

Slysavarnafélagið Landsbjörg

2007

Akstur og eldri borgarar

Dagbjört H Kristinsdóttir

Efnisyfirlit

Nánasta framtíð	4
Bílstjórar og ökuskírteini	5
Hvenær lenda eldri ökumenn helst í slysum?.....	7
Reynsla	9
Endurmenntun ökumanna.....	12
Heilsufar	14
Hvers vegna hætta eldri ökumenn að keyra?.....	16
Umferðarmerki / vegvísar.....	18
Annar ferðamáti en bíll.....	19
Umræður.....	20
Lokaorð	22
Heimildaskrá	23
Viðauki 1 - Spurningarlisti	26

Slysavarnafélagið Landsbjörg hefur áratugum saman unnið að umferðarforvörnum. Rannsóknarnefnd umferðarslysa hefur bent á að umferðarslysum eldri borgara hefur ekki fækkað eins og hjá öðrum hópum, og því er ástæða til að skoða sérstaklega aðstæður eldri borgara í umferðinni.

Af þessu tilefni lagði Slysavarnafélagið Landsbjörg af stað með könnun þar sem 400 eldri borgarar, 67 ára og eldri, fengu sendan spurningalista (sjá fylgiskjal 1). 176 svör bárust og er það 44% svörun.

Spurningalistinn samanstóð af 49 krossaspurningum og einni spurningu þar sem fólk gat komið skoðun sinni á umferðinni á framfæri með eigin orðum.

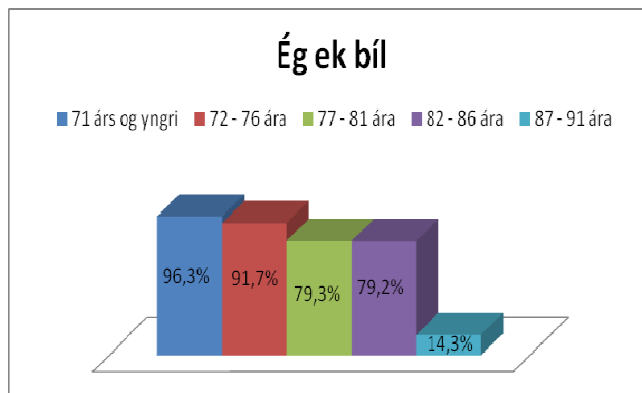
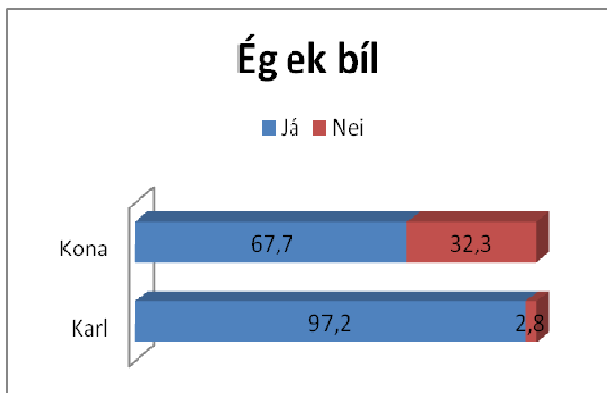
Karlmenn voru 62% svarenda og konur 38%. Rúmlega helmingur þeirra sem svöruðu býr á höfuðborgarsvæðinu.

Nánasta framtíð

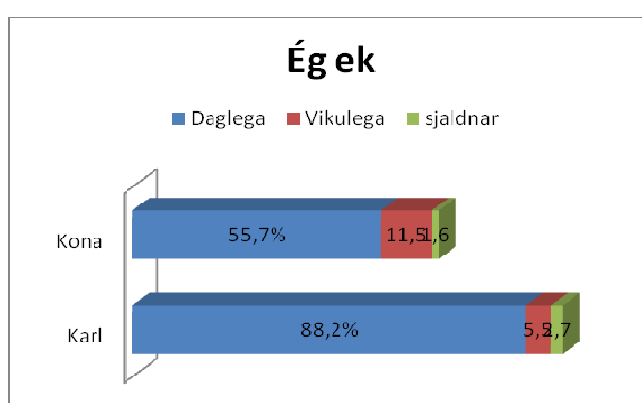
Öryggi eldri ökumanna hefur fengið aukna athygli undanfarin ár. Ökumenn borgarinnar hafa verið að eldast. Með aukinni velmegun eldast Íslendingar og ökumennirnir einnig. Í dag eru um 12% Íslendinga 65 ára og eldri en spár gera ráð fyrir að árið 2045 verði um 22% Íslendinga 65 ára og eldri. Fjölgun eldri ökumanna er því fyrirsjáanleg næstu árin. Erlendis eru ökumenn einnig að eldast; rannsókn Parkers o.fl. (12) sýnir að líklegt sé að mun fleiri eldri ökumenn verði á götunum í framtíðinni. Af þeim sökum sé mikilvægt að komast að því hvað það er í fari eldri ökumanna sem tengist aukinni slysatíðni hjá þeim. Í rannsókn sinni notuðu þeir spurningalista sem skiptir akstri í þrjár tegundir af slæmum akstri. Það er a) *villur sem eru skilgreindar sem mistök sem mögulega gætu haft alvarlegar afleiðingar*, b) *glappaskot sem verða vegna skorts á athygli bílstjórans; hann verður vandræðalegur en það hefur ekki mikil áhrif á öryggi í umferðinni og að lokum* c) *lögbrot þar sem bílstjórinn brýtur vísvitandi lög og þannig hegðun er líkleg til að hafa alvarlegar afleiðingar í umferðinni*. Eldri ökumenn virðast lenda oftar í því að gera glappaskot eins og að lesa rangt á umferðarskilti og fara út á röngum afleggjurum en aðrir ökumenn. Það er huggun að vita að þessi tegund brota er síst líkleg til að valda slysi. Eldri ökumenn eiga þó erfiðara með að jafna sig eftir glappaskot sem allir ökumenn gera öðru hvoru í umferðinni og þá eru meiri líkur á að þeir lendi í slysum. Því miður er það staðreynd að þegar eldri ökumenn lenda í slysi eru þeir þrisvar sinnum líklegri til að láta lífið af völdum bílslyssins en aðrir ökumenn (4). Þetta er sökum líkamsástands eldri einstaklingsins en líkami hans þolir síður áverka en líkami yngra fólks. Einnig er eldra fólk oft veikara fyrir og með aðra undirliggjandi sjúkdóma sem versna eða hreinlega draga viðkomandi til dauða þegar slysaáverkar bætast ofan á (5).

Bílstjórar og ökuskírteini

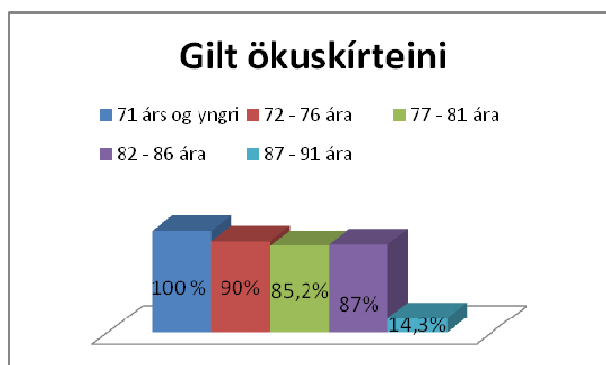
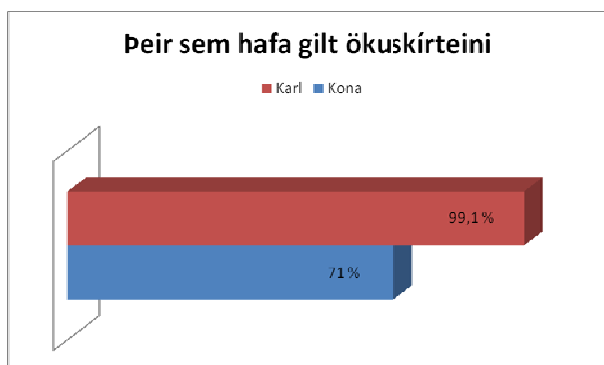
Áttatíu og sex prósent svarenda í könnun Slysavarnafélagsins Landsbjargar aka bíl. En þegar kynjaskiptingin er skoðuð kemur í ljós að karlmenn aka frekar en konur.



Elsti aldurshópurinn 87–91 árs er sá hópur sem hvað síst ekur; um 14% þeirra aka bíl og einungis 17% af þeim aldurshópi aka daglega. Karlmenn aka daglega í um 88% tilfella en einungis 55% kvenna. Ekki er marktækur munur eftir búsetu á þeim sem aka daglega.



Mikill meirihluti karlmannna hefur gilt ökuskírteini, eða 99% svarenda á móti einungis 71% kvenna. Með hækkandi aldri fækkar þeim einnig sem hafa gilt ökuskírteini. Af þeim 56% svarenda sem höfðu þurft að endurnýja ökuskírteinið síðastliðin tvö ár fannst 99% þeirra það auðvelt.

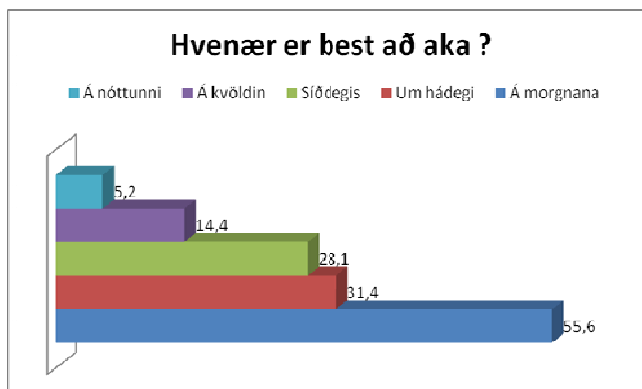


Flestir fengu læknisvottorð, sem er nauðsynlegt til að endurnýja ökuskírteinið hjá heimilislækni en um 7% svarenda þurftu að fá læknisvottorð hjá öðrum lækni en sínum eigin. Í einungis 44% tilfella var framkvæmd heilsufarsskoðun þegar ökuskírteinið var endurnýjað. Þeir sem eru búsettir á höfuðborgarsvæðinu fóru frekar í heilsufarsskoðun þegar þeir þurftu að endurnýja ökuskírteinið en þeir sem búa á landsbyggðinni.



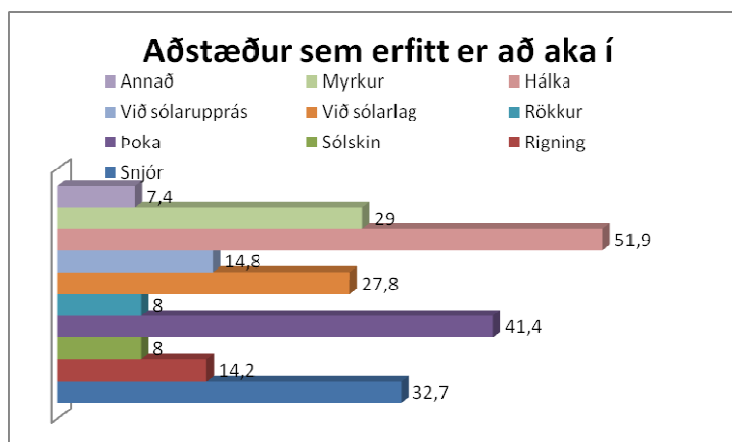
Hvenær lenda eldri ökumenn helst í slysum?

Erlendar rannsóknir sýna að eldri ökumenn virðast helst lenda í slysum í dagsbirtu, í góðu veðri og þegar þeir aka rólega og nálægt heimilinu. Það er mjög sjaldgæft að ökumaðurinn sé drukkin en algengara að slysin verði á



gatnamótum þar sem eldri bílstjórinn er að taka vinstri beygju. Eldri bílstjórar eiga erfiðara með að skipta um akrein, bakka, fara á rétta akrein til að beygja af vegi og sjá umferðarskilti sem vísa veginn en yngri bílstjórar. Yfirleitt koma tvö eða fleiri farartæki við sögu í þessum árekstrum og því miður er eldri einstaklingurinn oft í órétti (10). Þær

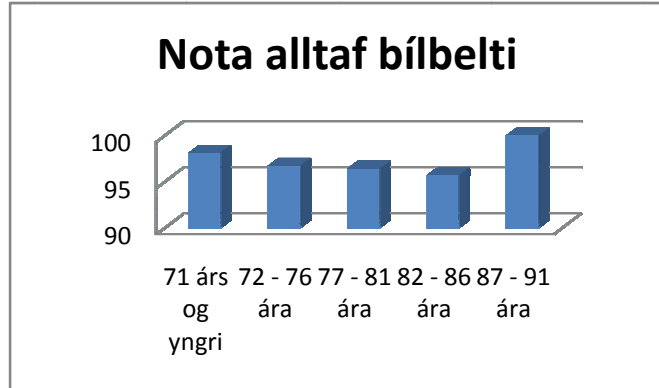
aðstæður sem eldri borgurum fannst erfiðast að aka við samkvæmt rannsókn Slysavarnafélagsins



Landsbjargar, var í hálfka en helmingi svarenda fannst erfitt að aka í hálfka og átti það bæði við um karla og

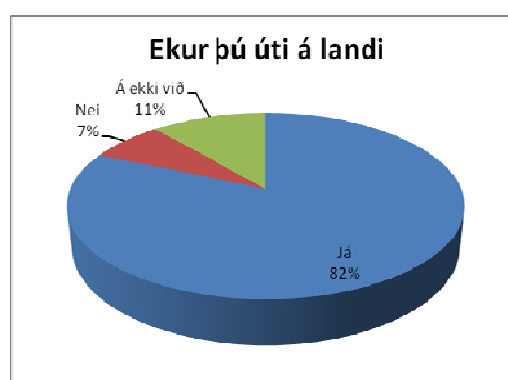
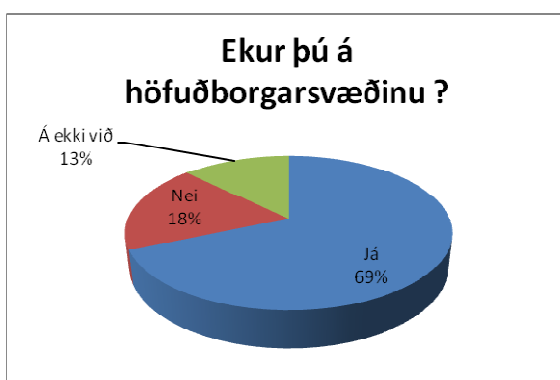
konur. Næst kom þoka en tæplega helmingi fannst erfitt að aka í þoku. Fleiri karlmönnum en konum fannst erfitt að aka í þoku. Þar á eftir komu aðstæðurnar snjór og við sólarlag. Af þeim sem svöruðu að sér fyndist erfitt að aka töldu flestir helstu ástæðuna þá að umferðin væri of hröð og bílaumferð of mikil. Um 19% svarenda aka ekki á höfuðborgarsvæðinu og 35% forðast að aka í mikilli umferð. Konur forðuðust frekar að aka í mikilli umferð en karlmenn. Einungis fjórtán prósent eldri einstaklinga áttu erfitt með að aka af heilsufarsástæðum. Flestum, eða 56% svarenda, fannst best að keyra á morgnana. Einum svaranda fannst mikilvægt að benda á að „fólk aki eftir

aðstæðum hverju sinni og sýni ekki vítavert gáleysi því að það sé mjög stutt á milli lífs og dauða.“ Flestir nota alltaf bílbelti en því miður eru um 3% eldri borgara sem nota ekki alltaf bílbelti og konur nota síður bílbelti en karlar. Þegar aldursskiptingin er skoðuð sést að elsti aldurshópurinn notar alltaf bílbelti en aldurshópurinn 82–86 ára er líklegastur til að nota ekki bílbelti.

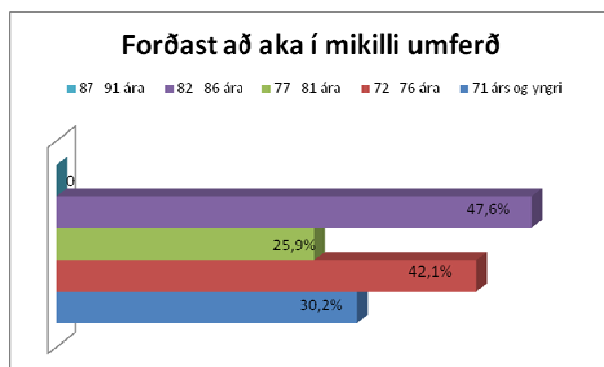
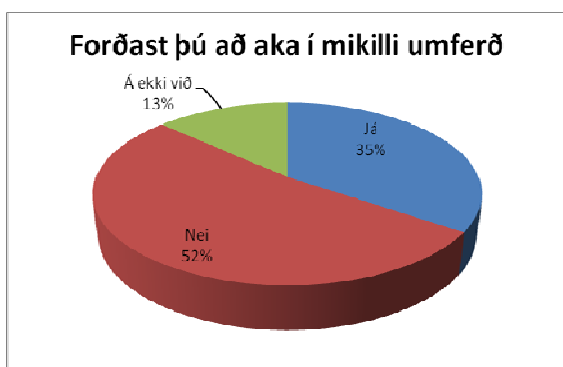


Reynsla

Rannsókn Pattens (14) sýnir að reynsla skiptir miklu máli því að ökumenn sem hafa ekið færri kílómetra um ævina hafa lengri viðbragðstíma en þeir sem ekið hafa fleiri kílómetra. Yngri ökumenn með litla reynslu af akstri standa sig illa hvort sem umferðin er mikil eða lítil. Eldri ökumenn sem hafa lengri reynslu af akstri standa sig betur en yngri ökumenn. Athygli verður að munur er á þessum tveimur hópum þegar umferðin er lítil, meðal eða mikil. Best gengur eldri ökumönnum að keyra í lítilli eða miðlungsumferð en verst í mikilli umferð. Þegar hóparnir tveir eru bornir saman sést að þeir sem hafa meiri reynslu af því að aka þurfa að reyna að minna á sig vitsmunalega, en þeir sem hafa minni reynslu af því að aka. Þetta sýnir að ökumenn með meiri reynslu þurfa ekki að hugsa eins mikið um aksturinn heldur ráða þar ósjálfráð viðbrögð einhverju. Langford o.fl. (8) fengu sambærilegar niðurstöður úr sinni rannsókn en niðurstöður hennar varðandi hópinn sem ekur meðal eða langar vegalengdir ár hvert benda til þess að því eldri sem bílstjórinn er, þeim mun lægri er árekstrartíðnin. Eini hópurinn sem sker sig úr eru ökumenn 85 ára og eldri sem eru með um 10% hærra hlutfall árekstra. En þessi hópur ekur síður á hraðbrautum og frekar á litlum hliðarvegum og raunin er sú að slysatíðni er hærri á minni hliðarvegum en á hraðbrautum.



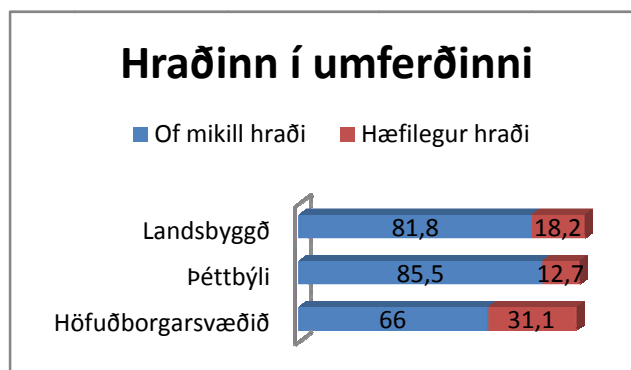
Í rannsókn Slysavarnafélagsins Landsbjargar kom fram að fleiri eldri ökumenn aka úti á landi en á höfuðborgarsvæðinu. Í flestum tilfellum er minni umferð úti á landi og skýrir það kannski að hluta hvers vegna fleiri eldri ökumenn aka þar, en 35% svarenda forðast að aka í mikilli umferð. Af þeim einstaklingum sem forðast að aka í mikilli umferð er aldurshópurinn 82–86 ára stærstur.



Mjög jákvætt er að einungis sex prósent þeirra sem svara hafa lent í umferðaróhappi og enginn svarenda hefur slasast alvarlega í þeim slysum. Þessar niðurstöður koma þó ekki á óvart þar sem erlendar rannsóknir hafa sýnt að eldri ökumenn séu öruggari bílstjórar en aðrir miðað við jafnmikinn akstur á ári (8).



Meirihluti eldri borgara finnst of mikill hraði í umferðinni, eða 73% svarenda. Þegar horft er á búsetu sést að íbúum á landsbyggðinni fannst í um 82% tilfella of mikill hraði í umferðinni en aðeins 66% þeirra sem búa á höfuðborgarsvæðinu. Konum fannst oftar of mikill hraði í umferðinni en karlmönnum. Margar athugasemdir komu fram um hraða eins og: „Hámarkshraðinn er ekki of hár en hann er of sjaldan virtur“; „Ég hræðist



skelfilega hraða umferð“; „Það þarf að draga úr hraða úti á vegum. Þó maður keyri á 90 er maður fyrir í umferðinni“ og „Mér finnst leyfilegur hraði hæfilegur og reyni að fylgja

honum svo yngri ökumenn þurfi ekki að amast yfir gömlu konunni í umferðinni. Fjöldinn allur fer samt fram úr mér“.

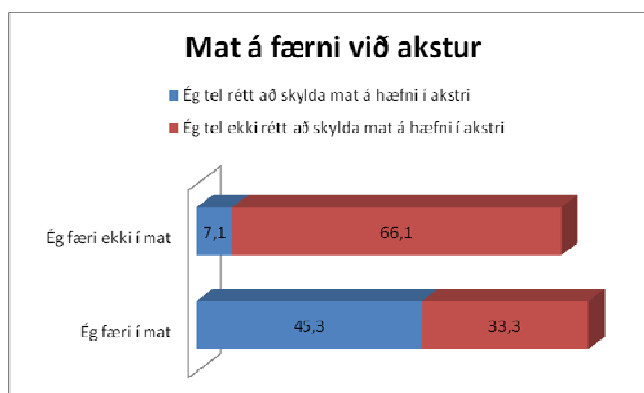
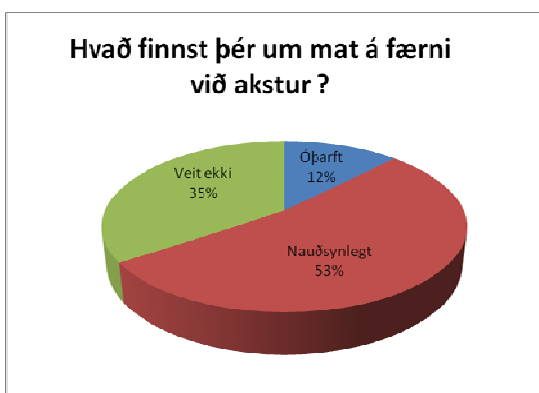
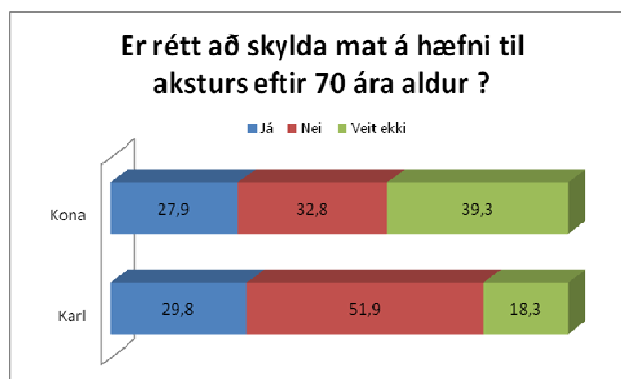
Endurmenntun ökumanna

„Það á að skylda alla í mat á hæfni til aksturs sem valda alvarlegum óhöppum. Það á að skylda alla í mat á færni til aksturs á 10 ára fresti“, segir í athugasemd frá eldri borgara.

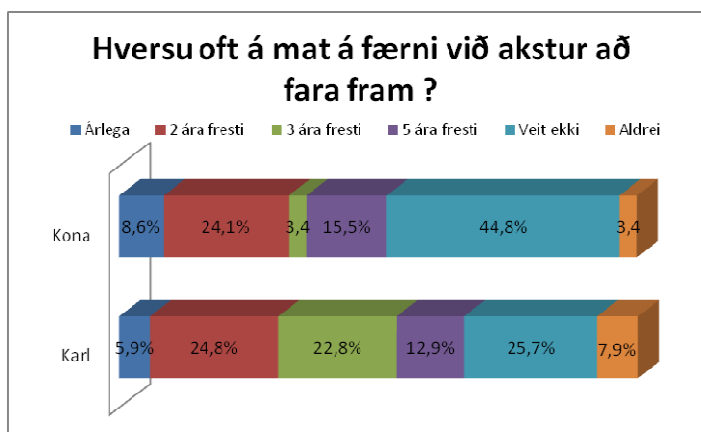
Niðurstöður rannsóknar Parkers o.fl. (12) benda til þess að endurmenntun

ökumanna sé af hinu góða til að auka öryggi á vegum og auka færni eldri ökumanna til að takast á við ný og flókin vegakerfi.

Nánast helmingur svarenda í könnun Slysavarnafélagsins Landsbjargar myndi fara í mat á færni við akstur ef það stæði til boða, og 53% svarenda finnst mat á færni við akstur



nauðsynlegt. Tæplega helmingur myndi sækja stutt upprifjunarnámskeið fyrir eldri ökumenn ef það stæði til boða. Meirihluti þeirra sem finnst mat á færni við akstur eftir 70 ára aldur nauðsynlegt, telur að matið ætti

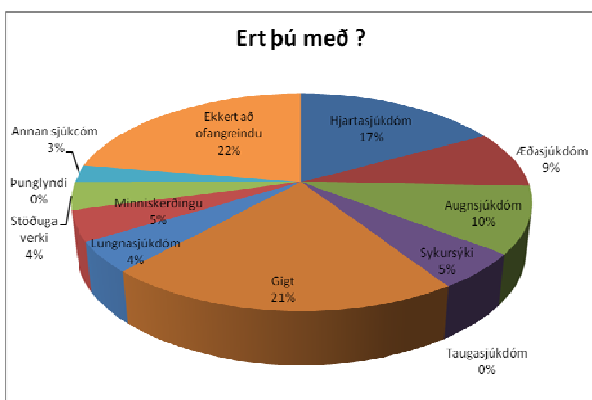


að fara fram á eins til þriggja ára fresti. Ekki eru margir fylgjandi því að skylda mat á hæfni til aksturs eftir 70 ára aldur eða einungis 29% svarenda. Karlmenn vilja síður en

konur að mat á hæfni til aksturs sé skylda eftir sjötugt. Athygli vekur að af þeim sem telja rétt að skylda mat á færni við akstur eru um 7% sem myndu ekki fara í slíkt færnismat.

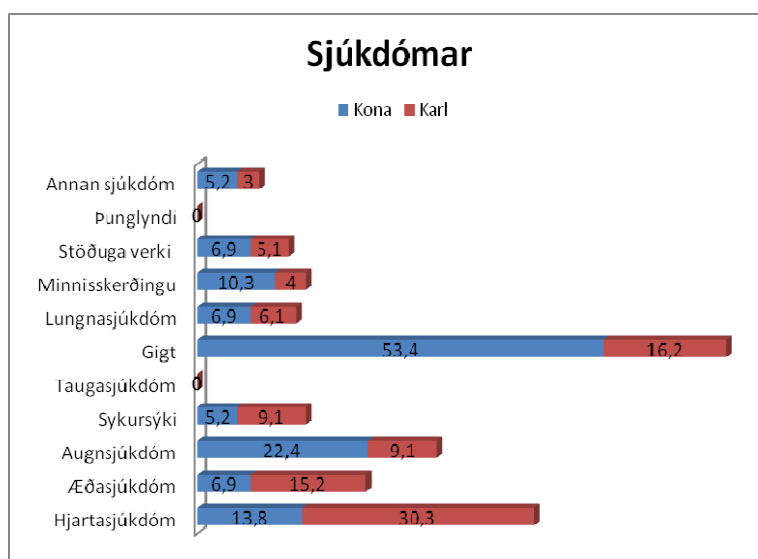
Heilsufar

Að stjórna bíl yfir gatnamót er ekki einfalt. Ökumaðurinn þarf að hafa góða sjón, skarpskyggni og getu til að taka margar samhangandi ákvarðanir á sama tíma, þ.e. ákveða á hvaða akrein bifreiðin á að vera, hraði hennar, bremsa, hröðun og staða bifreiðar miðað við aðrar bifreiðar á veginum (11). Samkvæmt Morena o.fl. (11) eru nokkrir þættir fremur en aðrir sem skerða getu eldri borgara til að aka bíl. Þessir þættir eru a) þrenging á sjónsviði, b) breyting á sjóninni þannig að erfiðara verður að meta hraða og hreyfingu, c) skerðing á hæfileikanum til að greina á milli mikilvægi upplýsinga sem berast í umferðinni, d) skerðing á hæfileikanum til að geta gert marga hluti í einu og á sama tíma meðtekið upplýsingar frá umhverfinu og e) skerðing á hreyfifærni höfuðs, háls og bols.



Meirihluti svarenda í könnun Slysavarnafélagsins

Landsbjargar hefur farið til augnlæknis síðustu tólf mánuði og einungis helmingur notar gleraugu við akstur. Rúmlega helmingur svarenda hefur farið í heilsufarsskoðun á árinu en 6% þeirra hefur



aldrei farið í heilsufarsskoðun. Meirihlutinn, eða 78%, tekur lyf að staðaldri. Algengustu sjúkdómar eru gigt hjá konum en hjarta- og æðasjúkdómar hjá karlmönnum. Fáir hafa skerta heyrn, eða 28% svarenda, en aðeins helmingur þeirra notar heyrnartæki. Flestir hafa fulla hreyfigetu í fótum en 7% þeirra sem hafa ekki fulla hreyfigetu í fótum aka um á beinskiptum bíl. Gigt veldur oft skerðingu á hreyfifærni og því er mikilvægt að þeir einstaklingar fari varlega og íhugi að hætta að aka ef gigtin er farin að skerða hreyfigetu verulega. Reglulegt eftirlit hjá lækni er nauðsynlegt og hann getur ráðlagt einstaklingum hvort skynsamlegt sé að aka eða ekki.

Hvers vegna hætta eldri ökumenn að keyra?

„Ég heyri og sé mjög illa og get með herkjum gengið, en ástandið gæti verið verra: sem betur fer get ég enn keyrt“ (15). Flestum finnst að læknir eigi að benda aldraða ökumanninum á að tími sé til kominn að hætta að aka. Ráðleggingar frá fjölskyldumeðlimum nægja ekki til að eldri ökumenn ákveði að hætta að keyra heldur þurfa að koma til lög sem skylda eldri ökumenn til að fara reglulega í ökumat (15). Ákvörðunin um að hætta að aka er flókin og margir þættir hafa áhrif á þá ákvörðun. Niðurstöður rannsóknar Dellingers o.fl. (3) sýna að engin tengsl eru milli þess að lenda í árekstri og að hætta að keyra. Ákvörðunin um að hætta að aka er ferli sem á sér stað yfir lengri tíma og ekki hægt að segja að einhver einn þáttur valdi því að viðkomandi hættir að keyra. Margar mismunandi ástæður liggja fyrir því að ökumenn hætta að aka. Einnig kom fram í rannsókninni að mismunandi ástæður eru fyrir því hjá konum og karlmönnum að hætta að keyra. Konur eiga í meiri vandræðum með að endurnýja ökuskrteinið. Þeim finnst dýrt að reka bíl og þær hafa oftast einhvern annan til að keyra sig. Fjörutíu og eitt prósent ökumanna sagðist hafa hætt að aka sökum heilsufarsvandamála. Þar var einn stærsti þátturinn versnandi sjón. Í grein Marattoli o.fl. (9) kemur fram að hár aldur, atvinnuleysi, lágar tekjur, taugasjúkdómar, gláka og minnkuð hreyfigeta eru þættir sem geta haft áhrif á ákvörðunina um að hætta að keyra. Hjúskaparstaða hefur einnig áhrif á það hvort fólk hættir að keyra eða ekki; giftir karlmenn keyra frekar en ógiftir (1). Í rannsókn Hakamies-Blomqvists (6) var versnandi heilsa helsta orsökina fyrir því að eldri ökumenn hættu að keyra. Önnur rannsókn sýndi fram á að þættir eins og skert sjón, skert færni til almennrar daglegrar umhirðu, lélegt minni og þunglyndi ýttu undir að eldri ökumenn hættu að aka. (4) Erlendar rannsóknir sýna að konur hætta fyrr að aka en karlmenn. Þær eru því yngri og við betri heilsu þegar þær hætta að keyra. Þær konur sem hafa keyrt mikið þegar þær voru ungar keyra lengur en þær sem hafa keyrt minna þegar þær voru yngri (7).

Að hætta að keyra snemma getur þó valdið vandamálum því að það hindrar hreyfingu eldri borgarans án þess að auka öryggi (7). Eldri borgarar eru ekki tilbúnir að sætta sig við

að missa ökuréttindin og fólk vill sjálfst ákveða hvenær það er ekki hæft til að aka lengur (12). Samkvæmt Persson (15) telja flestir fyrrverandi bílstjórar að þeir hafi hætt að aka á réttum tíma og að þeir væru sjálfir best til þess fallnir að meta það hvenær þeir þyrftu að hætta að aka.

Samtök bandarískra eldri borgara (1) hafa gefið út leiðbeiningar til eldri borgara um hvenær best sé að hætta að aka.

Tíu einkenni sem benda til þess að viðkomandi eigi að hætta að aka:

Ökumaður lendir oft í því að vera næstum því búinn að keyra á.

Óvenju margar beyglur og rispur eru á bílnum eða bílskúrshurð.

Ökumaður á erfitt með að meta bil á milli bíla á gatnamótum og í umferðinni.

Aðrir bílstjórar flauta oft á ökumann.

Ökumaður týnist oft.

Ökumaður á erfitt með að sjá hliðarnar á veginum þegar hann horfir beint fram.

Hægari viðbragðstími, erfiðleikar með að færa fótinn af bensíngjöfinni á bremsuna eða ruglast á fótstigum.

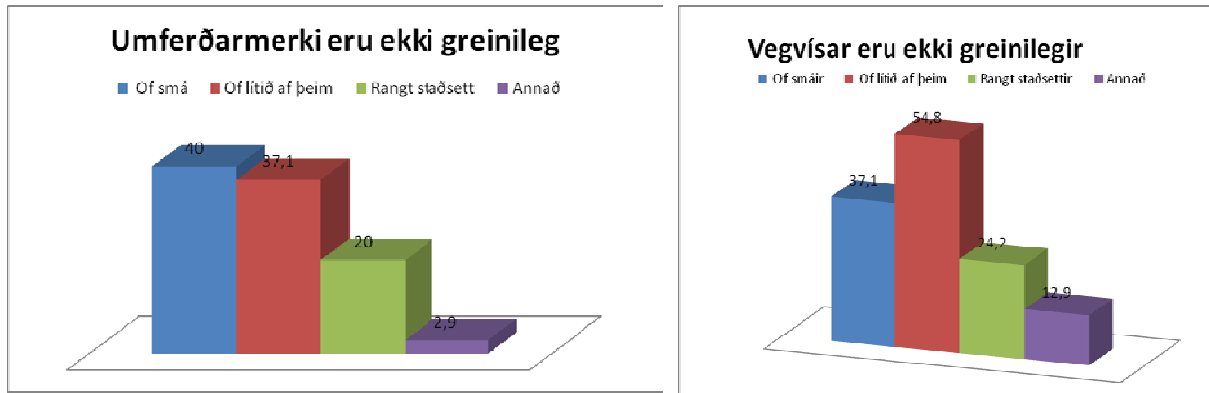
Ökumaður á erfitt með að einbeita sér og truflast auðveldlega.

Ökumaður á erfitt með að snúa höfðinu þegar bakkað er eða fylgjast með umferðinni á aðliggjandi akreinum.

Ítrekaðar viðvaranir frá lögreglu undanfarin tvö ár.

Umferðarmerki / vegvísar

Meirihluta, eða 70% eldri ökumanna í rannsókn Slysavarnafélagsins Landsbjargar, fannst vegvísar og umferðarmerki vera greinileg. Þeim sem fannst umferðarmerki og vegvísar ekki greinileg fannst þau of smá og of lítið af þeim.

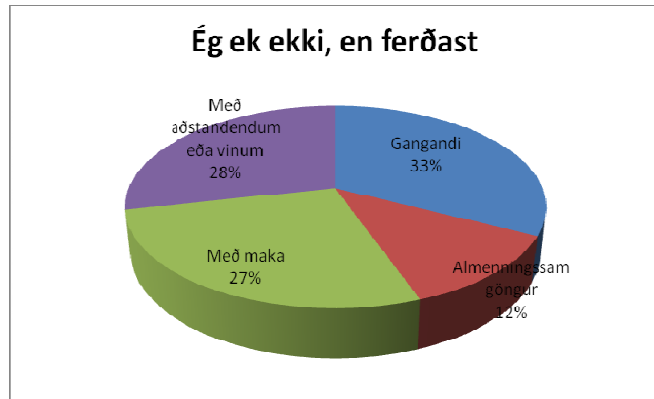


Athugasemdir um umferðarmerki og vegvísa voru margar t.d.: „Vegvísar á Íslandi eru yfirleitt fáránlega stutt frá þeim gatnamótum sem þeir vísa til. Þannig að ókunnugur sem um veginn ekur fær ekki upplýsingar af vegvísunum fyrr en á næstum sama augnabliki og hann þarf að nýta þær og beygja“; „Vegvísar eru of nálægt umferðarljósum. Erfitt getur verið að komast á rétta akrein svona nálægt ljósunum. Betra væri að fá upplýsingarnar fyrr, ökumenn eru mismunandi flinkir að skipta um akreinar“.

Flest ríki í Bandaríkjunum eru hvött til að stækka umferðarskilti og stækka letrið á þeim. Því fyrr sem þessar breytingar eru gerðar, þeim mun ódýrara verður það. Skilti sem þarf nú þegar að endurnýja yrðu þá með stærra letri. Verkfræðingar í vegamálum þurfa að gera sér grein fyrir að ökumaður 21. aldarinnar er ekki lengur 45 ára karlmaður heldur einstaklingur sem er 65 ára eða eldri (16). Hver sú aðgerð á vegakerfinu sem einfaldar umferðina og þær ákvarðanir sem bílstjórinn þarf að taka er til bóta fyrir alla bílstjóra.

Annar ferðamáti en bíll

Því miður notar lítill hluti þeirra eldri borgara sem ekki keyra, almenningssamgöngur eða einungis um tólf prósent. Þeir sem ekki aka sjálfir fara um gangandi í 33% tilfella og einhverjir ferðast um í bíl með maka, eða 27% svarenda. Um tuttugu og átta prósent fá far með aðstandendum eða vinum.



Umræður

Fyrir marga eldri borgara er bíllinn nauðsynlegur til að komast á milli staða. Því er það vandmeðfarið mál ef hæfni viðkomandi til að keyra hefur minnkað. Flestir finna það sjálfir að geta þeirra til að aka hefur minnkað og hætta að keyra. Þjóðfélagið verður að bjóða upp á úrræði eins og ódýrar og góðar almenningssamgöngur eða niðurgreidda leigubílaþjónustu svo að þeir sem geta ekki keyrt geti lagt bílnum. Eins og kom fram áður sýna rannsóknir að konur hætta fyrr að aka en karlmenn og eru við betri heilsu þegar þær hætta. Ástæðan gæti verið sú að karlmaðurinn var alltaf verið sá aðili sem ók þegar bæði voru í bílnum. Konur í dag keyra mun meira en áður og því má leiða líkur að því að eldri konum í umferðinni muni fjölga. Á Íslandi eru fleiri eldri menn með gilt ökuskírteini en konur og er þetta sambærilegt við erlendar rannsóknir. Rannsóknir hafa sýnt að eldri ökumenn eru ekki hættulegri ökumenn en aðrir en þeir lenda í öðruvísi slysum en yngri ökumenn. Þeir lenda frekar í slysum í dagsbirtu, í góðu veðri og þegar þeir aka rólega og nálægt heimilinu en í rannsókn Slysavarnafélagsins Landsbjargar kom meðal annars fram að eldri borgarar vilja síður aka í mikilli umferð. Það er mjög sjaldgæft að eldri ökumenn séu drukknir en algengara að slysin verði á gatnamótum þar sem tekin er vinstri beygja. Samkvæmt erlendum rannsóknum eiga eldri ökumenn erfiðara með að skipta um akrein, bakka, fara á rétta akrein til að beygja af vegi og sjá umferðarskilti sem vísa veginn. Erlendis hefur það sýnt sig að endurmenntun eldri borgara bætir hæfni þeirra í umferðinni. Því væri skynsamlegt að bjóða upp á upprifjunarnámskeið fyrir eldri borgara þar sem farið væri yfir þær breytingar sem hafa orðið á gatnakerfinu á undanförunum árum.

Vegakerfið á Íslandi hefur breyst mikið síðustu misseri, ný umferðarmerki bæst við og alskonar umferðarslaufur svo að það er vandratað í borgum og bæjum landsins. Eins og einn eldri borgari skrifaði og benti réttilega á, tók það fólk sem eru eldri borgarar í dag bílpróf þegar vinstri akstur var við lýði og aðstæðurnar voru allt aðrar. Árið 1950 var hraðinn á þjóðvegum kannski 60–70 km/klst. En nú finnst eldri ökumanninum hann bara fyrir á leiðinni á Selfoss ef hraðinn er ekki 110 km/klst. Fjölgun eldri ökumanna er

fyrirsjáanleg um heim allan næstu árin. Til að auka öryggi í umferðinni er farið að stækka umferðarmerki og fjölga vegvísunum þar sem ökumaður framtíðarinnar er ekki 45 ára karlmaður heldur einstaklingur sem er 65 ára eða eldri. Því er nauðsynlegt að einfalda umferðina og þær ákvarðanir sem bílstjórinn þarf að taka. Íslendingar eru að eldast eins og aðrar þjóðir og mikilvægt er að gera ráðstafanir í vegakerfi landsins til að koma til móts við eldri bílstjóra. Allar líkur eru á því að þeir sem hanna vegakerfi landsins í dag verði í nánustu framtíð eldri ökumenn. Það er því skynsamlegt að hanna vegakerfið þannig að þeir geti áfram ekið um götur borgarinnar eftir nokkur ár.

Lokaorð

Margar góðar athugasemdir komu fram og fólk hafði almennt áhyggjur af of miklum hraða á þjóðvegum og vildi þungaflutninga af þjóðvegunum.

Tillitsleysi í umferðinni var einnig það sem fólk var ekki ánægt með: „Það eru alltof margir bílar á götum borgarinnar, hraðinn hryllingur og gáleysið og virðingarleysið hörmung“; „Mikilvægt er að auka tillitsemi í umferðinni en skortur á henni er hvimleiður galli á íslenskum öikumönnum“ og „Frekja og yfirgangur í umferð er leiðin til glötunar.“

Flestir vildu sjá aukna löggæslu á þjóðvegum landsins, eins og kom fram meðal annars í skrifum þessa manns: „Vegaeftirlit lögreglu þyrfti að vera miklu meira og strangara. Sektir fyrir umferðarlagabrot þyrftu að vera hærri og ökuleyfissviptingar tíðari við alvarleg brot“.

Heimildaskrá

1. American association of retired persons' top 10 signs that it's time for older drivers to hand over the keys (2006, 1. september). US Fed News Service, Including US State News. Washington, D.C.
2. Chipman M.L., Payne J. og McDonough P. (1998). To drive or not to drive: the influence of social factors on the decisions of elderly drivers. *Accident; analysis and prevention* 30, 299–304.
3. Dellinger A.M., Sehgal M., Sleet D.A. og Barrett-Connor E. (2001). Driving cessation: What older former drivers tell us. *JAGS* 49, 431–435.
4. Foley D.J., Heimovitz H.K., Guralnik J.M. og Brock D.B. (2002). Driving life expectancy of persons aged 70 years and older in the United States. *American journal of public health* 92, 1284–1289.
5. Hakamies-Blomqvist L., Wiklund M. og Henrisksson P. (2005). Predicting older drivers' accident involvement — Smeed's law revisited. *Accident analysis and prevention* 37, 675–680.
6. Hakamies-Blomqvist L. og Wahlström B. (1998). Why do older drivers give up driving? *Accident; analysis and prevention* 30, 305–312; *Accident analysis and prevention* 38, 574–578.
7. Hakamies-Blomqvist L. og Anu Siren (2003). Deconstructing a gender difference: Driving cessation and personal driving history of older women. *Journal of safety research* 34, 383–388.

8. Langford J., Methorst R. og Hakamies-Blomqvist L. (2006). Older drivers do not have a high crash risk — A replication of low mileage bias. (Vantar ekki eitthvað hér?)
9. Marattoli R.A., Allor H., Araujo K.L., Iannone L.P., Acampora D., Gottschalk M., Charpentier P., Kasl S og Peduzzi P. (2007). A randomized trial of a physical conditioning program to enhance the driving performance of older persons. *Journal of general internal medicine* 22, 590–597.
10. Marshall S.C., Man-Son-Hing M., Molnar F., Wilson K.G. og Blair R. (2007). The acceptability to older drivers of different types of licensing restriction. *Accident analysis and prevention* 39, 776–793.
11. Morena D.A., Wainwright W. S. og Ranck F. (2007). Older drivers at a crossroads. *Public roads jan/feb*, 6–15.
12. Parker D., McDonald L., Rabbit P. og Sutcliffe P. (2000). Elderly drivers and their accidents: the aging driver questionnaire. *Accident analysis and prevention* 32, 751–759.
13. Parker D., McDonald L., Rabbitt P. og Sutcliffe P. (2002). Older drivers and road safety: the acceptability of a range of intervention measures. *Accident analysis and prevention* 35, 805–810.
14. Patten C.J.D., Kircher A., Östlund J., Nilsson L. og Svenson O. (2006). Driver experience and cognitive workload in different traffic environments. *Accident analysis and prevention* 38, 887–894.

15. Persson D. (1993). The elderly driver: Deciding when to stop. *The Gerontologist* 33, 88–91.

16. Stutts J. og Potts I. (2006). Gearing up for an aging population. *Public roads* may/jun, 44–51.

Viðauki 1 - Spurningarlisti

1. Kyn kona karl

2. Hversu gamall/ gömul ert þú? _____ ára.

3. Hvar býrð þú?
 - Á höfuðborgarsvæðinu
 - Í þéttbýli á landsbyggðinni
 - Í dreifbýli

4. Ert þú með bílpróf? Já Nei

5. Ekur þú bíl? Já Nei

6. Hefur þú einhvern tímann haft bílpróf en hefur það ekki nú? Já Nei

7. Ert þú með próf á vörubíl, rútu eða leigubíl ? Já Nei

8. Ef þú ert með bílpróf, hvaða ár tókst þú prófið ? _____

9. Ertu með gilt ökuskírteini? Já Nei

10. Hefur þú þurft að endurnýja ökuskírteinið síðastliðin 2 ár?
 - Já Nei Á ekki við

11. Ef þú hefur þurft að endurnýja ökuskírteinið síðastliðin 2 ár, fannst þér auðvelt að endurnýja það?
 - Já Nei Á ekki við

12. Hjá hverjum fékkst þú læknisvottorð til að geta endurnýjað ökuskrteinið?

- Hjá þínum eigin heimilislækni
- Hjá sérfræðingi
- Hjá öðrum heimilislækni
- Á ekki við

13. Var framkvæmd heilsufarsskoðun þegar þú fékkst læknisvottorð til að endurnýja ökuskrteinið?

- Já
- Nei
- Á ekki við

14. Ef þú ekur ekki sjálf(ur), hvernig ferðu oftast ferða þinna?

- Gangandi
- Nota almenningsamgöngur
- Með maka
- Með öðrum aðstandendum eða vinum
- Á ekki við

15. Ef þú ekur hversu oft ekur þú?

- Daglega
- Vikulega
- Sjaldnar
- Á ekki við

16. Hvernig finnst þér hraðinn í umferðinni?

- Of mikill hraði
- Of lítill hraði
- Hæfilegur hraði
- Veit ekki

17. Finnst þér vegvísar vera greinilegir? Já Nei



Dæmi um vegvísar

18. Ef nei við spurningu 17, finnst þér eitthvað af eftirfarandi eiga við?

- Þeir eru of smáir
- Það er of lítið af þeim
- Þeir eru rangt staðsettir
- Annað _____

19. Finnst þér umferðarmerki vera greinileg? Já Nei

Dæmi um umferðarmerki



20. Ef nei við spurningu 19, finnst þér eitthvað af eftirfarandi eiga við?

- Þau eru of smá
- Það er of lítið af þeim
- Þau eru rangt staðsett
- Annað _____

21. Ert þú venjulega ein(n) í bílnum? Já Nei Á ekki við

22. Ef þú ekur, hvernig bíl ekur þú?

Sjálfskiptum

Beinskiptum

23. Ef þú ekur hvaða árgerð er bíllinn ? _____

24. Ef þér stæði til boða að fara í mat á færni við akstur mundir þú fara í það?

Já Nei Á ekki við

25. Hvað finnst þér um mat á færni við akstur?

Óþarft

Nauðsynlegt

Veit ekki

26. Mundir þú sækja stutt upprifjunarnámskeið fyrir eldri ökumenn ef það stæði

til boða ? Já Nei Á ekki við

27. Hversu oft telur þú að mat á færni við akstur ætti að fara fram eftir 70 ára aldur?

Árlega

Á tveggja ára fresti

Á þriggja ára fresti

Á fimm ára fresti

Veit ekki

Aldrei

28. Telur þú rétt að skylda mat á hæfni í akstri eftir 70 ára aldur ?

- Já Nei Veit ekki

29. Eru einhverjar aðstæður sem þér finnst erfitt að aka í ? (veljið allt sem við á)

- Snjór
 Rigning
 Sólskin
 Þoka
 Rökkur
 Við sólarlag
 Við sólarupprás
 Hálka
 Myrkur
 Á ekki við
 Annað _____

30. Finnst þér erfitt að aka? Já Nei Á ekki við

31. Ef þér finnst erfitt að aka, hver er ástæðan? (veljið allt sem við á)

- Óörugg(ur) í umferðinni
 Umferðin of hröð
 Of mikil umferð
 Heilsufarsástæður
 Á ekki við
 Annað _____

32. Hvenær sólahringsins finnst þér best að aka? (veljið allt sem við á)

- Á morgnana
- Um hádegi
- Síðdegis
- Á kvöldin
- Á nóttunni
- Á ekki við

33. Hefur þú lent í umferðaróhappi síðastliðin 3 ár? Já Nei

34. Ef já, við spurningu 33 , slasaðist þú eða einhver annar sem var með þér í bílnum? Já Nei

35. Ekur þú á höfuðborgarsvæðinu? Já Nei Á ekki við

36. Ekur þú úti á landi? Já Nei Á ekki við

37. Ekur þú erlendis? Já Nei Á ekki við

38. Forðast þú að aka í mikilli umferð? Já Nei Á ekki við

39. Notar þú alltaf bílbelti? Já Nei

40. Notar þú gleraugu við akstur? Já Nei Á ekki við

41. Hvenær fórst þú síðast til augnlæknis?

- Í þessum mánuði
- Innan sex mánaða
- Innan tólf mánaða
- Meira en ár síðan
- Man það ekki
- Hef aldrei farið til augnlæknis

42. Hvenær fórst þú síðast í heilsufarsskoðun til læknis?

- Í þessum mánuði
- Á þessu ári
- Á síðasta ári
- Meira en tvö ár síðan
- Man það ekki
- Hef aldrei farið í heilsufarsskoðun hjá lækni

43. Tekur þú lyf að staðaldri? Já Nei

44. Hefur liðið yfir þig á þessu ári? Já Nei

45. Ert þú með: (merkið við allt sem á við)

- Hjartasjúkdóm
- Æðasjúkdóm
- Augnsjúkdóm
- Sykursýki
- Taugasjúkdóm (t.d. parkinson)
- Gigt
- Lungnasjúkdóm
- Minnisskerðingu
- Stöðuga verki
- Þunglyndi
- Annan sjúkdóm
- Ekkert að ofangreindu

46. Hefur þú fulla heyrn? Já Nei

47. Notar þú heyrnartæki? Já Nei

48. Ert þú með fulla hreyfigetu í höndum? Já Nei

49. Ert þú með fulla hreyfigetu í fótum? Já Nei

