

Potrzeby transportowe starzejącego się społeczeństwa¹

ELŻBIETA ZAŁOGA

prof. dr hab., Uniwersytet Szczeciński, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, Katedra Transportu, ul. Cukrowa 8, 71-004 Szczecin, tel.: 91 444-31-54, e-mail: elzbieta.zaloga@wzieu.pl

ZUZANNA KŁOS-ADAMKIEWICZ

dr, Uniwersytet Szczeciński, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, Katedra Transportu ul. Cukrowa 8, 71-004 Szczecin, tel.: 91 444-34-50, e-mail: zuzanna.klos@wzieu.pl

Streszczenie: Średnia długość życia mieszkańca Ziemi wydłuża się. Jest to wynikiem poprawy standardu życia, jak również postępu medycyny. Naturalny proces starzenia ogranicza możliwość poruszania się, wywołuje niepełnosprawność i niejednokrotnie łączy się ze zmianami psychologicznymi, które mają znaczący wpływ na mobilność. Obecne pokolenie osób starszych jest znacznie bardziej aktywne niż poprzednie, jednakże znaczenie poszczególnych środków i sposobów przemieszczania się, w tym transportu publicznego, zmienia się wraz z wiekiem. Potrzeby transportowe osób starszych nie mają charakteru jednorodnego. Podobnie niejednorodna jest grupa osób starszych. Szerokie studia nad mobilnością starzejącego się społeczeństwa rozwiniętych gospodarek wskazują kierunki pożądanych działań w obszarze transportu. W artykule przedstawiono prognozowane zmiany w strukturze demograficznej UE oraz cechy potrzeb transportowych i wzorców mobilności osób starszych. Wskazano na wybrane projekty dotyczące działań na rzecz promocji transportu publicznego wśród osób starszych. Wykorzystano dane statystyczne EUROSTAT i GUS oraz wyniki badań realizowanych w ramach projektów UE.

Słowa kluczowe: transport publiczny, osoby starsze, mobilność.

Wprowadzenie

Zmiany w strukturze demograficznej prowadzące do postępującego procesu starzenia się społeczeństwa są współcześnie jednym z najważniejszych wyzwań ekonomicznych i społecznych rozwiniętych gospodarek. Zjawisko wzrastającego udziału ludzi starszych w strukturze demograficznej państw nazywane jest „srebrzeniem się”, a do słownictwa ekonomicznego weszło pod nazwą „silver economy”. Srebrna gospodarka wyraża działania ukierunkowane na przygotowanie społeczeństwa, organizacji i jednostek do starzenia się, a przede wszystkim na podtrzymanie aktywności i samodzielności osób starszych².

Starzenie się jest bardzo indywidualnym etapem rozwoju, wpisany zarówno w zachodzące zmiany społeczno-gospodarcze i kulturowe grup oraz społeczeństw, w jakich jednostka żyje, jak i w szerszy proces starzenia się innych ludzi³. Dlatego grupa społeczna określana mianem osób starszych, seniorów czy też „trzecim wiekiem” jest hetero-

geniczna w aspekcie zdrowia, samodzielności, potrzeb mobilności czy preferencji podróżniczych.

Starość nie jest pojęciem jednoznacznym. W literaturze przedmiotu wyróżnia się trzy rodzaje starości: biologiczną, psychologiczną oraz społeczną⁴. Każdy rodzaj starości rodzi implikacje dla mobilności seniorów, natomiast transport jest ważnym czynnikiem determinującym starość społeczną, odzwierciedlającą aktywność i udział seniorów w życiu społecznym.

Ludzie starsi jako grupa społeczna

Nie ma powszechnie obowiązującej dolnej granicy wieku dla starości. W licznych opracowaniach naukowych i dokumentach unijnych, także w tym artykule jako dolną granicę wieku, w którym człowiek osiąga starość przyjmuje się 65 lat (65+), w niektórych – 60 lat (60+), a w jednym z najnowszych opracowań dla Komisji Europejskiej⁵ za starsze uznano osoby w wieku 50 lat i powyżej (50+).

Średni wiek mieszkańca UE wynosi 42,8 lat (stan na 1 stycznia 2017 r.). W strukturze demograficznej populacji UE-28 liczącej 511,5 mln osób, blisko jedna piąta (19,5%) osiągnęła wiek 65 lat i więcej⁶. Najwyższy wskaźnik udziału ludzi starszych (65+) w społeczeństwie mają Włochy (22,3%), Grecja (21,5%), Niemcy (21,2%) oraz Portugalia (21,1%), a najniższy Irlandia (13,5%) i Słowacja (15%). Ponadto wyższy od średniej dla UE-28 odsetek ludzi starszych występuje w Bułgarii, Łotwie, Portugalii, Finlandii i Szwecji oraz Chorwacji (tab. 1).

Polska należy do krajów o najniższym udziale grupy wiekowej 65+ w strukturze demograficznej (16,5%), jednakże zjawisko starzenia się społeczeństwa polskiego pogłębia się (15,4% w 2015 r.), co obrazuje rysunek 1.

W perspektywie następnych dekad starsi ludzie będą najszybciej rosnącym segmentem populacji w większości rozwiniętych krajów Europy. Pomiędzy 2017 a 2080 rokiem udział starszych osób w społeczeństwie UE wzrośnie z 19,5% do 29,1%⁷. Co trzecia osoba w społeczeństwie europejskim będzie osobą starszą. Podwoi się liczba osób w wieku 80 lat i więcej (z 5,5% w 2017 roku do 9,1 w 2040 oraz

¹ ©Transport Miejski i Regionalny, 2019. Wkład autorów w publikację: E. Załoga 50%, Z. Klos-Adamkiewicz 50%.

² P. Szukalski, *Trzy kolory: srebrny. Co to takiego silver economy*, „Polityka Społeczna” 5–6, 2012.

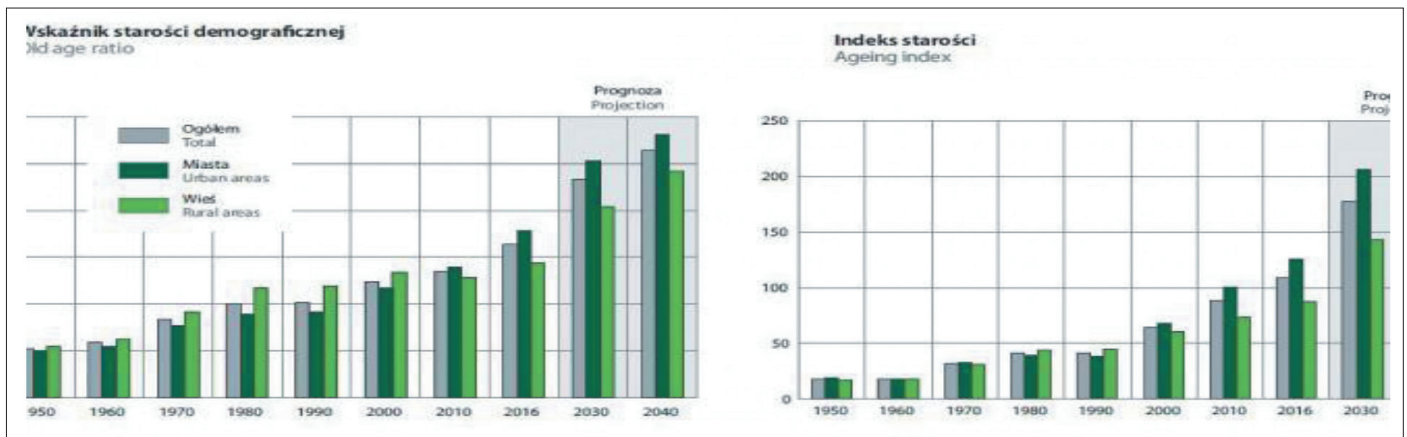
³ *Indywidualne aspekty starzenia się. Między możliwościami a ograniczeniami*, red. A. Stogowski, S. Dziegielewska-Gęsiak, Wyd. Naukowe Wyższej Szkoły Nauk Humanistycznych i Dziennikarstwa w Poznaniu, Poznań 2013.

⁴ Za: K. Solecka, *Potrzeby osób starszych w zakresie mobilności w mieście*, „Autobusy” 2018, nr 6.

⁵ *The silver economy, Executive summary*, European Union 2018.

⁶ *Population structure and ageing*. Eurostat, Statistics explained, www.eu.eurostat (dostęp: 5.12.2018)

⁷ *Population*, 2018.



Rys. 1. Proces starzenia się polskiego społeczeństwa

Źródło: Atlas demograficzny Polski, GUS 2017, za: www.forsal.pl (dostęp 12.12.2018)

Tabela 1

Struktura demograficzna Unii Europejskiej w 2017 roku według grup wieku			
Wyszczególnienie	0-14 lat [%]	15-64 lat [%]	65 lat i powyżej [%]
EU-28	15,6	64,9	19,5
Belgia	17,0	64,6	18,5
Bułgaria	14,1	65,2	20,7
Czechy	15,6	66,7	18,8
Dania	16,7	64,3	19,1
Niemcy	13,4	65,4	21,2
Estonia	16,6	64,4	19,3
Irlandia	21,1	65,4	13,5
Grecja	14,4	64,0	21,5
Hiszpania	15,1	66,0	19,0
Francja	18,3	62,5	19,2
Chorwacja	14,5	65,8	19,6
Włochy	13,5	64,1	22,3
Cypr	16,3	68,1	15,6
Łotwa	15,6	64,6	19,9
Litwa	14,8	65,9	19,3
Luksemburg	16,2	69,5	14,2
Węgry	14,5	66,8	18,7
Malta	14,1	67,0	18,8
Holandia	16,3	65,2	18,5
Austria	14,4	67,1	18,5
Polska	15,1	68,3	16,5
Portugalia	14,0	64,9	21,1
Rumunia	15,6	66,2	17,8
Słowenia	14,9	66,2	18,9
Słowacja	15,5	69,5	15,0
Finlandia	16,2	62,8	20,9
Szwecja	17,6	62,6	19,8
Wielka Brytania	17,8	64,1	18,1

Źródło: Eurostat, ec.europa.eu/Eurostat/statistics-explained/images/b/bc/Population... (dostęp 15.12.2018)

12,7% w 2080 roku). Udział osób grupy wiekowej 15–64 lat zmniejszy się z 65% w 2017 roku do 55,6% w 2080. W populacji osób starszych dominować będą kobiety, zwłaszcza w grupie wiekowej powyżej 75 lat. Przewiduje się, że długość życia UE wzrośnie w przypadku mężczyzn z 76,7 lat w 2010 roku do 85,6 lat w 2060 roku, a kobiet odpowiednio z 82,5 do 89,1 lat⁸.

⁸ B.P. Shrestha, A. Millonig, N.B. Hounsell, M. McDonald, *Review of public transport needs of older people in European context*, „Population Ageing”, 2017, Springerlink.com

Wraz z wiekiem pogłębia się niepełnosprawność osób oraz pojawiają się ograniczenia w poruszaniu się. Światowa Organizacja Zdrowia (WHO) zdefiniowała pojęcie niepełnosprawności, uwzględniając trzy stany zdrowia człowieka⁹:

- niepełnosprawność (*impairment*) – każda utrata sprawności lub nieprawidłowość w budowie czy funkcjonowaniu organizmu pod względem psychologicznym, psychofizycznym lub anatomicznym;
- niepełnosprawność (*disability*) – każde ograniczenie bądź niemożność (wynikająca z niepełnosprawności) prowadzenia aktywnego życia w sposób lub zakresie uznawanym za typowe dla człowieka;
- ograniczenie w pełnieniu ról społecznych (*handicap*) – ułomność określonej osoby wynikająca z niepełnosprawności lub niepełnosprawności, ograniczająca lub uniemożliwiająca pełną realizację roli społecznej odpowiadającej wiekowi, płci oraz zgodnej ze społecznymi i kulturowymi uwarunkowaniami.

W polskiej regulacji¹⁰ niepełnosprawność oznacza trwałą lub okresową niezdolność do wypełniania ról społecznych z powodu stałego lub długotrwałego naruszenia sprawności organizmu, w szczególności powodującą niezdolność do pracy.

W UE jedna na sześć osób jest niepełnosprawna¹¹. W Polsce liczba osób niepełnosprawnych wynosiła w 2011 roku 4 697,0 tysięcy, co stanowi 12,2% ludności kraju (14,3% w 2002 roku). Są to dane charakteryzujące niepełnosprawność prawną (orzeczenie niepełnosprawności). Duża grupa osób dotknięta jest niepełnosprawnością sensoryczną, na którą składają się dysfunkcje narządu wzroku i słuchu, stanowiące często istotną barierę mobilności.

Poziomy niepełnosprawności oraz jej typy (sensoryczne i motoryczne) różnią się od siebie wymaganiami, barierami

⁹ Za: A. Wysocka, Z. Klos-Adamkiewicz, *Aspekty bezpieczeństwa, mobilności osób niepełnosprawnych oraz prawa użytkowników transportu*, „Zeszyty Naukowe” nr 792, Problemy Transportu i Logistyki nr 24, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2013.

¹⁰ Ustawa z dnia 27 sierpnia 1997 r. o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych. Dz.U.1997, nr 123, poz. 776.

¹¹ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów: Europejska strategia w sprawie niepełnosprawności 2010–2020. Odnowione zobowiązanie budowania Europy bez barier. Bruksela, dnia 15.11.2010, KOM (2010) 636 wersja ostateczna.

i warunkami dostępności, co w konsekwencji ogranicza dostosowanie infra- i suprastruktury do potrzeb wszystkich niepełnosprawnych (obniżenie wysokości krawężników jest pomocne dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, natomiast stwarza zagrożenie dla osób niewidomych nie mogących odróżnić w takim przypadku jezdnii od chodnika). W przypadku transportu zbiorowego również istnieją ograniczenia i utrudnienia – inne dla osób z niepełnosprawnością motoryczną i inne z sensoryczną. Dlatego też ważne jest odpowiednie zastosowanie rozwiązań spełniających wymagania tych grup pasażerów¹².

Przyjmuje się, że średnia długość życia bez jakiegokolwiek oznaki niepełnosprawności wynosi w UE dla kobiet 63,3 lata, a dla mężczyzn 62,2 lata. Przy zakładanej długości życia w UE wynoszącej w 2015 roku dla kobiet 83,3 lata oraz dla mężczyzn 77,9 lat, okres ograniczeń w mobilności z tytułu niepełnosprawności może trwać, średnio ujmując, 20 lat w przypadku kobiet i 15 lat w przypadku mężczyzn.

Zagrożenie wykluczeniem osób starszych i niepełnosprawnych z dostępu do usług transportowych jest najczęściej rozważane w odniesieniu do transportu zbiorowego w miastach. Problematyka ta wymaga jednak szerszego spojrzenia w kontekście potrzeb transportowych mieszkańców regionów, gdzie dostępność usług publicznego transportu zbiorowego jest często ograniczona.

Potrzeby transportowe osób starszych

Osoby starsze stanowią najliczniejszą grupę w kategorii osób z ograniczoną możliwością poruszania się.

Rosnący udział osób starszych w społeczeństwie wywołuje potrzebę dostosowań w wielu obszarach życia społeczno-gospodarczego. Ważnym obszarem dostosowań jest transport z uwagi na istotny związek między mobilnością osób starszych a jakością ich życia i poziomem inkluzji społecznej. Działania w tym obszarze powinny iść w kierunku zapewnienia bezpiecznego i dostępnego transportu, jak również zmiany dotychczasowego podejścia do planowania i zarządzania transportem. Poznanie potrzeb mobilności ludzi starszych jest trudniejsze niż w przypadku osób w wieku szkolnym czy produkcyjnym nie tylko z uwagi na inny charakter tych potrzeb (fakultatywne), ale także z tego powodu, że jest to niejednorodna grupa pod względem poziomu sprawności, stanu zdrowia, stylu życia.

Osoby starsze, w zdecydowanej większości podróżują, by zaspokoić swoje potrzeby dotyczące sektora usług (m.in. usługi medyczne), jak również w celach towarzyskich czy zakupowych. Wybór sposobu przemieszczania się zależy w głównej mierze od dostępności wybranych środków transportu, jak również kwestii związanych z bezpieczeństwem przemieszczania się. Jeśli te podstawowe przesłanki nie zostają spełnione, osoby starsze często rezygnują z podróży lub też starają się dostosować do istniejących rozwiązań, co bywa dla nich niewygodne, a cza-

sem niebezpieczne. Na obszarach miejskich, gdzie ruch uliczny jest duży, osoby starsze są bardziej niż inne grupy mieszkańców narażone na niebezpieczne sytuacje. Ryzyko urazu rośnie wraz z wiekiem, jak również czas dochodzenia do zdrowia jest dłuższy i mogą się z nim wiązać dodatkowe komplikacje.

W literaturze przedmiotu można spotkać liczne badania w zakresie potrzeb i wzorców mobilności osób starszych¹³. Jednym z przykładów są badania dokonane w 2013 i 2014 roku w Brnie i Bratysławie. Można zauważyć, że mieszkańcy tych miast, w wieku powyżej 70 roku życia, coraz rzadziej do realizacji codziennych podróży chcą korzystać z samochodów osobowych (mimo iż jest to dominujący środek transportu) i wybierają transport publiczny. Natomiast w przypadku seniorów z Bratysławy zauważono znacznie większe zainteresowanie podróżami pieszymi, aniżeli w przypadku mieszkańców Brna. W obu miastach wykorzystanie samochodów osobowych było większe wśród mężczyzn aniżeli kobiet. W Bratysławie niemal połowa podróży jest dokonywana pieszo, pomimo, iż transport publiczny jest darmowy dla osób powyżej 70 roku życia, a dostępność przestrzenna i czasowa przystanków jest na akceptowalnym poziomie¹⁴. W Niemczech, w ramach badań ANBINDUNG, opracowanych dalej przez Rupprecht Consult, wskazano na niezbędne usprawnienia w zakresie transportu publicznego, które skłoniłyby osoby starsze, korzystające głównie z samochodów osobowych, do wyboru alternatywnego sposobu przemieszczania się (tab. 2).

Przedstawione wyniki badań wskazują potaniecie podróży jako najważniejsze działanie zwiększające dostępność transportu publicznego dla osób starszych. Postulat ten jest realizowany przez wiele europejskich miast, które proponują system ulg lub całkowite zwolnienie osób starszych z opłat za korzystanie z transportu publicznego.

W przypadku Europy Zachodniej¹⁵, Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej¹⁶ oraz Australii¹⁷ najczęściej wybieranym środkiem transportu wśród osób powyżej 64 roku życia jest samochód osobowy. Wiele czynników na to wpływa, w dużej mierze odległość do najbliższego przystanku transportu publicznego, liczba przesiadek i konieczność zmiany środka transportu w trakcie realizacji podróży transportem publicznym oraz niedostosowanie pojazdów transportu zbiorowego do potrzeb osób o ograniczonej

¹³ Zobacz: L.T. Truong, S. Semenahalli, *Exploring mobility of older people: a case study of Adelaide*; G. Musa, *Travel behaviour: A study of older Malaysians*; X.Hu, J. Wang, L. Wang, *Understanding the travel behaviour of elderly people in the developing country: a case study of Changchun, China*.

¹⁴ Szerzej: M. Šimeček, V. Gabrhel, *Travel behaviour of seniors in Eastern Europe: a comparative study of Brno and Bratislava*. European Transport Research Review, 2018, s. 10–16.

¹⁵ J-D. Schmöcker, M.A. Quddus, R.B. Noland, M.G.H. Bell, *Mode choice of older and disabled people: a case study of shopping trips in London*, Journal of Transport Geography, Volume 16, 2008, s. 257–267.

¹⁶ J. Pucher, J.L. Renne, *Rural mobility and mode choice: evidence from the 2001 National Household Travel Survey*. Transportation, Volume 32, 2005, s.165–186.

¹⁷ S. Rosenbloom, *Sustainability and automobility among the elderly: an international assessment*, Transportation, Volume 28, 2001, s. 375–408.

¹² *Aspekty bezpieczeństwa...*, op.cit., s. 154.

Tabela 2

Kierunki usprawnień w transporcie publicznym postulowane przez osoby starsze	
Konieczne usprawnienia	Punktacja
Tańsza podróż	4,13
Większe bezpieczeństwo w kontekście napaści i nękania	4,02
Łatwość zakupu biletu	3,71
Zmniejszenie anonimowości	3,68
Większa liczba toalet	3,64
Poprawa wizerunku transportu publicznego	3,54
Bezpieczeństwo podróżowania w kontekście mniejszej liczby wypadków komunikacyjnych	3,44
Łatwiejsza obsługa drzwi pojazdów transportu publicznego	3,35
Ograniczenie wysiłku fizycznego	3,22
Poprawa komfortu	3,12
Łatwiejszy dostęp	3,07
Lepsza orientacja	3,02
Możliwość podróżowania z własnym rowerem w środkach transportu publicznego	2,83
Krótszy czas podróży	2,59
Punktacja według skali od 0 do 5, gdzie 0 oznacza mało ważne usprawnienie, a 5 – bardzo ważne	

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Rupprecht Consult, *Older People and Public Transport*, Köln, 2007, file://C:/Users/user/Downloads/Final_Report_Older_People_protect.pdf (data dostępu: 07.02.2019)

sprawności poruszania się¹⁸. Do tego dochodzą czynniki psychologiczne, gdyż osoby starsze postrzegają podróż samochodem jako przejaw wolności osobistej, niezależności, posiadania kontroli nad swoim życiem¹⁹, niezależnie od tego, czy wykorzystują samochód jako kierowcy, czy pasażerowie.

Jednak ogólne wnioski z badania wskazują, że osoby starsze, bez względu na wybór sposobu przemieszczania się, cierpią głównie z powodu wzrastającego ruchu ulicznego²⁰. Fakt ten ma większe znaczenie w przypadku mobilności tej grupy, aniżeli w przypadku młodszych grup wiekowych. W konsekwencji osoby starsze, realizując mniej podróży, popadają w izolację, rezygnują z podróży lub ograniczają ją z powodu samego procesu jej planowania i konieczności pokonywania barier w dostępie do transportu (fizycznych i psychicznych).

Przykłady działań na rzecz mobilności osób starszych

Osoby starsze jako najbardziej dogodną formę transportu wskazują samochód i podróż piesze. Podróż rowerem lub środkami transportu publicznego jest jedną z najrzadziej wybieranych możliwości. Osoby starsze stanowią zmotoryzowaną grupę społeczną, silnie przywiązaną emocjonalnie do własnych samochodów. Ma to istotne znaczenie w kontekście działań związanych z zarządzaniem mobilnością i próbach pozyskania osób starszych jako pasażerów publicznego transportu zbiorowego²¹.

W ostatnich latach pojawiło się wiele inicjatyw i projektów służących rozwiązaniu problemów mobilności osób starszych. Prowadzone są kampanie mające na celu przekazywanie w odpowiedni sposób informacji na temat funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, a także promowania aktywnego stylu życia i wzrostu mobilności osób starszych.

Jednym z bardziej znanych projektów europejskich, który dotyczył mobilności osób starszych, był GOAL (Growing Older and stAying mobiLe)²². W ramach działań podjętych w trakcie trwania projektu ustalono listę następujących priorytetów:

- zebranie danych dotyczących zachowań transportowych osób starszych w odniesieniu do podróży pieszych i rowerem;
- wskazanie motywacji do podróży pieszych i rowerem wśród osób starszych;
- zbadanie powodów zmiany środka transportu z samochodu osobowego na inny sposób przemieszczania się;
- stworzenie metodologii mających na celu ocenę korzyści wynikających z wdrażania działań skierowanych do osób starszych w ramach transportu publicznego;
- identyfikacja wymagań w odniesieniu do informacji na temat sposobów transportu i wykorzystania mediów społecznościowych dla osób starszych;
- ocena wpływu i możliwości rozwoju przyszłych technologii służących osobom starszym, które nadal chcą korzystać z samochodów osobowych;
- rozwój programów służących wsparciu starszych osób decydujących się na jazdę samochodem.

W ramach tego programu zwrócono szczególną uwagę na wcześniej wspomniany fakt dużego zróżnicowania wśród grupy wiekowej osób starszych (innym projektem, który również podkreśla niejednorodny charakter tej grupy wiekowej, był *Seniors*²³ czy *Guide*²⁴). Na podstawie badań wyróżniono pięć grup osób starszych. Grupy te różniły się poziomem codziennej aktywności, trybem prowadzonego życia, stanem zdrowia czy też znajomością najnowszych technologii. To pomogło również odpowiednio dostosowywać działania w projekcie²⁵.

Kolejnym projektem, który zakończył się w 2011 roku, był AENEAS (*Attaining Energy-Efficient Mobility in an Ageing Society*)²⁶, gdzie jednym z miast partnerskich był Kraków. W ramach projektu założono m.in.:

- wymianę dobrych praktyk między europejskimi miastami w zakresie energooszczędnej mobilności w starzejącym się społeczeństwie poprzez tzw. „*Good Practice Exchange Ring*” (wymianę dobrych praktyk);

¹⁸ D. Metz, *Transport policy for an ageing population*, Transport Review, Volume 23, 2003, s.375–386.

¹⁹ J. Berg, L. Levin, M. Abramsson, J-E. Hagberg, „I want complete freedom”: car use and everyday mobility among the newly retired, European Transport Research Review, 2015, 7(4), s. 1–10.

²⁰ *Review of Public Transport Needs*, op.cit. s. 347

²¹ E. Raczyńska-Buława, *Mobilność osób starszych. Dlaczego nie transport publiczny?*, Technologia Transportu Samochodowego, 1–2, 2017, s. 24–34.

²² Szerzej: <http://www.goal-project.eu/> (dostęp: 07.02.2019)

²³ <http://www.seniors-project.eu/> (dostęp: 07.02.2019)

²⁴ <http://www.guide-project.eu/> (dostęp: 07.02.2019)

²⁵ Szerzej: GOAL. Transport needs for an ageing society. Action Plan. <http://www.goal-project.eu/images/goal-action-plan.pdf> (dostęp: 07.02.2019)

²⁶ <http://www.aeneas-project.eu/?page=home> (dostęp: 07.02.2019)

- umożliwianie korzystania z energooszczędnych środków transportu w pięciu miastach europejskich przez osoby starsze i zachęcanie ich do tego poprzez konkretne działania w zakresie zarządzania, szkolenia, podnoszenia świadomości i komunikowania się w dziedzinie mobilności;
- podniesienie świadomości na temat wyzwań związanych z energooszczędną mobilnością miejską w starzejącym się społeczeństwie;
- umożliwienie kluczowym podmiotom rozwiązania wspomnianych powyżej problemów poprzez zastosowanie udanych, nietechnologicznych rozwiązań.

Ponadto można wymienić wiele mniejszych działań realizowanych przez europejskie miasta w zakresie poprawy mobilności osób starszych. Dotyczą one zarówno działań informacyjnych (Zagrzeb w Chorwacji, Offenbach am Main w Niemczech), uświadamiających zalety transportu publicznego (Thun w Szwajcarii, Monachium w Niemczech), jak również promujących podróże rowerem (Rivas Vacia Madrid w Hiszpanii, Oerebro w Szwecji)²⁷.

Podsumowanie

Badanie potrzeb transportowych osób starszych jest trudnym zadaniem, biorąc pod uwagę charakter tych potrzeb oraz wewnętrzne, mocne zróżnicowanie tej grupy wiekowej. Należy podejmować działania służące zapewnieniu dostępności transportu publicznego, jak i innych systemów mobilności, biorąc pod uwagę specyficzne cechy wynikające z ograniczeń, głównie fizycznych, osób starszych. Należy zadbać o systemy informacji o usługach transportowych dedykowane tej grupie osób, jak również spełniać wymogi bezpieczeństwa i ochrony w środkach transportu, na przystankach i w ruchu ulicznym.

Podkreślenia wymaga rola transportu w przestrzennym zagospodarowaniu miast. Szczególny nacisk należy kłaść na dostępność transportową takich miejsc jak przychodnie, szpitale, punkty usługowe, biblioteki, muzea czy sklepy. Dostępność transportową determinuje nie tylko sieć komunikacji publicznej i bliskość przystanku, ale także dostępność parkingów.

Istotnym zagadnieniem jest zmiana przyzwyczajzeń transportowych osób starszych. Służyć temu będą działania promujące transport publiczny, uwzględniające preferencje cenowe i jakościowe osób starszych wobec usług, a także oferta nowych usług, tzw. na żądanie.

Literatura

1. Szukalski P., *Trzy kolory: srebrny. Co to takiego silver economy*, „Polityka Społeczna”, 2012, nr 5–6.
2. *Indywidualne aspekty starzenia się. Między możliwościami a ograniczeniami*, red. A. Stogowski, S. Dzięgielewska-Gęsiak, Wyd. Naukowe Wyższej Szkoły Nauk Humanistycznych i Dziennikarstwa w Poznaniu, Poznań 2013.
3. Solecka K., *Potrzeby osób starszych w zakresie mobilności w mieście*, „Autobusy”, 2018, nr 6.
4. *The Silver Economy*, Executive summary, European Union, 2018.
5. *Population structure and ageing*. Eurostat, Statistics explained, www.eu.eurostat (dostęp 5.12.2018)
6. *Atlas demograficzny Polski*, GUS 2017, za: www.forsal.pl (dostęp 12.12.2018).
7. Shrestha B.P., Millionig A., Hounsell N.B., McDonald M., *Review of public transport needs of older people in European context*, „Population Ageing”, 2017, Springerlink.com
8. Wysocka A., Kłos-Adamkiewicz Z., *Aspekty bezpieczeństwa, mobilności osób niepełnosprawnych oraz prawa użytkowników transportu*, „Zeszyty Naukowe” nr 792, Problemy Transportu i Logistyki, nr 24, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2013.
9. Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów: *Europejska strategia w sprawie niepełnosprawności 2010–2020. Odnowione zobowiązanie budowania Europy bez barier*. Bruksela, dnia 15.11.2010, KOM (2010) 636 wersja ostateczna.
10. Truong L.T., Semenahalli S., *Exploring mobility of older people: a case study of Adelaide*; Musa G., *Travel behaviour: A study of older Malaysians*; Hu X., Wang J., Wang L., *Understanding the travel behaviour of elderly people in the developing country: a case study of Changchun, China*.
11. Šimeček M., Gabrhel V., *Travel behaviour of seniors in Eastern Europe: a comparative study of Brno and Bratislava*, European Transport Research Review, 2018.
12. Rupprecht Consult, *Older People and Public Transport*, Köln, 2007, file:///C:/Users/user/Downloads/Final_Report_Older_People_protect.pdf (data dostępu: 07.02.2019).
13. Schmöcker J-D., Quddus M.A., Noland R.B., Bell M.G.H., *Mode choice of older and disabled people: a case study of shopping trips in London*, „Journal of Transport Geography”, 2008, Volume 16,
14. Pucher J., Renne J.L., *Rural mobility and mode choice: evidence from the 2001 National Household Travel Survey*, „Transportation”, 2005, Volume 32.
15. Rosenbloom S., *Sustainability and automobility among the elderly: an international assessment*, „Transportation”, 2001, Volume 28.
16. Metz D., *Transport policy for an ageing population*, „Transport Review”, 2003, Volume 23.
17. Berg J., Levin L., Abramsson M., Hagberg J-E., *“I want complete freedom”: car use and everyday mobility among the newly retired*, „European Transport Research Review”, 2015, vol. 7(4).
18. Raczyńska-Buława E., *Mobilność osób starszych. Dlaczego nie transport publiczny?* „Technika Transportu Szynowego”, 2017, nr 1–2.
19. <http://www.goal-project.eu/> (dostęp: 07.02.2019)
20. <http://www.seniors-project.eu/> (dostęp: 07.02.2019)
21. <http://www.guide-project.eu/> (dostęp: 07.02.2019)
22. GOAL. Transport needs for an ageing society, Action Plan. <http://www.goal-project.eu/images/goal-action-plan.pdf> (dostęp: 07.02.2019).
23. <http://www.aeneas-project.eu/?page=home> (dostęp: 07.02.2019)

²⁷ Więcej przykładów działań oraz case studies można uzyskać na stronie: <http://www.eltis.org/pl> (dostęp: 08.02.2019)