

Dagmara JANKOWSKA¹
Ida LEŚNIKOWSKA-MATUSIAK²

OSOBY STARSZE W RUCHU DROGOWYM – BEZPIECZEŃSTWO I MOBILNOŚĆ

Proces starzenia się ludności w Europie następuje w bardzo szybkim tempie. Szacuje się, że w ciągu trzydziestu najbliższych lat populacja ludzi starszych w krajach uprzemysłowionych wzrośnie od 20-30% do 65%. Wzrośnie także udział tych osób w ruchu drogowym jako pieszych, pasażerów i kierowców. Obecnie w Polsce piesi w wieku 65 i więcej lat są cztery razy bardziej zagrożeni śmiercią w wypadku drogowym niż w Holandii czy Szwecji. W 2006 i 2008 roku w Instytucie Transportu Samochodowego przeprowadzono badania ankietowe wśród starszych osób w celu poznania problemów i potrzeb tej grupy uczestników ruchu drogowego. Wyniki badań wykazały, że zdecydowana większość starszych osób nie czuje się bezpiecznie w ruchu drogowym. Podczas poruszania się pieszo lub transportem zbiorowym i indywidualnym napotykają na szereg utrudnień ograniczających ich mobilność. W związku z przewidywanym zwiększeniem udziału starszych osób w ruchu drogowym eksperci światowi postulują wprowadzenie odpowiednich rozwiązań w celu sprostania potrzebom starzejących się społeczeństw.

ELDERLY PEOPLE IN ROAD TRAFFIC – SAFETY AND MOBILITY

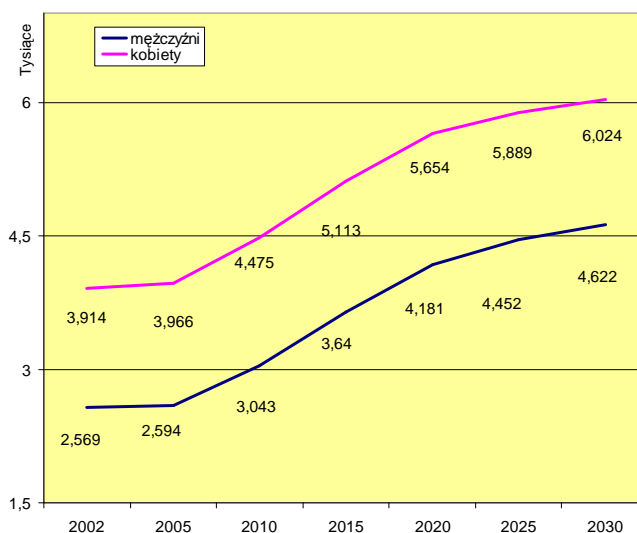
The ageing process of European society is progressing very quickly. It is estimated that within the next thirty years the population of elderly people in developed countries will rise by 20-30% and even up to 65%. Also the participation of these people in road traffic as pedestrians, passengers and drivers will increase. At present pedestrians of 65 years old or older are exposed four times more at risk of being killed in road accident in Poland than in Holland or Sweden. In 2006 and 2008 in Motor Transport Institute questionnaire studies have been carried out among elderly people in order to recognize problems and needs of this road user group. The studies results show that vast majority of respondents do not feel safe in road traffic. While moving as a pedestrian or using public or individual transport elderly people come across a number of barriers hindering their mobility. Considering the anticipated increase in participation of elderly people in road traffic international experts stipulate introducing adequate solutions in order to meet the needs of ageing society.

¹ Instytut Transportu Samochodowego, Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, ul. Jagiellońska 80, 03-301 Warszawa, tel.: +48 22 811 32 31 w. 111, fax.: +48 22 811 09 06, e-mail: dagmara.jankowska@its.waw.pl
² Instytut Transportu Samochodowego, Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, ul. Jagiellońska 80, 03-301 Warszawa, tel.: +48 22 811 32 31 w. 111, fax.: +48 22 811 09 06, e-mail: ida.lesnikowska-matusiak@its.waw.pl

1. OSOBY STARSZE I RUCH DROGOWY

Proces starzenia się społeczeństw dotyczy wszystkich krajów świata. Według ONZ społeczeństwo stare charakteryzuje odsetek ludzi w wieku 65+ wynoszący 70% i więcej. Prognozy demograficzne wskazują, że za 20 lat w wielu krajach Europy, w Japonii i w Kanadzie co piąta osoba będzie miała powyżej 65. roku życia.

Prognozy dla Polski zakładają, że do 2030 roku liczba osób w wieku 65 i więcej lat powiększy się o 3,61 mln, tj. osiągnie 8,5 mln mieszkańców. Tak więc w tym czasie niemal jedna czwarta obywateli naszego kraju osiągnie lub przekroczy 65. rok życia. Wiąże się to m.in. z wydłużeniem przeciętnego trwania życia w tym okresie o 7,2 roku (do 77,6 roku życia) dla mężczyzn oraz o 4,5 roku (do 83,3 roku życia) dla kobiet.



Rys. 1. Przewidywany stan ludności Polski w wieku 60 lat i więcej do 2030 roku w tysiącach.

Źródło: Dane GUS

Starzenie się społeczeństw generuje szereg poważnych problemów, nie tylko dla gospodarki, ale także dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Procesy starzenia się wpływają na ogólne spowolnienie funkcjonowania osób starszych, które mogą dotyczyć nawet najprostszych czynności. Również z wiekiem dochodzi do zmian, które mogą mieć wpływ na powstawanie zagrożeń na drogach. Należą do nich m.in.:

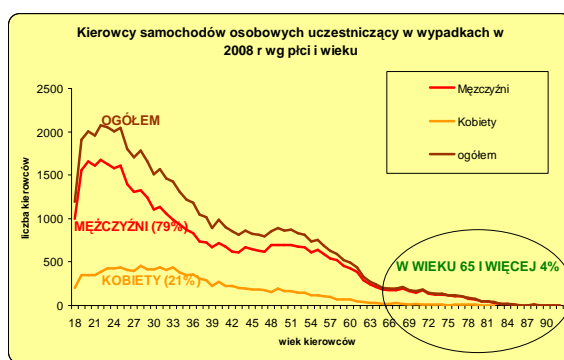
- osłabienie funkcji regulacyjnych układu nerwowego,
- zwężenie pola widzenia, niedowidzenie (osoby starsze gorzej widzą w nocy i gorzej znoszą zmiany natężenia światła),
- przytępienie słuchu,
- zwyrodnienie stawów,
- zaburzenia równowagi utrudniające szybkie reagowanie, np. podczas podróży środkiem komunikacji publicznej.

W efekcie tych zmian starsi piesi częściej niż inni niespodziewanie wkraczają na jezdnię, częściej znajdują się na jezdni podczas czerwonej fazy dla pieszych, nie stosują się do wskazań sygnalizacji świetlnej, zaskakująco dla kierującego zmieniają tempo i kierunek przechodzenia przez jezdnię lub nagle cofają się.

Natomiast starsi kierowcy przede wszystkim nieprawidłowo przejeżdżają przez skrzyżowania, ignorują sygnały nakazujące zatrzymanie się, wymuszają pierwszeństwo przejazdu. Jednocześnie kompensują oni swoje ograniczenia doświadczeniem w kierowaniu pojazdem – np. poprzez unikanie jazdy w trudnych warunkach (ciemna pora doby), w czasie dużego zatłoczenia na drogach, jazdy w nieznanym terenie, na trasach szybkiego ruchu czy w złych warunkach pogodowych.

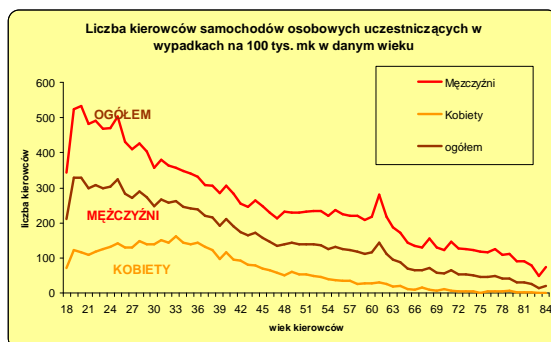
Na podstawie światowych badań w odniesieniu do osób starszych w ruchu drogowym sformułowano następujące wnioski:

- Osoby starsze, które poruszają się pieszo w obszarach zurbanizowanych są w większym stopniu narażone na wypadki niż inni dorośli piesi. Z porównań międzynarodowych wynika, że Polska jest krajem, w którym występuje jedno z najwyższych zagrożeń śmiercią dla osób starszych poruszających się pieszo, przy czym prawie 50% takich przypadków ma miejsce na przejściach dla pieszych, chodnikach czy przystankach komunikacji publicznej;
- Osoby starsze, które zamieszkują obszary wiejskie i nie posiadają samochodu lub nie mogą go prowadzić zostają wykluczone ze społeczeństwa;
- Zmniejsza się mobilność osób starszych uzależnionych od transportu publicznego;
- Osoby starsze są najszybciej rosnącą grupą kierowców, zarówno pod względem ich liczby na drogach, jak i pod względem liczby przejechanych kilometrów. W przyszłości będą oni odbywać więcej podróży dłuższych, częściej samochodem i częściej jako kierowcy niż obecni kierowcy w starszym wieku. Dotyczy to szczególnie starszych kobiet;
- Nie ma dowodu na to, że starsi kierowcy stanowią większe niż młodzi kierowcy lub kierowcy w średnim wieku zagrożenie dla pozostałych uczestników ruchu drogowego, natomiast właśnie oni są bardziej narażeni na wszelkie obrażenia włącznie ze śmiertelnymi;



Rys. 2. Liczba kierowców samochodów osobowych uczestniczących w wypadkach w 2008 r. według płci i wieku

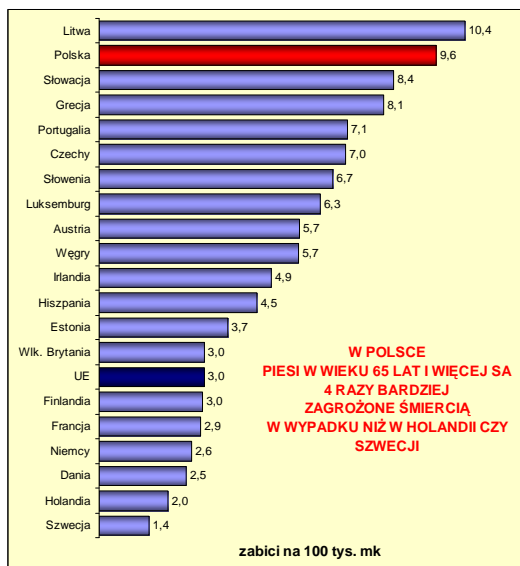
Źródło: Zielińska A., materiały CBR ITS



Rys. 3. Liczba kierowców samochodów osobowych uczestniczących w wypadkach na 100 tys. mieszkańców w danym wieku

Źródło: Zielińska A., materiały CBR ITS

- Większą liczbę wypadków powodowanych przez kierowców powyżej 70. roku życia można wiązać z występowaniem w tej grupie osób największej liczby przypadków demencji;
- Zwiększenie możliwości poruszania się osobom starszym sprawia, że czują się one bardziej niezależne i przez to stają się bardziej samodzielne, mobilność jest niezbędnym elementem niezależnego życia. Aby osoby starsze mogły zachować mobilność i niezależność należy zapewnić im możliwość prowadzenia samochodu jak najdłużej.



Rys. 4. Piesi w wieku 65 i więcej lat zabici w wypadkach drogowych w krajach UE na 100 tys. mieszkańców w tym wieku

Źródło: Zielińska A., Osoby starsze w ruchu drogowym, Kwartalnik BRD Nr 4/2006

W celu sprostania potrzebom starzejących się społeczeństw należy:

- planować infrastrukturę i ruch miejski z uwzględnieniem potrzeb osób starszych zapewniając im bezpieczeństwo i dostępność,
- planować i dostarczać usługi transportowe dla potrzeb coraz bardziej starzejącej się populacji (np. dzięki autobusom i tramwajom niskopodłogowym, odpowiednio zaprojektowanym przystankom komunikacji publicznej),
- wdrażać zaawansowane telematyczne systemy transportowe poprawiające jakość i efektywność usług oferowanych osobom starszym,
- usuwać przeszkody w miejscach uczęszczanych przez pieszych i dostarczać im informacji o tym jak mogą poruszać się łatwiej i bezpiecznie,
- przedłużyć czas trwania zielonego światła na przejściach dla pieszych,
- likwidować bariery komunikacyjne (informacyjne) dla osób starszych mających problemy ze wzrokiem, słuchem, ograniczoną mobilnością,
- opracować i wdrożyć standardową procedurę oceny stanu zdrowia osób, u których podejrzewa się demencję. Dzięki takiej procedurze nie tylko wiadomo byłoby komu należy odebrać prawo jazdy, ale także można byłoby pomóc niektórym osobom, które nadal byłyby w stanie prowadzić samochód.

2. MOBILNOŚĆ I BEZPIECZEŃSTWO OSÓB STARSZYCH W RUCHU DROGOWYM – WYNIKI BADAŃ ANKIETOWYCH

W 2006 roku i w 2008 roku pracownicy Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Instytutu Transportu Samochodowego przeprowadzili badania ankietowe w celu poznania problemów i potrzeb starszych osób w ruchu drogowym.

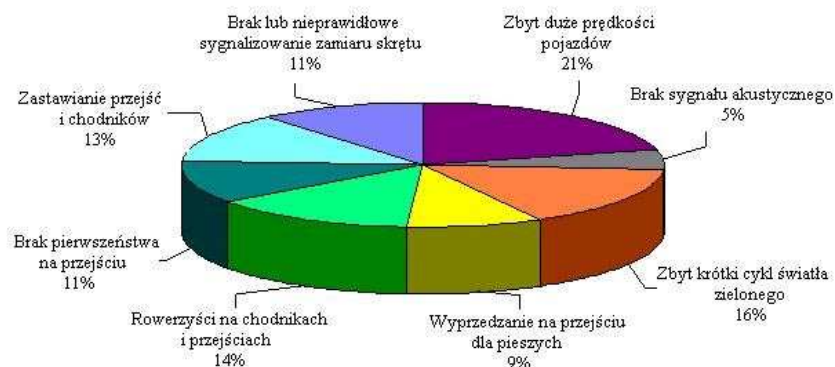
W 2006 roku badania przeprowadzono wśród osób starszych i niepełnosprawnych poruszających się pieszo i/lub transportem zbiorowym i indywidualnym. W badaniu wzięło udział 69 osób. Większość osób uczestniczących w badaniu stanowiły kobiety (58% badanych) i osoby powyżej 65 roku życia (31% badanych). W wyniku przeprowadzonego badania stwierdzono, że 75% respondentów nie czuje się bezpiecznie w ruchu drogowym, przede wszystkim z powodu nadmiernej prędkości jazdy pojazdów, zbyt krótkiego cyklu światła uniemożliwiającego pokonanie przejścia dla pieszych oraz rowerzystów jeżdżących po chodnikach i przejściach dla pieszych. Podczas poruszania się ulicami najczęściej utrudnień ankietowanym sprawiają zastawione przez pojazdy chodniki, handel uliczny, znaki drogowe, słupy, reklamy, ogródki restauracyjne, śliska powierzchnia chodnika oraz schody, przejścia nadziemne i podziemne oraz wysokie krawężniki.

Osoby badane uznały, że podczas poruszania się transportem zbiorowym i indywidualnym największym utrudnieniem dla nich jest zła informacja o rozkładzie jazdy pojazdów komunikacji publicznej lub jej brak, niewystarczająca ochrona przed złymi warunkami atmosferycznymi, wysokie stopnie, duża różnica poziomu podłogi pojazdu i przystanku, duża odległość pojazdu od krawędzi przystanku.

Do priorytetów umożliwiających samodzielne i bezpieczne uczestnictwo w ruchu drogowym respondenci zaliczyli m.in.:

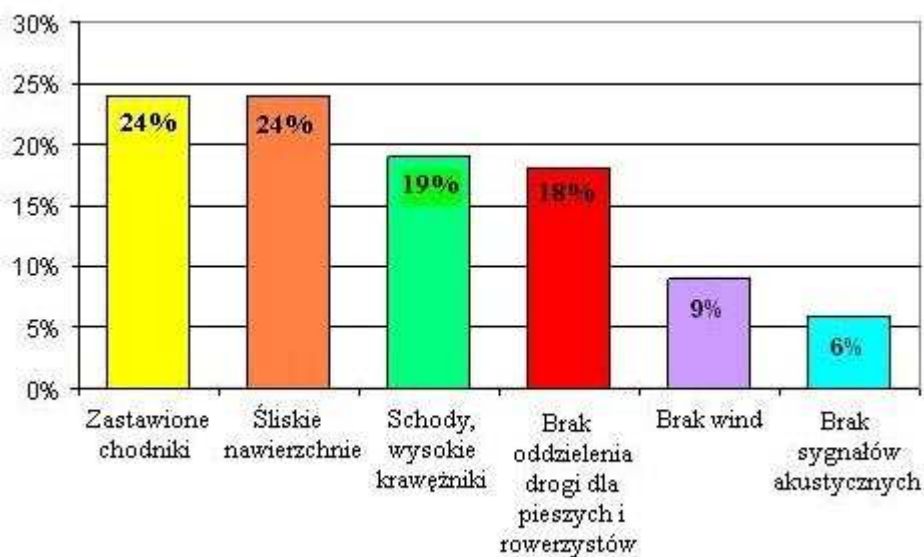
- uwolnienie chodników od pojazdów,
- ograniczenie prędkości jazdy,
- wydłużenie cyklu światła zielonego,

- poprawę kultury jazdy kierowców,
- wzmożenie nadzoru i egzekwowania przepisów o ruchu drogowym,
- zwiększenie liczby niskopodłogowych autobusów (tramwajów),
- poprawę informacji dla osób niesłyszących oraz zapewnienie lepszej komunikacji z kierowcą.



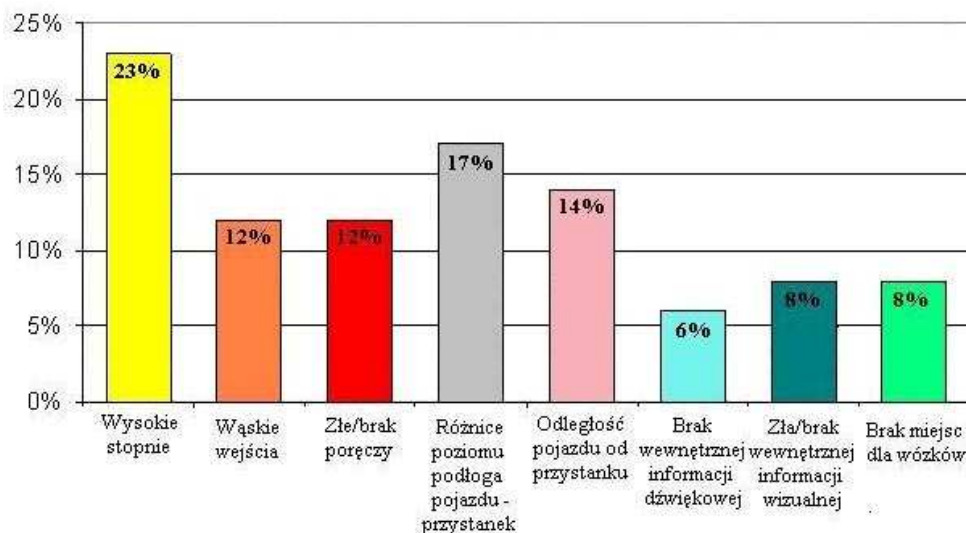
Rys. 5. Przyczyny zagrożenia na drogach według badanych osób

Źródło: Leśnikowska-Matusiak I., *Niepełnosprawni i starsi piesi w ruchu drogowym*, Kwartalnik Motoryzacyjny Instytutu Transportu Samochodowego BRD, nr 4/2006



Rys. 6. Czynniki stwarzające największe utrudnienia w ruchu osobom badanym

Źródło: Leśnikowska-Matusiak I., *Niepełnosprawni i starsi piesi w ruchu drogowym*, Kwartalnik Motoryzacyjny Instytutu Transportu Samochodowego BRD, nr 4/2006



Rys. 7. Czynniki stwarzające największe utrudnienia osobom badanym korzystającym z transportu zbiorczego i indywidualnego

Źródło: Leśnikowska-Matusiak I., *Niepełnosprawni i starsi piesi w ruchu drogowym*, *Kwartalnik Motoryzacyjny Instytutu Transportu Samochodowego BRD*, nr 4/2006

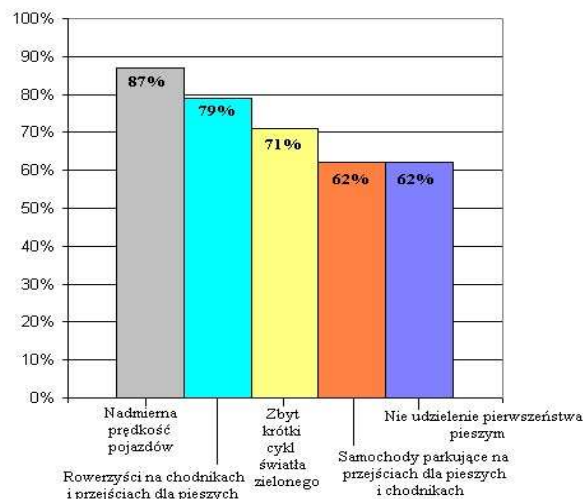
W 2008 roku przeprowadzono badania ankietowe wśród osób starszych uczestniczących w ruchu drogowym jako piesi, pasażerowie, kierujący samochodami i kierujący rowerami. W badaniu udział wzięło 85 osób: 75 kobiet i 13 mężczyzn, w wieku od 60 do 85 i więcej lat. W ciągu ostatnich pięciu lat 11% ankietowanych uczestniczyło w wypadkach drogowych, w tym:

- 8% badanych było uczestnikami zderzenia pojazdów,
- 5% badanych uczestniczyło w najechaniu na pieszego,
- 5% badanych uczestniczyło w wypadkach jako piesi,
- 2% badanych uczestniczyło w wypadkach jako pasażerowie,
- 2% badanych uczestniczyło w wypadkach jako kierowcy.

W wyniku wypadku 4% respondentów doznało obrażeń wymagających pobytu w szpitalu, 2% doznało obrażeń nie wymagających pobytu w szpitalu, a 5% osób uczestniczących w wypadkach nie doznało żadnych obrażeń.

Wyniki ankiety:

1. Ponad 80% ankietowanych uważa, że w naszym kraju nie ma warunków do samodzielnego, bezpiecznego i wygodnego poruszania się po drogach.
2. Również 80% osób biorących udział w badaniu nie czuje się bezpiecznie na polskich drogach.
3. Według pieszych respondentów główne przyczyny zagrożeń na naszych drogach to:
 - poruszanie się pojazdów z nadmierną prędkością (87%),
 - rowerzyści jeżdżący po chodnikach i przejściach dla pieszych (79%),
 - zbyt krótki cykl światła zielonego dla pieszych (71%),
 - zastawianie przejść dla pieszych i chodników przez parkujące pojazdy (62%).

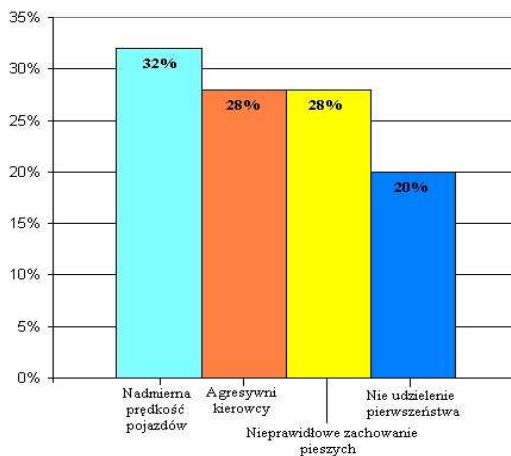


Rys. 8. Główne zagrożenia na drodze według badanych pieszych

Źródło: Leśnikowska-Matusiak I.: *Bezpieczeństwo i mobilność osób starszych w ruchu drogowym*, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2009

4. Kierowcy są zdania, że główne zagrożenia na drogach to:

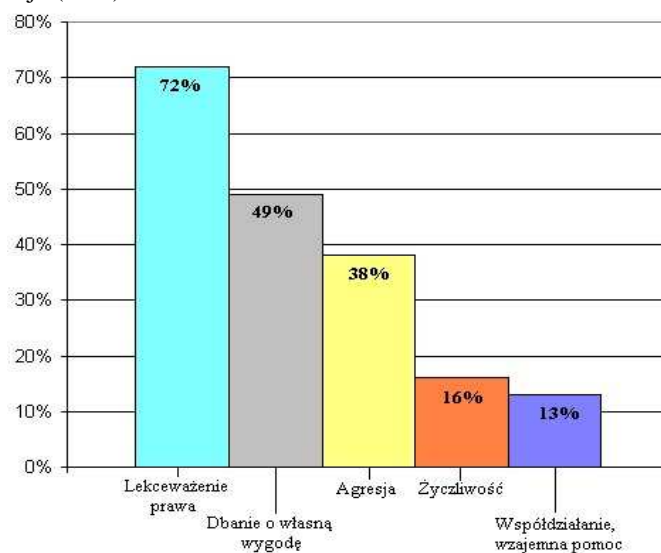
- kierowcy jeżdżący z nadmierną prędkością (32%),
- agresywni kierowcy (28%),
- nieprawidłowo zachowujący się piesi (28%).



Rys. 9. Główne zagrożenia na drodze według badanych kierowców

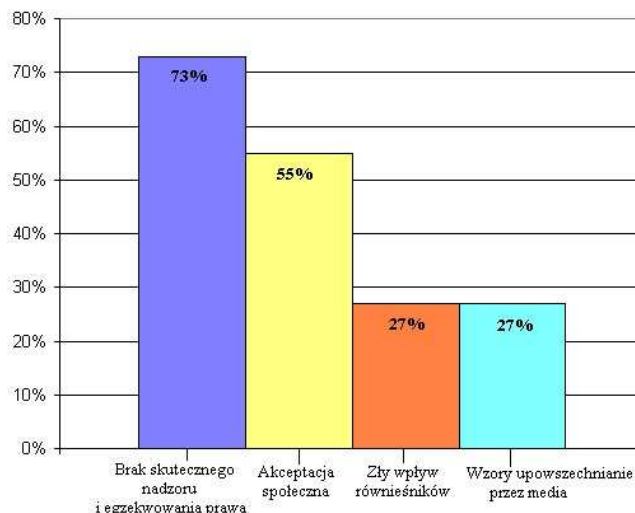
Źródło: Leśnikowska-Matusiak I.: *Bezpieczeństwo i mobilność osób starszych w ruchu drogowym*, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2009

5. Zdaniem ankietowanych najbardziej charakterystycznymi zachowaniami uczestników ruchu drogowego w Polsce są:
- lekceważenie prawa (72%),
 - dbanie o własną wygodę (49%),
 - agresja (38%).



Rys. 10. Główne zachowania uczestników ruchu drogowego w Polsce według respondentów
Źródło: Leśnikowska-Matusiak I.: *Bezpieczeństwo i mobilność osób starszych w ruchu drogowym*, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2009

6. Według ankietowanych negatywny wpływ na zachowanie uczestników ruchu drogowego mają:
- brak skutecznego nadzoru i egzekwowania prawa o ruchu drogowym (73%),
 - akceptacja społeczna (55%),
 - wzory propagowane przez media i zły wpływ rówieśników (po 27%).



Rys. 11. Przyczyny nieprawidłowych zachowań uczestników ruchu drogowego według respondentów

Źródło: Leśnikowska-Matusiak I.: *Bezpieczeństwo i mobilność osób starszych w ruchu drogowym*, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2009

7. 74% ankietowanych nie zgadza się z poglądem, że kierowcy powyżej 70. roku życia są bardziej niebezpieczni niż kierowcy w młodszym wieku i w związku z tym powinni podlegać corocznym obowiązkowym badaniom lekarskim i psychologicznym.
8. Według 44% osób biorących udział w badaniu aktywność osób starszych w działaniach na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego jest mała.

Władze Warszawy ogłosiły rok 2008 Rokiem Pieszego. W związku z powyższym pracownicy Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Instytutu Transportu Samochodowego przeprowadzili w grudniu 2008 roku minisondę wśród starszych mieszkańców Warszawy. 67 osobom powyżej 65 roku życia zadano dwa następujące pytania:

1. Czy Pan/i wie, że rok 2008 jest Rokiem Pieszego?
2. Czy Pan/i zauważył/a w tym roku poprawę warunków do samodzielnego, bezpiecznego i wygodnego poruszania się pieszo?

Wynik minisondy:

- Żadna z pytaných osób nie wiedziała, że rok 2008 został ogłoszony Rokiem Pieszego.
- Nikt nie zauważył poprawy warunków do samodzielnego, bezpiecznego i wygodnego poruszania się pieszo. Wręcz przeciwnie – 70% osób biorących udział w minisondzie stwierdziło, że poruszanie się pieszo w 2008 roku stało się bardziej niebezpieczne i uciążliwe.

3. WNIOSKI

Proces starzenia się społeczeństw dotyczy całego świata. Prognozy demograficzne wskazują, że za dwadzieścia lat w wielu krajach Europy, w Japonii i w Kanadzie co piąta osoba będzie w wieku powyżej 65. roku życia. Równocześnie wzrośnie udział tej grupy osób w ruchu drogowym.

Wyrazem rosnącego zainteresowania problemami osób starszych w ruchu drogowym są badania naukowe i projekty badawcze mające na celu zwiększenie mobilności i bezpieczeństwa tej grupy osób zarówno jako pieszych, pasażerów jak i kierujących pojazdami. Zmiany biologiczne i mentalne postępujące z wiekiem, chociaż mają wpływ na funkcjonowanie osób starszych w ruchu drogowym, nie mogą być powodem dyskryminacji tej grupy obywateli i ich wykluczenia społecznego.

W Polsce piesi w wieku 65 i więcej lat są cztery razy bardziej zagrożeni śmiercią w wypadku drogowym niż w Holandii czy w Szwecji, przy czym prawie 50% przypadków potrącenia starszych osób pieszych ma miejsce na przejściu dla pieszych, chodnikach, przystankach komunikacji publicznej.

Badania ankietowe przeprowadzone wśród osób starszych wykazały, że nie czują się one bezpiecznie poruszając się po drogach zarówno jako piesi, pasażerowie, jak i kierujący pojazdami. Głównym zagrożeniem są kierowcy nie przestrzegający przepisów ruchu drogowego dotyczących prędkości jazdy, pierwszeństwa przejazdu, zachowania wobec pieszych, a także rowerzyści jeżdżący po chodnikach i przejściach dla pieszych, zbyt krótki cykl światła zielonego dla pieszych oraz zastawianie przejść dla pieszych i chodników przez parkujące pojazdy, handel uliczny, znaki drogowe, reklamy, ogródki kawiarniane. Według ankietowanych negatywny wpływ na zachowanie uczestników ruchu drogowego mają:

- brak skutecznego nadzoru i egzekwowania przepisów prawa o ruchu drogowym,
- akceptacja społeczna dla tego rodzaju zachowań,
- wzory upowszechniane przez środki masowego przekazu, reklamy,
- zły wpływ rówieśników.

Dotychczas podejmowane działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa i mobilności osób starszych zarówno na poziomie krajowym jak i lokalnym są dalece niewystarczające o czym świadczą wyniki badań przeprowadzonych przez Instytut Transportu Samochodowego. W związku z tym w celu zapewnienia bezpieczeństwa, mobilności i samodzielności osobom starszym w ruchu drogowym w naszym kraju należy:

- Prowadzić badania mające na celu zwiększenie samodzielności, bezpieczeństwa i wygody osób starszych w ruchu drogowym.
- Planować infrastrukturę i ruch miejski z uwzględnieniem potrzeb osób starszych zapewniając im bezpieczeństwo i dostępność.
- Wprowadzić obowiązek zapewnienia dostępności transportu dla osób starszych.
- Przedłużyć czas trwania zielonego światła na przejściach dla pieszych.
- Ustawowo zapewnić pierwszeństwo pieszemu mającemu zamiar przejścia przez jezdnię w miejscu do tego wyznaczonym przed pojazdem (a nie dopiero, gdy na przejściu się znajduje jak to obecnie stanowi ustawa Prawo o ruchu drogowym).
- Usunąć z chodników rowerzystów, parkujące pojazdy i inne przeszkody.

- Dokonywać oceny jakości usług związanych z transportem oraz rozwiązań dla poruszających się pieszo i podróżujących transportem publicznym osób starszych.
- Prowadzić systematyczną działalność edukacyjną w środowiskach osób starszych, wśród parlamentarzystów, pracowników administracji państwowej, organizacji pozarządowych itd.

Przykładem działalności edukacyjnej skierowanej do osób starszych jest rozpoczęta w Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Instytutu Transportu Samochodowego w bieżącym roku praca pt. „Kierowca 50+. Pakiet edukacyjny dla ośrodków szkolenia kierowców”.

4. BIBLIOGRAFIA

- [1] Leśnikowska-Matusiak I.: *Bezpieczeństwo i mobilność osób starszych w ruchu drogowym*, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2009.
- [2] Leśnikowska-Matusiak I.: *Mobilność, dostępność i bezpieczeństwo: uczestnictwo osób starszych w ruchu drogowym*, Kwartalnik Motoryzacyjny Instytutu Transportu Samochodowego BRD, nr 2/2007.
- [3] Leśnikowska-Matusiak I.: *Niepełnosprawni i starsi piesi w ruchu drogowym*, Kwartalnik Motoryzacyjny Instytutu Transportu Samochodowego BRD, nr 4/2006.
- [4] Leśnikowska-Matusiak I.: *Sytuacja osób niepełnosprawnych i starszych w ruchu drogowym – wyniki badań ankietowych*, Kwartalnik Motoryzacyjny Instytutu Transportu Samochodowego BRD, nr 4/2006.
- [5] Materiały 9th International Conference on Mobility and Transport for Elderly and Disabled People, Warszawa 2-5 lipca 2001.
- [6] Strelau J., Doliński D.: *Psychologia. Poradnik Akademicki*, tom 2, Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne, Gdańsk 2008.
- [7] Zielińska A.: *Osoby starsze w ruchu drogowym*, Kwartalnik Motoryzacyjny Instytutu Transportu Samochodowego BRD, nr 4/2006.