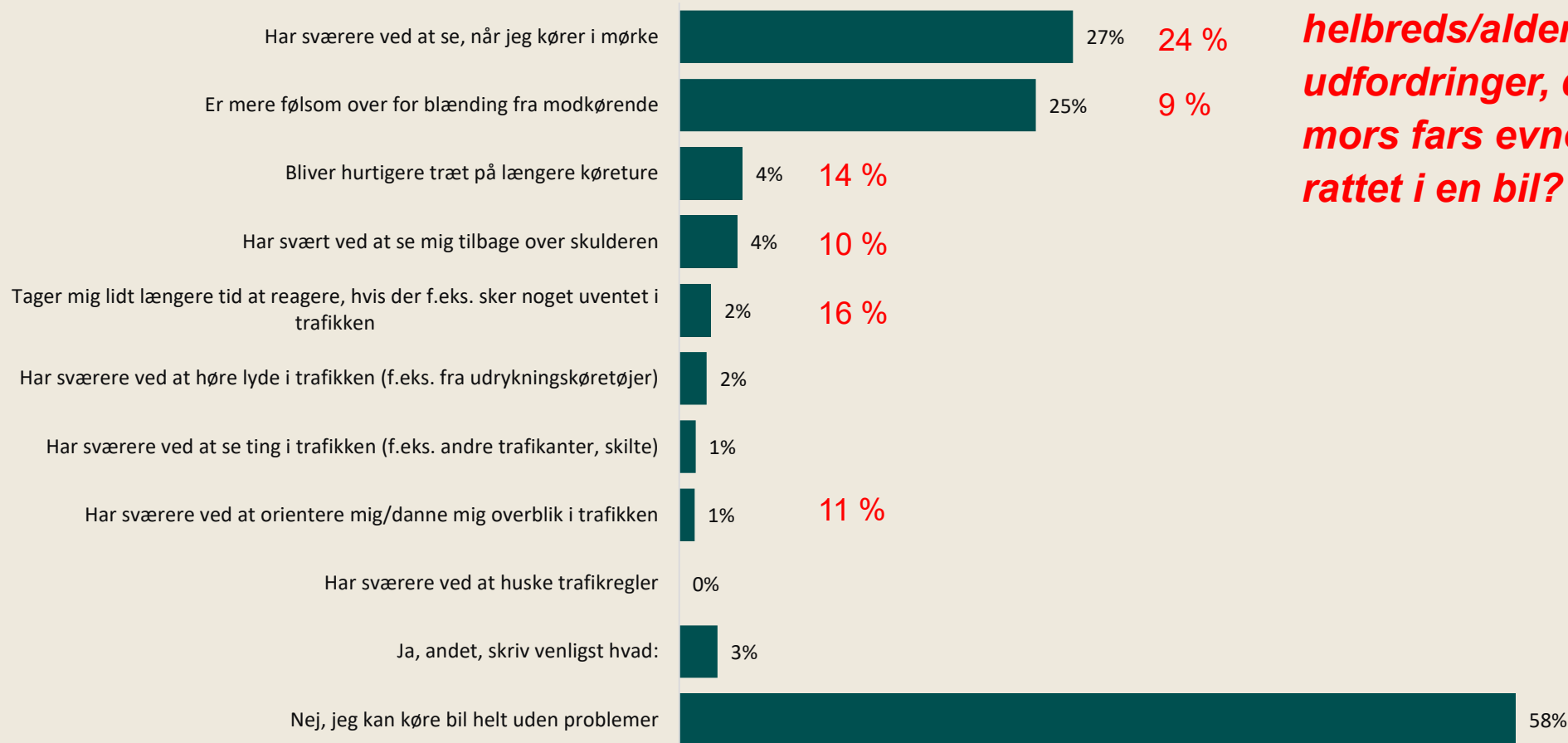
Har du nogle helbreds-/aldersmæssige udfordringer, der påvirker din evne til at køre bil?



Har du nogle helbreds-/aldersmæssige udfordringer, der påvirker din evne til at køre bil?



Har du nogle helbreds-/aldersmæssige udfordringer, der påvirker din evne til at køre bil?

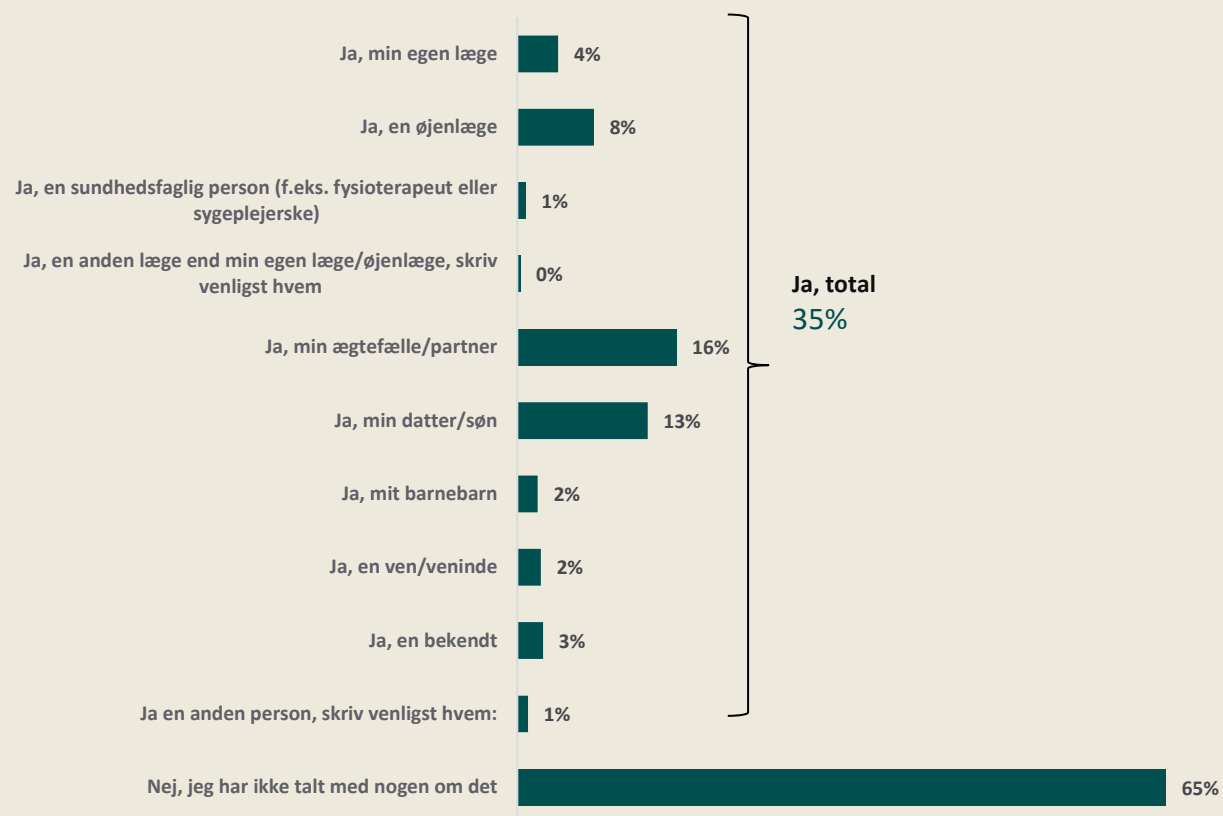


**Til børn af +75-årige bilister, der har kørt med deres forældre:
Har din mor/far nogle helbreds/aldersmæssige udfordringer, der påvirker din mors fars evne til at sidde bag rattet i en bil?**

**Taler de +75-årige bilister
med andre om deres
helbred eller alder ift.
deres evner til at køre bil?**

Samtale om køreevne

Har du - inden for det seneste år - talt med nogen om, hvorvidt dit helbred/din alder påvirker din evne til at køre sikkert i bil?



Samtale om køreevne

- De voksne børn oplever, at det kræver **stor overvindelse** at skulle tage snakken med deres forældre:
 - Et kørestop kan have så indgribende betydning ift. hverdag og livskvalitet.
 - Det opleves som ubehageligt.
- De +75-årige bilister giver også selv udtryk for, at det er en svær rolle for deres voksne børn at skulle tage.
- Samtidig oplever de, at det kan være meget svært for dem selv at skulle tage snakken med en anden +75-årig bilist i deres omgangskreds.
- Så undlader de hellere at påtale det end at risikere noget ift. relationen.

"Jeg har aldrig sagt til mine forældre, at jeg overvejer, om min far er god nok til at blive ved med at køre bil. Mine søskende og jeg har heller ikke talt om det. Det har mest været, at vi måske lige har kigget en ekstra gang indforstået på hinanden. Han italesætter ikke selv, at han er usikker. Og så prøver vi i stedet at tilbyde at køre for ham under forskellige påskud".

Karin, far på 86 år, pensioneret bygningskonstruktør,
Østjylland

Next steps?

- Kommunikationsindsatser til de ældre bilister – og til deres børn
- Evaluering af fjernelsen af det obligatoriske lægetjek?
- Andre tiltag?



Fælles spørgerunde



Ideer fra salen?