

Dagmara JANKOWSKA, Ida LEŚNIKOWSKA-MATUSIAK, Aneta WNUK

ROLA STANDARDÓW EDUKACYJNYCH W ZAPEWNIENIU BEZPIECZEŃSTWA I DOSTĘPNOŚCI PRZESTRZENI PUBLICZNEJ W AGLOMERACJACH MIEJSKICH DLA OSÓB STARSZYCH (65+)

Streszczenie

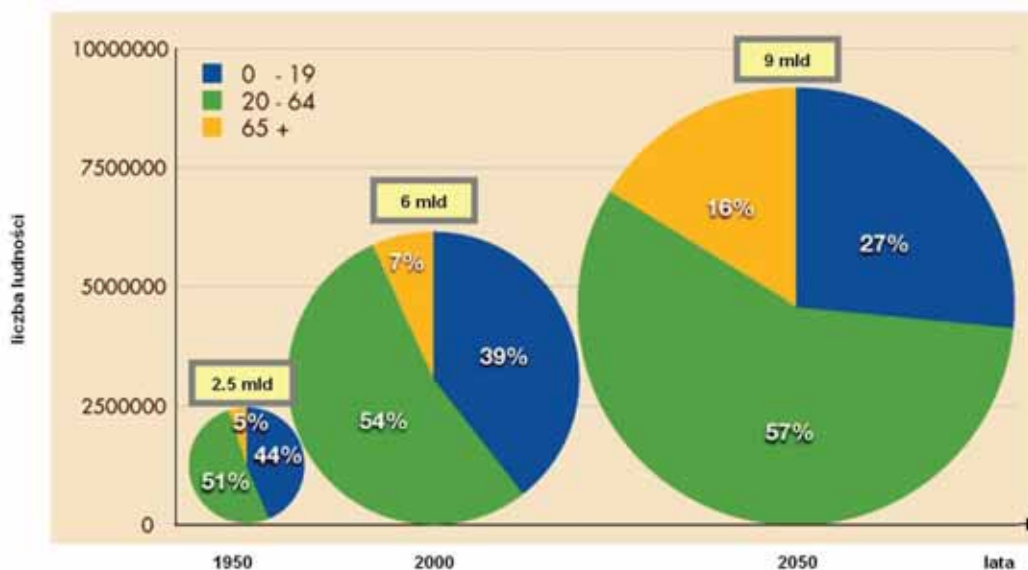
W niniejszym artykule przedstawiono problemy starszych osób związane z poruszaniem się w dużych miastach na przykładzie Warszawy oraz potrzebę tworzenia standardów edukacyjnych w odniesieniu do programów szkoleń przeznaczonych dla osób starszych, osób odpowiedzialnych za mobilność w miastach oraz innych.

WSTĘP

Społeczeństwo polskie, podobnie jak społeczeństwa innych krajów UE, jest coraz starsze. Wiele osób w podeszłym wieku porusza się już dziś pieszo, inni, rezygnując wraz z upływem lat z prowadzenia samochodu, będą tę grupę powiększać. Na obszarach zurbanizowanych, gdzie ruch uliczny jest bardzo intensywny, osoby starsze są w większym stopniu narażone na wypadki niż inni dorośli piesi. Częściej poruszają się one pieszo, mimo że pogarsza się ich wzrok, słuch i/lub sprawność umysłowa. Aby osoby starsze mogły uczestniczyć w życiu społecznym, powinno się im zagwarantować bezpieczeństwo i dostępność przestrzeni publicznej. Podstawowym narzędziem zapewniającym bezpieczną mobilność osobom starszym poruszającym się pieszo w aglomeracjach miejskich jest edukacja. Jej odpowiednią jakość można osiągnąć dzięki standaryzacji.

1. OSOBY STARSZE W RUCHU DROGOWYM

Prognozy demograficzne na nadchodzące dziesięciolecia wskazują na postępujące starzenie się społeczeństw krajów uprzemysłowionych. Rysunek 1 przedstawia zmiany w strukturze liczby ludności na świecie w latach 1950 i 2000 oraz prognozę na rok 2050. Można zauważyć, że udział liczby ludności powyżej 65. roku życia w ogólnej liczbie ludności znacząco się zwiększy, z 5% w 1950 do 16% w 2050 roku. Jak wynika z poniższego rysunku starzenie się społeczeństw jest procesem postępującym.



Rys. 1. Liczba ludności w 1950 i 2000 r. na świecie oraz prognoza na 2050 r., z podziałem na grupy wiekowe.

Źródło: [4]

Celem podróży osób starszych jest zazwyczaj chęć skorzystania z różnego rodzaju usług oraz rekreacja. Poruszają się oni pieszo, transportem publicznym oraz samochodami prywatnymi. Ich preferencje w tym zakresie najczęściej mają związek z dostępnością i bezpieczeństwem. Jeśli te warunki nie są spełnione, osoby starsze unikają podróży lub podejmują próby adaptacji do istniejących warunków, narażając się na poważne niebezpieczeństwa oraz niewygodę. Osoby starsze, szczególnie w podeszłym wieku, częściej spacerują, mimo że pogarsza się ich wzrok, słuch i/lub sprawność umysłowa. Na obszarach zurbanizowanych, gdzie ruch uliczny jest bardzo intensywny, są one w większym stopniu narażone na wypadki niż inni dorośli piesi.

Ryzyko odniesienia poważnych obrażeń, a nawet śmierci, rośnie wraz z upływem lat. Wynika to z większej podatności na urazy ludzi w podeszłym wieku – jest bardziej prawdopodobne, że obrażenia poniesione na skutek wypadku drogowego będą goiły się znacznie wolniej i znacznie częściej mogą spowodować komplikacje, a nawet śmierć, niż w przypadku osób poniżej 40. roku życia.

Punktem wyjścia do tworzenia warunków do bezpiecznego, wygodnego i samodzielnego poruszania się osób starszych powinno być odpowiednie projektowanie urbanistyczne oraz strategia transportowa, bazujące na zidentyfikowanych potrzebach tej grupy użytkowników dróg. Obecnie, szeroką aprobatę zyskuje koncepcja uniwersalnego projektowania rozwiązań i usług transportowych przeznaczonych dla każdego, włącznie z osobami starszymi. Projektowanie uniwersalne oznacza proces, w którym rozwiązania i otoczenie są zaprojektowane w taki sposób, aby były przyjazne dla użytkownika i pozbawione barier, a więc dostępne dla każdego, niezależnie od wieku czy możliwości poruszania się. Koncepcja ta kładzie największy nacisk na prostotę, równość, bezawaryjność, elastyczność, minimalny fizyczny/umysłowy wysiłek i dostosowanie. Zastosowanie tych założeń w praktyce umożliwi modyfikację istniejących rozwiązań i usług niskim kosztem i zaadaptowanie ich do potrzeb każdego użytkownika dróg.

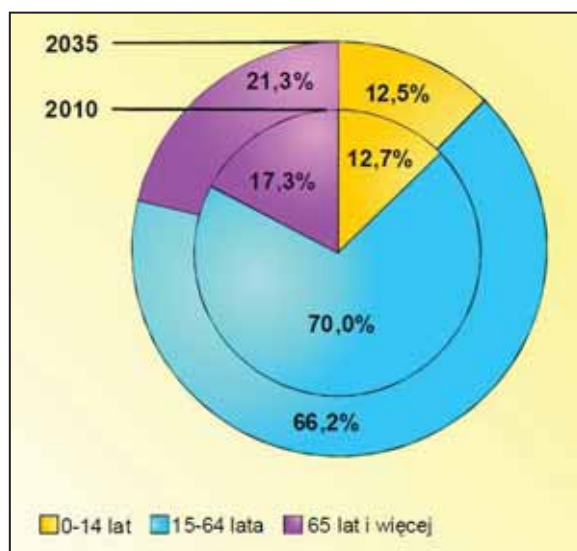
Niestety, często specjalne potrzeby osób starszych są niedostrzegane, lub brakuje o nich wiedzy. Brak jest informacji o istniejących rozwiązaniach lub możliwościach ich wdrożenia. Dlatego niezwykle ważna jest ocena poziomu dostępności i bezpieczeństwa przestrzeni

publicznej z perspektywy samych użytkowników – osób starszych. Ocena ta przynosi podwójną korzyść, gdyż osoby odpowiedzialne za mobilność otrzymają tym samym rzetelną wiedzę, jak mają działać na rzecz bezpieczeństwa i niezależności osób starszych. Jest to także podstawa programów edukacyjnych, których celem jest tworzenie warunków do bezpiecznego, wygodnego i samodzielnego poruszania się osób starszych.

2. STAN BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO W WARSZAWIE W 2011 ROKU ZE SZCZEGÓLNYM UWZGLĘDNIENIEM SYTUACJI OSÓB STARSZYCH

Zagrożenie w ruchu drogowym w stolicy jest obecnie bardzo wysokie. Co 4 dni na warszawskich ulicach ginie człowiek, a każdego dnia co najmniej 3 osoby zostają ranne. Starsi piesi w wieku 65 lat i więcej stanowią najliczniejszą poszkodowaną grupę ofiar.

W 2011 roku ludność m.st. Warszawy wynosiła 1 708 491 osób, w tym 924 674 kobiet i 783 817 mężczyzn. Poniższy rysunek przedstawia rozkład ludności według grup wieku biologicznego, w prognozie demograficznej dla podregionu m. st. Warszawa do 2035 roku, w odniesieniu do stanu z roku 2010.



Rys. 2. Ludność w prognozie demograficznej dla podregionu m. st. Warszawa do 2035 roku, w porównaniu z 2010 r., według biologicznych grup wieku.

Źródło: [8]

Analizując rysunek 2, można stwierdzić, że o ile odsetek ludności w Warszawie w wieku 0-14 lat pozostanie na prawie niezmiennym poziomie, o tyle grupa osób powyżej 65. roku życia powiększy się o 4%, kosztem grupy osób w wieku 15-64 lata, która zmaleje z 66,2% do 70%.

Poniższa tabela przedstawia prognozę liczby ludności dla miasta Warszawy w starszym wieku, z podziałem na płeć, na lata 2015-2035, w odstępach co 5 lat.

8.1. PROGNOZA LUDNOŚCI WEDŁUG PŁCI I GRUP WIEKU (dok.)
Stan w dniu 31 XII
POPULATION PROJECTION BY SEX AND AGE GROUPS (cont.)
As of 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION		2015	2020	2025	2030	2035
<i>o</i> – ogółem <i>m</i> – mężczyźni <i>k</i> – kobiety	<i>total</i> <i>males</i> <i>females</i>					
55–59	<i>o</i>	121335	90293	95746	136917	168592
	<i>m</i>	54334	42142	45841	64235	77721
	<i>k</i>	67001	48151	49905	72682	90871
60–64	<i>o</i>	133162	115982	87531	93124	132905
	<i>m</i>	57554	50639	39967	43756	61468
	<i>k</i>	75608	65343	47564	49368	71437
65–69	<i>o</i>	106628	123996	109393	83613	89325
	<i>m</i>	44183	51820	46433	37291	41163
	<i>k</i>	62445	72176	62960	46322	48162
70–74	<i>o</i>	63291	96228	112993	100928	78137
	<i>m</i>	24228	38032	45292	41310	33794
	<i>k</i>	39063	58196	67701	59618	44343
75–79	<i>o</i>	60469	54017	83189	98824	89522
	<i>m</i>	21193	19362	30959	37472	34812
	<i>k</i>	39276	34655	52230	61352	54710
80–84	<i>o</i>	49802	46016	41978	65729	79259
	<i>m</i>	16486	14765	13802	22480	27643
	<i>k</i>	33316	31251	28176	43249	51616
85 lat i więcej <i>and more</i>	<i>o</i>	44080	49568	50252	48943	65472
	<i>m</i>	13341	14325	13883	13399	18731
	<i>k</i>	30739	35243	36369	35544	46741

Rys. 3. Prognoza liczby ludności Warszawy w latach 2015-2035 w starszym wieku z podziałem na płeć.

Źródło: [9]

Grupą wiekową, wśród której nastąpi najwyższy wzrost ludności w 2035 roku w porównaniu do 2015 r., jest grupa osób w wieku 80-84 lata oraz 75-79 (wzrost o odpowiednio 59% i 48%).

W 2011 r. na ulicach Warszawy doszło do 1056 wypadków. Ranne zostały 1233 osoby. Liczba ofiar śmiertelnych wyniosła 90. Głównym problemem bezpieczeństwa ruchu drogowego w Warszawie jest zagrożenie pieszego. W 2011 r. doszło do 490 wypadków, w których kierowcy najjeżdżali na pieszych. Śmierć poniosło 51 osób, a ranne zostały 462 osoby. Inne rodzaje wypadków pociągnęły za sobą wśród pieszych tylko pięć ofiar śmiertelnych i 11 rannych.

Główną przyczyną wypadków z udziałem pieszych w 2011 r. było nieprawidłowe przejeżdżanie przez kierowców przejść dla pieszych– stwierdzono to w 51% przypadków. Niepokojącym zjawiskiem były też ucieczki kierowców z miejsca wypadku, do którego dochodziło z udziałem pieszego. Do wypadków z udziałem pieszych najczęściej dochodziło na skrzyżowaniach z pierwszeństwem przejazdu oraz na prostych odcinkach dróg.

Spośród wszystkich wypadków drogowych w stolicy w 2011 r., 84% zostało spowodowanych przez kierowców, a tylko 15% przez pieszych. Tylko 2% wszystkich wypadków spowodowali kierowcy znajdujący się pod wpływem alkoholu.

Najwięcej wypadków odnotowano w czerwcu, wrześniu i grudniu (ponad 100), najbezpieczniejszymi miesiącami były natomiast styczeń i listopad (odpowiednio 70 i 71 wypadków). [5]

W porównaniu z pozostałymi uczestnikami ruchu (kierowcy, pasażerowie), piesi stanowią najliczniejszą i najdotkliwiej poszkodowaną grupę ofiar. Poniższa tabela zawiera zestawienie liczby ofiar-piesznych w Warszawie w 2011 roku z podziałem na grupy wiekowe.

Tab. 2. Ofiary wypadków drogowych, w podziale na grupy wiekowe, w Warszawie w 2011 roku.

Rok	2011	
wiek ofiar	liczba ofiar	%
0-6	7	1,3
7-14	26	5
15-24	88	17
25-34	78	15,1
35-44	51	9,8
45-54	66	12,7
55-64	81	15,6
65<	121	23,5
Razem	518	100

Źródło: [5]

3. STANDARDY EDUKACYJNE JAKO NARZĘDZIE ZAPEWNIAJĄCE JAKOŚĆ SZKOLEŃ W ZAKRESIE BEZPIECZNEJ MOBILNOŚCI OSÓB STARSZYCH

Podstawowym narzędziem zapewniającym bezpieczną mobilność osobom starszym poruszającym się pieszo w miastach jest edukacja. Jej odpowiednią jakość zapewnia standaryzacja, dzięki czemu edukacja podlega ustawicznemu doskonaleniu.

Standard jest to przeciętna norma, wzorzec, model albo sposób odpowiadający ustalonym cechom dotyczącym jego jakości [6], służący do porównywania z innymi obiektami.

Standaryzacja w edukacji bezpieczeństwa ruchu drogowego z jednej strony oznacza ujednolicenie, z drugiej określenie minimalnego akceptowalnego poziomu, w odniesieniu do:

- celów kształcenie/szkolenia,
- struktury systemu kształcenia/szkolenia,
- treści kształcenia/szkolenia,
- metod kształcenia/szkolenia,
- form kształcenia/szkolenia,
- środków dydaktycznych,
- kontroli i oceny wyników kształcenia/szkolenia,
- przygotowania kadry pedagogicznej.

Standard w edukacji jest definiowany jako „taki poziom realizacji kształcenia, który można uznać za wystarczające świadectwo, że uczący się osiągnął cel, że spełnił podstawowe wymagania do podjęcia określonych czynności edukacyjnych czy zawodowych”. [2]

Standardy muszą spełniać następujące kryteria:

- zawierać opis oczekiwanego i pożądanego stanu, służącego rozwojowi danego obiektu edukacyjnego,
- stanowić spójną całość,
- być zgodne z prawem,
- być akceptowane społecznie,
- charakteryzować się racjonalnością i uniwersalnością.

Standardy związane są ze wskaźnikami ich osiągnięcia, które odpowiadają na pytanie: „Po czym poznamy, że osiągnęliśmy standard?”.

Standardy edukacyjne mogą odnosić się do:

- osiągnięć uczniów: wiedzy, umiejętności, zrozumienia,

- testów – na początku kolejnych etapów nauczania („na wejściu”), określające umiejętności, zdolności oraz potencjał uczniów oraz umożliwiające pomiar przyrostu wiedzy („na wyjściu”),
- rozwiązań organizacyjnych, dotyczące, np. finansów, budynków, pomocy naukowych,
- programów, rozumiane jako wymagania, którym powinny odpowiadać konstruowane programy,
- sposobności, tj. warunków jakie muszą być zapewnione min. w zakresie wymagań kwalifikacyjnych stawianych nauczycielom, organizacji zajęć dydaktyczno-wychowawczych, wyposażenia,
- treści, które wskazują na to, czego nauczyciel w procesie edukacyjnym ma nauczyć uczniów,
- prezentacji (egzaminacyjne), które określają poziom osiągnięć ucznia. [3, 7]

Celem standaryzacji jest wprowadzenie w wielu dziedzinach życia społecznego i gospodarczego jednolitych norm (standardów). Jedną z takich dziedzin jest edukacja. Należy pilnie stworzyć system szkoleń w zakresie zapewnienia warunków do bezpiecznego, wygodnego i samodzielnego poruszania się osób starszych. Wymaga on ujednoczenia i określenia wskaźników oceny, czyli utworzenia standardów pozwalających zapewniać odpowiednią jakość tych szkoleń, niezależnie od miejsca i podmiotu realizującego taką usługę.

Działalność edukacyjna jest czynnością celową i musi przebiegać według określonego planu i programu. Tworzenie programu edukacyjnego w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa i dostępności osobom starszym poruszającym się pieszo w miastach powinno obejmować następujące trzy etapy:

- Etap 1. Diagnoza – zebranie informacji m.in. o problemie, adresatach programu – ich potrzebach, zagrożeniach,
- Etap 2. Projektowanie – m.in. określenie celów programu, jego koncepcji, zawartości, warunków wdrożenia, kwalifikacji trenerów/wykładowców,
- Etap 3. Ewaluacja – prowadzona w trakcie tworzenia programu i po jego wdrożeniu, w odniesieniu do jego jakości i efektywności.

Adresatami takiego programu powinni być:

- osoby starsze (65+),
- osoby odpowiedzialne za mobilność w mieście,
- kierowcy (w tym motocykliści, rowerzyści),
- urbaniści, dziennikarze, policjanci, nauczyciele.

Program powinien mieć strukturę modułową, obejmującą moduł główny – wspólny dla wszystkich adresatów, oraz moduły skierowane do poszczególnych adresatów: osób starszych, osób odpowiedzialnych za mobilność w mieście, kierowców oraz urbanistów, dziennikarzy, policjantów, nauczycieli. Do udziału w tworzeniu programów należy włączać przedstawicieli poszczególnych grup. Odpowiednia edukacja zarówno osób odpowiedzialnych za mobilność w mieście, jak i innych adresatów programu sprostą oczekiwaniom społecznym oraz pozwoli wyeliminować błędy i nieprawidłowości wynikające z niewiedzy i niewłaściwych postaw.

PODSUMOWANIE

Standardy są istotnym elementem każdego przedsięwzięcia. Odpowiadają za jakość, bezpieczeństwo, niezawodność i wzajemną zgodność usług i produktów różnych wytwórców. Stosowane są również w edukacji. Pełnią doniosłą rolę w szkoleniach, których celem jest dostarczenie odpowiedniej wiedzy na temat bezpiecznej mobilności osób starszych oraz uwrażliwienie decydentów na te problemy. W Polsce, w przeciwieństwie do wielu krajów na świecie, dopiero stoimy przed wyzwaniem, jakie niesie ze sobą demografia, także w

odniesieniu do ruchu drogowego. Należy przy tym uwzględnić niewystarczający stan świadomości i działań na rzecz bezpieczeństwa i dostępności przestrzeni publicznej dla osób starszych, zarówno na poziomie rządowym, jak i lokalnym. Warto więc jak najszybciej podjąć konieczne działania wykorzystując odpowiednią wiedzę pedagogiczną oraz światowe dobre praktyki w tym zakresie.

BIBLIOGRAFIA

1. Jankowska D., Leśnikowska-Matusiak I., Wnuk A., Europejski Rok Aktywności Osób Starszych i Solidarności Międzypokoleniowej (2012) w kontekście bezpieczeństwa ruchu drogowego. Transport Samochodowy nr 4/2012, ITS, Warszawa 2012.
2. Kwiatkowska H., Standardy edukacyjne – doświadczenia polskie i amerykańskie – szkic problematyki, w: Bogaj M. (red.), Problemy standaryzacji w edukacji. AŚ IBE, Kielce-Warszawa 2003.
3. Pilich T., Bauman T., Zasady badań pedagogicznych, Wyd. Żak, Warszawa 2001.
4. seniorsaloud.blogspot.com/2011_06_01_archive.html.
5. Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Warszawie w 2011 roku, ZTM, Warszawa 2012, www.zw.com.pl/arttykul/661784.html, 30.01.2013.
6. Tokarski J. (red.), Słownik Wyrazów Obcych, PWN, 1980.
7. Toruński J., Standardy jakości procesu kształcenia, 27 ZN nr 83, Seria: Administracja i Zarządzanie (10), Akademia Podlaska, Siedlce 2009.
8. www.stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/warsz/ASSETS_prognoza_demograficzna_dla_podr_mst_w_arszawa_do_2035.pdf, 30.01.2013.
9. www.stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/gus/rs_rocznik_demograficzny_2012.pdf, 30.01.2013.

THE ROLE OF EDUCATIONAL STANDARDS IN ASSURING SAFETY AND ACCESSIBILITY OF PUBLIC SPACES IN CITIES FOR OLDER PEOPLE (65+)

Abstract

The article presents the problems of older people with regard to their mobility in larger cities, with Warsaw as an example, and also the necessity to develop educational standards concerning educational programmes dedicated to older people, persons responsible for mobility in cities and others.

Autorzy:

mgr **Dagmara Jankowska** – Instytut Transportu Samochodowego

mgr **Ida Leśnikowska-Matusiak** – Instytut Transportu Samochodowego

mgr **Aneta Wnuk** – Instytut Transportu Samochodowego