

JANKOWSKA Dagmara

PROBLEMY STARZEJĄCEGO SIĘ SPOŁECZEŃSTWA W BADANIACH NAUKOWYCH W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

Streszczenie

Problem osób starszych w ruchu drogowym coraz częściej staje się przedmiotem rozważań naukowców, a także jest podejmowany podczas różnego rodzaju debat społecznych, oraz w sytuacjach kiedy w wypadek drogowy zaangażowana jest osoba starsza. Próba odpowiedzi na pytanie czy starsi kierowcy stanowią realne zagrożenie w ruchu drogowym może być trudna. Często wysuwane są postulaty, aby starsze osoby poddawane były regularnym badaniom lekarskim oraz innym testom weryfikującym ich zdolność do prowadzenia pojazdów. Tymczasem, według badań osoby powyżej 65. roku nie stanowią homogenicznej grupy. Nie istnieją także jednoznaczne dowody na to, że osoby starsze stanowią większe zagrożenie w ruchu drogowym niż osoby w młodszym wieku. Osoby starsze są natomiast bardziej zależne od transportu indywidualnego, zwłaszcza w obszarach pozamiejskich. Wprowadzenie obowiązkowych badań lub testów spowodowałoby, że dla wielu starszych osób uczestnictwo w życiu społecznym stałoby się niemożliwe. W artykule przedstawiono badania i ich wyniki prowadzone przez światowe jednostki naukowe w tym zakresie.

WSTĘP

Prawo do mobilności powinno być zagwarantowane wszystkim obywatelom, bez względu na status społeczny, wiek itp. Nie wszyscy starsi kierowcy stanowią zagrożenie w ruchu drogowym. Ponadto są oni sprawcami lżejszych w skutkach wypadków drogowych. Osoby starsze są częściej poszkodowane na drodze, a 2/3 starszych umiera jako ofiary młodych kierowców. Samochód dla starszych osób oznacza wolność i mobilność, nie muszą być oni zależni od innych. Jednocześnie należałoby położyć większy nacisk na promocję transportu publicznego. Dla osób starszych ważniejsza od poziomu życia jest jego jakość.

Obecnie termin „starzejące się społeczeństwo” jest używany rzadziej, mówi się raczej o starszym wieku jako o „latach jakości”. W przeszłości w różnych epokach pojęcia starości i młodości różniły się od siebie. Oczekiwana długość życia zmienia się wraz ze starzeniem, inna jest w momencie urodzenia, inna w wieku 20, 40 czy 60 lat. Istnieją także różnice pomiędzy kobietami i mężczyznami w poszczególnych krajach.

Obecnie w Europie za osoby młode uważane są te do 42. roku życia. Czas na założenie rodziny to okres do około 45. roku życia. Przyjmuje się, że młodzi starsi to osoby w wieku 65-74 lata.

Jako przykład podejścia do problemu starszych kierowców, można przytoczyć austriacką politykę transportową, w której obowiązkowe testy lub badania lekarskie nigdy nie były rozważane, mimo że unijna dyrektywa dotycząca praw jazdy na to pozwala. Większy nacisk kładziony jest na stosowanie środków zwiększających świadomość społeczeństwa w kwestii

starszych kierowców, które mają spowodować zachowanie przez nich mobilności tak długo jak to tylko możliwe. Jednocześnie zmiana struktury wiekowej stanowić będzie wyzwanie dla działań podejmowanych przez rząd, dlatego należy przyspieszyć badania w tym zakresie.

Prognozy Austriackiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (KfV) pokazują, że za około 20 lat 1/3 kierowców będzie miała powyżej 60 lat. Dlatego podjęto już działania mające pomóc znaleźć odpowiedź na pytanie, jaki wpływ będzie miał ten fakt na bezpieczeństwo na drodze. Naukowcy na całym świecie pracują nad znalezieniem optymalnych rozwiązań i rozważają problem z różnych punktów widzenia. W KfV od dawna prezentowany jest pogląd, iż wprowadzenie obowiązkowych testów dla starszych kierowców i wykluczenie ich z ruchu drogowego ze względu na wiek nie jest właściwą polityką na przyszłość. Fakt, że człowiek się starzeje nie oznacza, że traci swoje umiejętności. Człowiek zmienia się wraz z wiekiem, jednak zgromadzone przez lata doświadczenia pomagają zrekompenzować niektóre deficyty fizyczne, które mogą wystąpić w późniejszym wieku. Ważne jest aby umieć obiektywnie ocenić własne możliwości. Nie należy wprowadzać ograniczeń dla starszych osób w prowadzeniu samochodu, tym bardziej że nie są one gorszymi kierowcami niż inni i nie muszą udowadniać, że potrafią prowadzić samochód. System drogowy powinien być dostosowany do ludzi, a nie na odwrót.

1. PRZYKŁADY BADAŃ NAD STARSZYMI UCZESTNIKAMI RUCHU DROGOWEGO W INNYCH KRAJACH

1) Projekt Safe Move

Szwedzki Narodowy Instytut Badawczy ds. Dróg i Transportu (VTI) realizuje we współpracy z partnerami z Francji (w tym przez Instytut IFFSTAR) projekt Safe Move. Projekt rozpoczął się w 2012 roku i potrwa do 2015 r. Celem Safe Move jest poprawa bezpiecznej mobilności wśród starszych kierowców poprzez:

- określenie czynników determinujących regulacje dotyczące kierowania pojazdem (np. czynniki prowadzące do niedoszacowania lub przeszacowania możliwości prowadzenia pojazdu),
- przystosowanie do potrzeb starszych kierowców systemów wspomagania kierowcy, które mają na celu przedłużenie możliwości prowadzenia przez nich pojazdów – wykorzystanie systemów ADAS (Adaptive Driving Assistance Systems),
- opracowanie i ewaluację programu szkolenia (do realizacji na symulatorze), wspierającego zmiany zachodzące wraz z wiekiem u osób starszych oraz systemu zarządzania procesem szkolenia starszych kierowców.

Realizacja zadań w projekcie polega na analizie literatury, przeprowadzeniu badania ankietowego wśród grupy docelowej projektu (kierowców 70+), badania w ruchu drogowym, szkolenia na symulatorze jazdy oraz opracowaniu systemów wspomagających kierowców.

Celem badania przeprowadzonego za pomocą kwestionariuszy ankiet było otrzymanie odpowiedzi na pytanie, jak starsze osoby (70+) oceniają swój stan zdrowia oraz umiejętności jako kierowców. Realizatorzy projektu chcieli także poznać, które sytuacje stanowią największe wyzwanie w ruchu drogowym dla starszych kierowców oraz zidentyfikować te osoby, które są mniej lub bardziej pewne swoich umiejętności jako kierowcy. W Szwecji próba badawcza objęła 3 tys. osób z prawem jazdy kategorii B, urodzonych przed 1941 r. Odpowiedzi zwróciło 65% respondentów, z czego 70% to aktywni kierowcy, a 30% przestało już prowadzić pojazd; średnia wieku respondentów to 77 lat dla kierowców (przedział wiekowy 71-95 lat) i 82 lata dla tych, którzy przestali prowadzić samochód (przedział wiekowy 71-105 lat). Kwestionariusz ankiety zawierał 85 pytań i był rozsyłany drogą pocztową, w międzyczasie rozesłano także jednorazowo list przypominający.

We Francji próba była mniejsza – 1200 kierowców w wieku powyżej 70 lat, wywiady zostały przeprowadzone osobiście przez ankieterów.

W Szwecji na pytanie jak starsi kierowcy oceniają swój ogólny stan zdrowia w skali od 1 do 5, gdzie 1 – bardzo źle, a 5 – bardzo dobrze, 44% oceniło na 4. Zmysły wzroku 44% oceniło na 4, a słuchu 39% na 5. Wśród chorób/ograniczeń najczęściej nękających respondentów znalazły się pogorszenie wzroku (31%), pogorszenie słuchu (33%), ograniczona mobilność (18%), problemy ze snem (12%), choroby wpływające na możliwości poznawcze (2%). Tylko dla 2% respondentów problemy ze wzrokiem utrudniają prowadzenie pojazdu, a dla 1% ograniczona mobilność ma negatywny wpływ na kierowanie samochodem.

Respondenci średnio pokonywali dystans 100 km na tydzień (mężczyźni 125 km, kobiety 50 km), odbywając przy tym najczęściej od 2 do 5 podróży tygodniowo.

Około 7% badanych zmieniło swoje nawyki jako kierowcy z powodu poczucia zagrożenia w ruchu drogowym. Do najtrudniejszych sytuacji w ruchu drogowym respondenci zaliczyli jazdę:

- w trudnych warunkach atmosferycznych (deszcz, mgła itp.) – 58%,
- po nieznanym terenie – 57%,
- po zmroku – 54%,
- pod światło – 50%.

Na pytanie o trudne sytuacje, które starsze osoby starają się unikać, respondenci podali jazdę:

- w trudnych warunkach atmosferycznych – 57%,
- po śliskiej nawierzchni – 49%,
- po nieznanym terenie – 47%,
- po zmroku – 45%.

51% respondentów zmieniło swoje nawyki wraz z upływem czasu, a wśród nich:

- 2,3% jeździ na dłuższych dystansach, 36,9% – na krótszych, 60,8% nie zmieniło długości pokonywanych tras,
- 5,7% prowadzi samochód częściej, 30,6% – rzadziej, 63,8% nie zmieniło częstotliwości,
- 0,5% jeździ szybciej, 30,3% – wolniej, 69,2% nie zmieniło prędkości.

Wśród czynników, które mogą prowadzić do rezygnacji z prowadzenia pojazdu znalazły się zalecenia lekarza (ok. 70%), problemy zdrowotne (ok. 47%), poczucie zagrożenia w ruchu (ok. 42%), wydłużony czas reakcji (ok. 30%). Ogólnie można stwierdzić, że starsi kierowcy biorący udział w badaniu postrzegali siebie jako zdrowych i dobrych kierowców, którzy nie podejmują ryzyka w ruchu drogowym.

Respondenci korzystają z samochodu regularnie i prowadzą „nowoczesne” samochody. Skręcanie w lewo nie jest przez nich postrzegane jako manewr trudniejszy do wykonania obecnie, niż gdy mieli 40 lat. Jednak starsi kierowcy są ogólnie w większym stopniu uwikłani w ten rodzaj wypadków niż pozostali kierowcy.

Można zaobserwować dwa typy zmian w zachowaniach starszych kierowców. Starsi kierowcy z jednej strony prowadzą wolniej, rzadziej i na krótszych dystansach, ale istnieje również grupa, która jeździ szybciej, częściej i w dłuższe trasy. Tylko 6% respondentów w Szwecji rozważała rezygnację z prowadzenia samochodu.

Wyniki projektu Safe Move pomogą zachować mobilność przez starszych kierowców i ich kompetencje dzięki korzystaniu z programu szkolenia przygotowanego do realizacji na symulatorze jazdy oraz systemu zarządzania uczeniem się. Przyczynią się także do stworzenia bazy dla nowej generacji systemów wspomagania pracy kierowców (DAS), które w większym stopniu dostosowane będą do potrzeb kierowców i akceptowane przez osoby starsze.

2) Starsi kierowcy w Hiszpanii

Prognozy wskazują, iż odsetek starszych osób w regionie Katalonii w Hiszpanii zwiększy się o 10% do 2031 roku i stanowić będzie 28% całej populacji Katalonii. Osób powyżej 65. roku życia może być za 20 lat aż 2,4 miliona (1/4 Katalończyków). Hiszpańska Fundacja RACC przeprowadziła badania, których celem było dostarczenie informacji do analizy, na podstawie której można przygotować wytyczne do systemu zrównoważonej mobilności i bezpieczeństwa ruchu drogowego z uwzględnieniem starszych osób. Ponieważ seniorzy stanowią grupę, która najciężej odczuwa konsekwencje wypadków drogowych, należy szczególnie brać pod uwagę ich potrzeby przy opracowywaniu strategii bezpieczeństwa ruchu drogowego. W Katalonii przewidywana długość życia dla osoby w wieku 65 lat to około 85 lat. Styl życia i codzienna mobilność nie zmieniają się dla starszych osób drastycznie. Prognozy dotyczące liczby kierowców w Katalonii powyżej 65. roku życia przewidują ich wzrost z 0,5 miliona w 2011 r. do 1,3 miliona w 2030 r. (zmiana z 12% do 24%). Obecnie 1/3 osób starszych doświadcza ograniczeń w poruszaniu się, a 15% starszych pieszych ma problem z samodzielnym poruszaniem się. Najwięcej trudności stwarza wchodzenie i schodzenie po schodach, przechodzenie przez ulicę, pokonywanie barier oraz identyfikacja ulic, skrzyżowań, znaków drogowych. W ciągu ostatnich 5 lat w Katalonii 70% wszystkich zabitych pieszych to osoby powyżej 65. roku życia, 52% ofiar to osoby 75+.

Najczęstszym problemem dla starszych osób korzystających z transportu publicznego jest nieodpowiednia infrastruktura i niedostosowane pojazdy, które utrudniają wsiadanie i wysiadanie. Innym ograniczeniem dla starszych osób jest trudność w zrozumieniu przez nich kierunków jazdy i podjęcie optymalnej decyzji dotyczącej trasy.

W ciągu ostatnich 10 lat w Katalonii liczba zabitych w wypadkach drogowych spadła o 40%, a ciężko rannych o 37%. Liczba zabitych pieszych spadła w ostatnim dziesięcioleciu dzięki prowadzeniu efektywnych kampanii społecznych. Rośnie natomiast udział starszych osób wśród ciężko rannych. Również obserwuje się wzrost wypadków w obszarach miejskich.

Zaobserwowano, że seniorzy, którzy prowadzą samochód są zdrowsi i lepiej wykształceni niż przeciętna starsza osoba. Wśród seniorów, którzy posiadają prawo jazdy 25% mężczyzn i 38% kobiet zrezygnowało z prowadzenia pojazdu, najczęściej w grupie powyżej 75. roku życia (odpowiednio 40% i 61%). Połowa mężczyzn i 1/3 kobiet przestała prowadzić pojazd z powodu złego stanu zdrowia lub starszego wieku i ogólnej niesprawności. Wśród urządzeń w pojeździe wspierających kierowcę najbardziej przydatne dla mężczyzn okazały się tempomat oraz nawigacja GPS, a dla kobiet – system wspomaganie parkowania.

Kierowcy 65+ w Katalonii średnio korzystają z samochodu 4,4 dni tygodniowo, pokonując około 7500 km rocznie.

Jeden na trzech starszych kierowców korzysta rzadko lub nigdy z transportu publicznego.

Na pytanie o zmianę w częstotliwości prowadzenia samochodu, 2/3 badanych odpowiedziało, że pozostała na tym samym poziomie. Największe zmiany dotyczące prowadzenia samochodu przez seniorów odnoszą się do ograniczenia prędkości z jaką się poruszają oraz wzrost liczby przerw na dłuższych trasach. Starsi kierowcy unikają zatłoczonych dróg, jazdy po zmroku lub złej pogody. Starsze kobiety natomiast dodatkowo nie lubią podróżować na długich odcinkach.

Wśród badanych osób, 65% stwierdziło, że zamierza prowadzić samochód przez kolejne 5 lat (wśród kobiet powyżej 75. roku życia tylko 32% wyraziło taką chęć).

Na podstawie przeprowadzonych badań, Fundacja RACC przygotowała zestaw zaleceń dla różnych podmiotów, przedstawiony poniżej.

Administracja publiczna:

- Uświadomienie społeczeństwa na temat przyszłych zmian demograficznych.
- Zagwarantowanie bezpiecznej mobilności starszych osób jako cel nadrzędny podejmowanych działań.

- Promocja zakupu pojazdów z nowoczesnymi urządzeniami wspomagającymi kierowcę.
- Utrzymanie w dobrym stanie infrastruktury dla pieszych i poprawa jej dostępności dla starszych osób.
- Promocja transportu publicznego, poprawa jego dostępności i komfortu.
- Edukacja w każdym wieku w celu zachowania mobilności.

Producenci pojazdów:

- Wyposażenie pojazdów w urządzenia, które mogą ograniczyć błąd ludzki (należy uwzględnić potrzeby osób starszych i ich problemy w poruszaniu się).
- Produkcja pojazdów, które osoby 65+ będą chciały kupić (dostępność, łatwa obsługa itp.).

Starsi kierowcy:

- Regularne sprawdzanie wzroku i słuchu.
- Rozważenie zmiany samochodu na taki, który jest wyposażony w lepsze urządzenia wspomagające, zapewniające większe bezpieczeństwo.
- Uczestnictwo w kursach doszkalających/dodatkowych lekcjach w celu zapoznania się z nowymi technologiami, trudnymi sytuacjami na drodze oraz nowymi przepisami ruchu drogowego.
- Unikanie rozproszenia uwagi podczas jazdy, przygotowanie się do trasy wcześniej (np. ustawienie nawigacji GPS).
- Unikanie jazdy po zmroku jeśli nie jest konieczna.
- Akceptacja swoich ograniczeń i dostosowanie do nich swojej jazdy.

Starsi piesi:

- Przechodzenie w miejscach do tego przeznaczonych.
- Zwracanie uwagi na dłuższe pojazdy (ciężarówki, autobusy) gdy skręcają, tylne koła mogą być niebezpieczne, należy stać daleko od krawędzi chodnika.
- Na terenach pozamiejskich poruszanie się jak najdalej od krawędzi drogi.
- Noszenie jasnych ubrań, żeby być lepiej widocznym, używanie odblasków.

Osoby starsze korzystające z transportu publicznego:

- Znalezienie miejsca do siedzenia podczas całej podróży.
- W razie wątpliwości, w który autobus/tramwaj wsiąść zawsze należy pytać.

3) Starsi rowerzyści w Australii

W Australii ok. 10% osób dorosłych korzysta z roweru w celach rekreacyjnych lub transportowych i mniej niż 7% osób powyżej 60. roku życia. Na Uniwersytecie Nowej Południowej Walii przeprowadzono badanie ankietowe wśród mieszkańców tego stanu, którzy przynajmniej raz w miesiącu korzystają z roweru. Badanie podstawowe dostarczyło informacji na temat celu podróży rowerem (transport, rekreacja), częstotliwości korzystania z tego środka transportu, korzystania z infrastruktury rowerowej, a także wypadków i obrażeń doznanych w ciągu ostatnich 12 miesięcy. Zaplanowano również sześć badań dodatkowych, które miały się odbyć w kolejnych tygodniach.

W wyniku analizy wyróżniono 5 rodzajów dróg, po których poruszają się rowerzyści, są to chodniki dla pieszych, wspólne ścieżki dla pieszych i rowerzystów, oznakowane ścieżki rowerowe, wyznaczone pasy dla rowerzystów na jezdni oraz drogi bez wydzielonego pasa dla rowerzystów.

Badania odbyły się na próbie 2383 rowerzystów, w której osoby starsze stanowiły 7% badanych (średnia wieku 64,3 lata; 60-81). Wśród tej grupy wiekowej 60% to zaawansowani rowerzyści, a 26% – doświadczeni lub aktywni, pozostali to początkujący lub średnio-zaawansowani. 80% z nich stanowili mężczyźni. Ponad 70% używało roweru w celach rekreacyjnych, pozostała część jako środek transportu. Najwięcej z nich poruszało się po zwykłej drodze, bez wyznaczonego pasa dla rowerzystów (prawie 50%), wspólnej ścieżki dla pieszych i rowerzystów (22%), wyznaczonym pasie dla rowerzystów na jezdni (15%).

Respondenci byli proszeni o przedstawienie swoich obaw dotyczących bezpieczeństwa gdy poruszali się rowerem. Najczęściej wymieniali te związane z pojazdami silnikowymi (ryzyko kolizji, zbyt małe odstępstwa od pojazdów, ryzyko bycia uderzonym otwieranymi drzwiami) – 33,2%, zachowaniami kierowców (nadmierna prędkość, niebezpieczni lub nieostrożni kierowcy) – 18,9%, pieszymi (ryzyko kolizji) – 13,8% oraz nawierzchnią, po której się poruszali (występujące bariery, złe utrzymanie) – 9,7%.

Respondenci najbezpieczniej czuli się na ścieżce rowerowej, najmniej bezpieczna była dla nich droga. Najwięcej wypadków/kolizji z udziałem starszych rowerzystów miało miejsce właśnie na drodze (55%) oraz wspólnej ścieżce (36%). Komfort jazdy po drogach i na wydzielonych pasach jezdni dla rowerzystów zmniejszał się wraz ze wzrostem prędkości innych pojazdów.

W porównaniu z młodszymi rowerzystami, starsze osoby nie poszukują ryzyka, ale są bardziej narażone na doznanie cięższych obrażeń.

Jako jeden z wniosków z przeprowadzonego badania podano konieczność ograniczenia dozwolonej prędkości pojazdów na drogach, po których poruszają się rowerzyści do 30-40 km/h. Autorzy badania zalecili także utworzenie osobnej specjalnej infrastruktury dla rowerzystów oraz zachęcanie do używania sprzętu poprawiającego bezpieczeństwo i widoczność na drodze, aby ograniczyć wypadki i kolizje z udziałem rowerzystów.

4) Starsi kierowcy w Danii

Duńska Rada Badania Wypadków Drogowych przeprowadziła szczegółową analizę 32 wypadków drogowych, w których przynajmniej kierowca lub pasażer był poważnie ranny oraz miał więcej niż 70 lat. Do głównych przyczyn takich wypadków należały utrata/zaburzenia przytomności przez starszego kierowcę, nie ustąpienie pierwszeństwa, lub wypadek nie nastąpił z winy starszej osoby. Ponownie zostało podkreślone, że starsi kierowcy nie są bardziej niebezpieczni w ruchu drogowym niż inni kierowcy.

W przypadku utraty lub zaburzenia przytomności, 2/3 osób podało, że nagle nastąpiło pogorszenie ich kondycji. 1/3 osób stwierdziła, że powinna się zorientować wcześniej, iż prowadzenie pojazdu może być niebezpieczne. W 4 wypadkach kierowcy skarżyli się na wysoką temperaturę w pojeździe.

Starsi kierowcy, którzy nie ustąpili pierwszeństwa, nie zauważyli np. innego pojazdu, który często jechał z nadmierną prędkością. We wszystkich przypadkach kierowcy nie mieli niewystarczającej uwagi i nie byli skupieni na jeździe. Kierowcy nie widzieli innego pojazdu, ze względu na roztargnienie a nie ze względu na słaby wzrok. Możliwe wyjaśnienie takiego zdarzenia mogło być takie, iż nie byli oni w stanie przetworzyć kilku informacji jednocześnie ze względu na zmęczenie i stres.

Wypadki, które nastąpiły nie z winy starszej osoby to głównie zderzenia czołowe – zjechanie innego pojazdu na pas jezdni, po którym poruszał się starszy kierowca. Nie spowodował on wypadku i nie miał szans na jego uniknięcie. Do tego typu wypadków przyczyniła się duża prędkość oraz śliska nawierzchnia. Duńska Rada uznała, że starsi kierowcy potrzebują pomocy/wskazówek podczas przejeżdżania przez skrzyżowania, przy wyborze bezpiecznego pojazdu, oraz w odniesieniu do bezpiecznych zachowań/nawyków i sformułowała następujące zalecenia:

- Należy unikać trudnych sytuacji drogowych (np. jazdy po zmroku, w godzinach szczytu).
- Należy zadbać o dobre warunki w jakich prowadzony jest pojazd (np. temperatura wewnątrz samochodu).
- Należy zastanowić się czy ktoś inny nie powinien prowadzić samochodu.
- Należy sprawować lepszy nadzór nad lekami.
- Należy porozumieć się ze szpitalem/lekarzem o ewentualnym zaprzestaniu (czasowym) prowadzenia pojazdu.

Wśród innych zaleceń znalazły się:

- Ograniczenie prędkości, zwłaszcza na skrzyżowaniach poza terenem zabudowanym (fotoradary, ograniczenia prędkości w pojazdach).
- Umożliwienie dostępu do informacji z pojazdu w celu zapewnienia podstawy egzekwowania naruszeń limitów prędkości.
- Zwrócenie uwagi na technologię w pojeździe, która może pomóc kierowcom (np. system pomiaru bezpiecznego odstępu, detektor snu, systemy sygnalizujące opuszczenie pasa ruchu itp.).
- Zapewnienie dobrej widoczności na skrzyżowaniach.
- Oznakowanie jezdni wypustkami.

5) Starsi kierowcy w Wielkiej Brytanii

W Wielkiej Brytanii naukowcy z Instytutu TRL – Laboratorium Badań Transportu zbadali jaka jest samoocena seniorów pod względem bezpiecznej mobilności. Do tego celu wykorzystywane są narzędzia służące samoocenie, skierowane do starszych kierowców, którzy dobrowolnie chcą poddać się testom ponieważ nie czują się bezpiecznie w ruchu lub mają wątpliwości dotyczące swoich możliwości w kierowaniu pojazdem. Narzędzia takie mogą mieć cel edukacyjny, np. zwrócenie uwagi kierowcom na niektóre deficyty związane z wiekiem, problemy zdrowotne, które mogą narazić ich na wypadek, jeśli nie podejmą kroków profilaktycznych. Oczekuje się, że kierowca na podstawie wyników takich testów dokona refleksji i wprowadzi właściwe poprawki. Istnieją 3 rodzaje narzędzi do samooceny:

- narzędzia, których celem jest podniesienie samoświadomości kierowcy (sam dokonuje refleksji nad problemami, których doświadcza),
- narzędzia, które sprawdzają maksymalne możliwości kierowcy podczas testu (poszukiwanie słabości w możliwościach prowadzenia pojazdów),
- broszury informacyjne zawierające elementy samooceny.

Przykładem takiego narzędzia może być Podręcznik podejmowania decyzji przez kierowcę (Driver Decisions Workbook), którego celem jest wpływ na poprawę samoświadomości kierowców dotyczącej ubytków/słabości związanych z wiekiem oraz ułatwienie dyskusji z najbliższą rodziną w zakresie prowadzenia pojazdu. Podręcznik podzielony jest na 3 rozdziały dotyczące zagadnień medycznych, zdolności do kierowania pojazdem oraz ogólne zagadnienia w kwestii prowadzenia pojazdu. Drugi przykład to „AAA Roadwise Review”, który pomaga starszym kierowcom określić obszary, które mogą być problematyczne. Narzędzie to składa się z szeregu testów, które sprawdzają zależność pomiędzy możliwościami w kierowaniu pojazdem a ryzykiem bycia uwikłanym w kolizję drogową. Na koniec testu dostępna jest porada na temat strategii bezpiecznego prowadzenia pojazdu.

Zalety tego typu testów to łatwość ich dystrybucji, szeroki kanał dotarcia, możliwość sprawdzenia się w warunkach prywatnych (kiedy nikt nie patrzy i nie sprawdza), możliwość wczesnego wykrycia problemów, stymulowanie do przeprowadzenia rozmowy z członkami rodziny.

6) Projekt CONSOL

Projekt CONSOL – Bezpieczeństwo ruchu drogowego w starzejącym się społeczeństwie – obawy i rozwiązania – był współfinansowany przez Komisję Europejską – Dyрекcyję Generalną ds. Mobilności i Transportu i zakończył się we wrześniu 2013 r. Partnerzy pochodzili z 8 krajów UE i współpracowali nad interdyscyplinarnym podejściem do zachowań i potrzeb w zakresie mobilności wśród stale powiększającej się grupy starszych użytkowników drogi. Celem projektu CONSOL było:

- połączenie obecnej wiedzy w zakresie mobilności i bezpieczeństwa z najnowszymi wynikami badań (np. studia genderowe, gerontologia, zdrowie i funkcjonowanie w zależności od wieku),
- uwzględnienie zagadnień dotyczących bezpieczeństwa starszych (np. wypadki z udziałem pieszego i transportu publicznego),
- analiza najlepszych praktyk,
- analiza zadań poszczególnych uczestników.

Długotrwałym rezultatem projektu będzie poprawa bezpieczeństwa drogowego w UE, zwłaszcza starszych użytkowników drogi poprzez:

- zrozumienie zadań i odpowiedzialności poszczególnych uczestników,
- uzupełnienie istniejących luk w wiedzy w celu zapewnienia, że decyzje w zakresie polityki są podejmowane na podstawie rzetelnych badań.

Jako rezultat krótkoterminowy, projekt dostarczył wiedzy na temat:

- bezpieczeństwa heterogenicznej grupy starszych uczestników ruchu, korzystających z różnych form transportu,
- wzajemnego oddziaływania różnych uczestników w zakresie bezpiecznej mobilności starszych uczestników ruchu.

PODSUMOWANIE

Doświadczenia z innych krajów w zakresie realizowanych działań skierowanych do osób starszych w ruchu drogowym, oraz wyniki z przeprowadzonych badań potwierdzają, że osoby starsze to mało homogeniczna grupa, a różne typy w ramach tej grupy mają różne potrzeby w zakresie mobilności i bezpieczeństwa odnośnie różnych środków transportu.

Konsekwencje wypadku drogowego dla osoby starszej stają się coraz poważniejsze wraz z postępującym wiekiem. Dlatego każde rozwiązanie poprawiające bezpieczeństwo i zwiększające mobilność skierowane do osób starszych jest także dobre dla innych uczestników ruchu, bez względu na wiek.

Osoby starsze nie stanowią większego niż inni kierowcy zagrożenia w ruchu drogowym i nie ma potrzeby wprowadzania ograniczeń w kierowaniu pojazdami ze względu na wiek kierowcy.

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. Jankowska D., Leśnikowska-Matusiak I., Wnuk A., *Zapobieganie wykluczeniu społecznemu osób starszych poprzez zapewnienie bezpieczeństwa i dostępności na drogach*. Czasopismo Logistyka nr 3/2012, Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań 2012.
3. Materiały międzynarodowej konferencji „Mobility and road safety in an ageing society”, Wiedeń 19-20 czerwca 2013.

PROBLEMS OF THE AGEING SOCIETY IN SCIENTIFIC RESEARCH WITH REGARD TO ROAD SAFETY

Abstract

The problem of the elderly in traffic becomes the core of the research done by the scientists more often, as well as it is the topic of social debate, especially in situations when a traffic accident involves an older person. The answer to the question whether older drivers are a real threat in traffic can be difficult. It is often stated that older people should be subject to medical check and other tests verifying their ability to drive a vehicle. Meanwhile, according to research, people over 65 years old are not a homogenous group. There are no unambiguous evidences that the elderly create more danger in traffic than the younger. Older people however are more dependant on the individual transport, especially in the rural areas. Introducing mandatory checks or tests could result in the fact that for many older drivers the participation in the social life would become not possible. The article presents various research and their results conducted by different scientific units in this scope

Autorzy:

mgr Dagmara Jankowska – Instytut Transportu Samochodowego, Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego