

Mariusz Zbyszyński
Andrzej Świdorski
Instytut Transportu Samochodowego

AGRESYWNE ZACHOWANIA OSÓB STARSZYCH A BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO

Agresja ludzi jest zjawiskiem niezależnym od wieku. Wraz z upływem czasu pewna funkcjonalność i zdolność organizmu ulega ciągłemu osłabieniu – starzejemy się, przez co możemy stać się też bardziej na agresję podatni.

Artykuł jest analizą możliwości występowania zachowań agresywnych u starszych osób-kierowców oraz wywoływania agresji przez starszych kierowców u innych uczestników ruchu drogowego. Przedstawiono charakterystykę populacji osób starszych według cech demograficzno-społecznych i psychofizycznych (psychomotorycznych) oraz poddano analizie zmiany, jakie zachodzą w organizmie wraz z procesem starzenia się, a które mogą stanowić bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Uwzględniono także refleksje dotyczącą problemu agresji u osób starszych, która może wpływać na zwiększenie się liczby zachowań negatywnych w ruchu drogowym.

W podsumowaniu zawarto propozycję poprawy obecnej sytuacji oraz perspektywy działań prewencyjnych dążących do aktywizacji osób starszych-kierowców w celu doskonalenia umiejętności dla poprawy ogólnego stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

AGGRESSIVE BEHAVIOR OF ELDERLY PEOPLE A ROAD TRAFFIC SAFETY

Aggression is a phenomenon independent of the age of man, but with the passage of time, some features and the ability of our body are constantly changing - we age, so that we can become more prone to call her.

The article contains a discussion on the possibilities of the occurrence of aggressive behavior in older people-drivers and provoking aggressive behavior by older drivers at the other road.

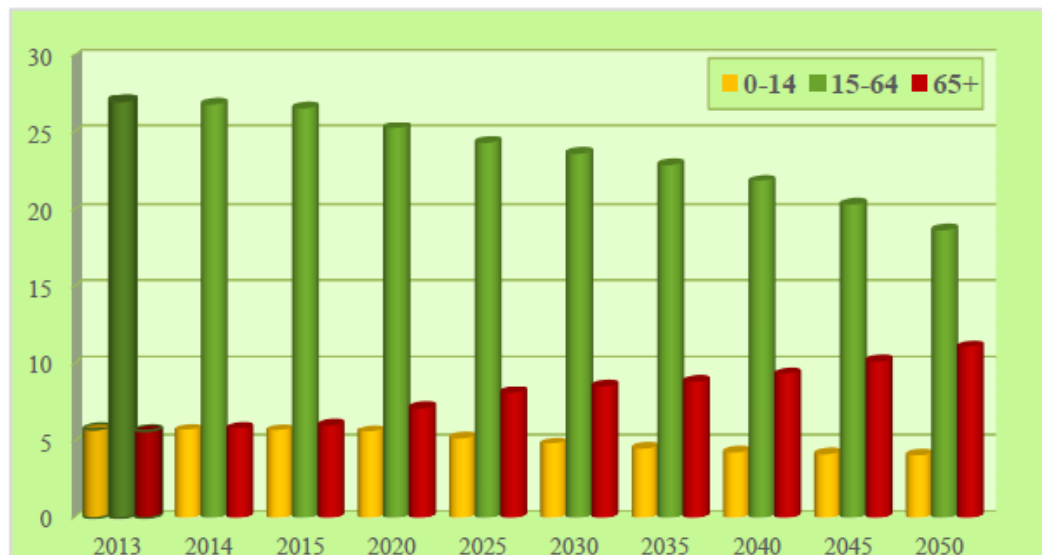
The article presents the characteristics of the elderly population by demographic and social and mental (psycho) and analyzed the changes that occur in the body, along with the aging process, and that may pose a direct threat to road safety. Also included reflections on the problem of aggression in the elderly, which can affect the increase in the number of negative behavior in traffic.

The completion proposes to improve the current situation and prospects for change in thinking about old age and the introduction of preventive measures aiming at activating the elderly-drivers to improve and streamline the skills to improve general road safety.

1. Starzenie się polskiego społeczeństwa – prognoza demograficzna

Zgodnie z definicją, starzenie się populacji oznacza zwiększanie odsetka osób starszych przy jednoczesnym zmniejszaniu odsetka dzieci. Starzenie populacji, to zjawisko powszechne. Jest nieuchronne ze względu na postępujące zmiany cywilizacyjne. W literaturze, jako *osobę starą* określa się osobę, która ukończyła 60 rok życia (Światowa Organizacja Zdrowia - WHO) lub 65 rok życia (ONZ, Eurostat). Starzenie się populacji polega na systematycznym wzroście udziału ludzi starszych w całej populacji, co może generować szereg problemów, także dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zwiększony odsetek osób starszych przyniesie znaczny wzrost liczby starszych użytkowników dróg - kierowców, którzy są narażeni na udział w wypadkach drogowych [7].

W 2013 r. liczba ludności Polski wynosiła 38,5 mln, w tym około 8,5 mln to osoby w wieku 65 lat i więcej. Dodatkowo prognozuje się, że trwanie życia będzie się sukcesywnie wydłużało, co spowoduje zwiększenie liczby osób w wieku starszym. Zgodnie z założeniami opracowanej przez Główny Urząd Statystyczny (GUS) prognozy demograficznej, obejmującej okres do 2050 r., w przyjętej perspektywie wystąpi znaczne zmniejszenie liczby dzieci i osób dorosłych, zaś zwiększy się liczba i udział osób starszych (rys. 1). Zgodnie z założeniami prognozy – urodzony w 2050 r. mężczyzna będzie miał przed sobą średnio 81,1 lat życia, a więc o 9 lat więcej niż w 2013 r., natomiast przeciętne trwanie życia kobiet wyniesie 87,5, czyli o 6,4 lat dłużej niż obecnie. Zatem wydłuży się także odpowiednio dalsze trwanie życia osób, które w 2050 r. będą w wieku 65 lat lub starszym [10].



Rys. 1. Prognozowana liczba ludności w podziale na biologiczne grupy wieku (w mln)

Fig. 1. Projected population broken down into biological age group (in millions)

Źródło: Sytuacja demograficzna osób starszych i konsekwencje starzenia się ludności Polski w świetle prognozy na lata 2014-2050, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa, listopad 2014.

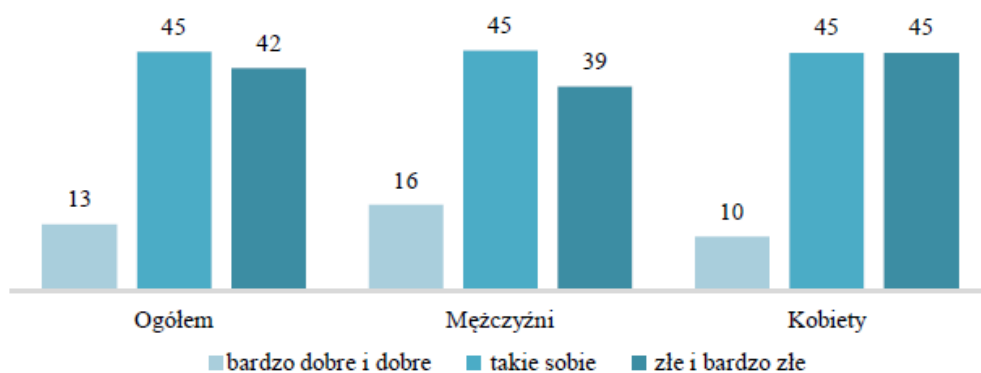
Z prognozy ludności opracowanej przez GUS wynika, że w perspektywie do 2050 roku ogólna liczba ludności Polski zmniejszy się o ponad 4,5 mln, natomiast będzie wzrastać

zarówno liczba jak i odsetek osób w wieku 60 lat i więcej. W 2025 r. osób w wieku co najmniej 60 lat będzie ponad 10 mln (prawie 28% ludności kraju), w 2035 roku– 11,4 mln (32%, tj. prawie 1/3 populacji), w ostatnim roku prognozy (2050) ich udział wzrośnie do ponad 40% (13,7 mln osób w wieku co najmniej 60 lat)[13].

Starzenie się społeczeństwa spowoduje wzrost udziału starszych uczestników ruchu drogowego. W rezultacie można stwierdzić, że będziemy mieli do czynienia z określeniem takim, jak bezpieczeństwo drogowe osób starszych, co będzie stanowiło naturalny proces zmian demograficznych. Stan bezpieczeństwa osób starszych w ruchu drogowym będzie ulegał zmianom. Naturalne zmiany wynikające z procesu starzenia człowieka sprawiają, że postępuje pogorszenie wzroku i słuchu, zmniejszenie refleksu i ogólne osłabienie funkcji życiowych, co powoduje, że prowadzenie samochodu staje się trudniejsze. Tym samym ryzyko wypadku wśród starszych osób zdecydowanie zwiększa się. Postępujące zmiany u omawianej grupy osób, związane będą nie tylko ze świadomością, ale także z koniecznymi zmianami w obszarze infrastruktury drogowej, działaniami na rzecz zwiększenia mobilności, a także dostosowania pojazdów.

2. Wpływ zmian związanych z wiekiem na kierowanie pojazdem

Badania ankietowe GUS dotyczące subiektywnej oceny własnego zdrowia wykazały, że stan zdrowia Polaków stale się poprawia, zwłaszcza u osób w wieku 65 lat i więcej. W okresie między 2005 a 2012 rokiem wyraźnie (o 10 pkt proc.) zmniejszył się odsetek osób starszych, które swoje zdrowie oceniły jako złe lub bardzo złe. Ale jest on jednak nadal bardzo wysoki. Badania wykazały też (rys. 2), że tylko co ósma starsza osoba w Polsce (13%) oceniła swój stan zdrowia jako co najmniej dobry, kolejne 45% zadeklarowało „taki sobie” stan zdrowia, a pozostałe 42% wskazało na zły lub bardzo zły (w 2005 r. ocen takich było ponad 50%) [13].



Rys. 2. Samocena stanu zdrowia osób w wieku 65 lat i więcej w 2012 r. (w %)
Fig. 2. Self-assessment of health status of people aged 65 and over in 2012 (in %)

Źródło: Sytuacja demograficzna osób starszych i konsekwencje starzenia się ludności Polski w świetle prognozy na lata 2014-2050, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa, listopad 2014.

Zdrowy styl życia (rozumiany jako stan dobrego – fizycznego, psychicznego i społecznego – samopoczucia) jest obecnie szczególnie propagowany wśród dzisiejszych 40-50-latków. W związku z powyższym, należy spodziewać się pozytywnych zmian w stanie zdrowia ludności w Polsce, a także w jego samoocenie, tj. zwiększenia wskaźnika

osób określających swoje zdrowie, jako dobre lub bardzo dobre – szczególnie w młodszych grupach osób starszych [13].

Aktywność i witalność człowieka ulega stopniowemu ograniczaniu, powodując umiarkowane, zmienne lub stałe zmiany w organizmie, które ulegają ciągłym zmianom wraz z upływem lat. Jest to podyktowane nie tylko samym procesem starzenia się, ale także stanem zdrowia oraz warunkami życiowymi. Populacja ludzi starszych nie jest jednolitą grupą – stan zdrowia i sprawności danej osoby (np. człowieka sześćdziesięcioletniego nie można bezpośrednio porównywać z kondycją osoby osiemdziesięcioletniej, tylko z punktu widzenia kryterium wiekowego).

Prezentowane wyniki badań ankietowych potwierdzają, że wśród seniorów występuje wiele problemów zdrowotnych, które ulegają nasileniu z narastaniem wieku.

Wśród najczęściej występujących problemów, które wpływają na pogorszenie sprawności kierowców w starszym wieku należy wymienić przede wszystkim:

1. **Pogorszenie się wzroku** – jeśli wzrok nie działa dostatecznie sprawnie, może się zdarzyć, że kierowca nie zauważy ważnych sygnałów na drodze. Z wiekiem oczy stają się bardziej wrażliwe na oślepienie, występują także problemy z dokładnym określeniem i wyróżnieniem barw kolorów.

Przykład: pogorszenie widzenia koloru czerwonego. Osoba starsza może potrzebować dwa razy więcej czasu na dostrzeżenie czerwonego światła w hamującym samochodzie, niż kierowca młody .

2. **Spadek zdolności motorycznych** - mięśnie z wiekiem tracą swoją elastyczność i wolniej reagują.

Przykład: pogorszenie obserwacji otoczenia w lusterkach czy szybach bocznych.

3. **Obniżenie funkcji poznawczych** - wraz z upływem wieku ulec pogorszeniu może: skuteczne lokalizowanie zagrożeń, analizowanie i reagowanie.

Przykład: niedostosowanie prędkości czy odległości do aktualnej sytuacji na drodze.

4. **Ryzyko wystąpienia udaru czy zawału serca** – spowodowane rozwojem stanów chorobowych, które potęguje się wraz z wiekiem.

Przykład: udar czy zawał serca może wystąpić nagle podczas prowadzenia pojazdu mechanicznego. [4]

W tabeli 1. przedstawiono przykładowe relacje zachodzące pomiędzy zaburzeniami związanymi z wiekiem starszym, a możliwymi do wystąpienia trudnościami na drodze dla kierowców-seniorów. W tabeli przedstawiono problemy, które występują podczas prowadzenia samochodu, spowodowane spadkiem zdolności sensorycznych i poznawczych, a także funkcji psychomotorycznych. Ponadto, należy zauważyć, że spadek w jednej z funkcji (zdolności sensoryczne i poznawcze oraz funkcje psychomotoryczne) może wchodzić w interakcje z lub powodować nasilenie skutków spadku innych funkcji, chociaż spadek funkcji z jednego z wymienionych obszarów funkcjonalnych nie jest warunkiem koniecznym do spadków w innym obszarze [6].

Tabela 1.

Zależności pomiędzy zaburzeniami związanymi z wiekiem kierowcy a problemami z prowadzeniem samochodu

Table 1.

The relationship between the problems of aging and the problems of driving a car

ZABURZENIE ZWIĄZANE Z WIEKIEM	PROBLEMY Z PROWADZENIEM SAMOCHODU
Zwiększony czas reakcji. Trudność podzielności uwagi między wykonywanymi czynnościami	Utrudnienia podczas jazdy w zatłoczonych lub nieznanymi obszarach
Pogarszające się widzenie, szczególnie w nocy	Utrudnienia w dostrzeżeniu pieszych i innych obiektów w nocy, odczytaniu znaków drogowych. Utrudnienia w prowadzeniu podczas jazdy w trudnych warunkach atmosferycznych
Trudność w ocenie prędkości i odległości	Niestosowanie się do odległości i prędkości pozostałych pojazdów. Wypadki na skrzyżowaniach
Trudność w postrzeganiu i analizowaniu sytuacji	Niestosowanie się do znaków ustąpienia pierwszeństwa, sygnałów drogowych oraz sygnałów kolejowych. Opóźnione dostrzeżenie zagrożenia
Trudność z odwracaniem głowy, zmniejszone pole widzenia	Brak możliwości zauważenia przeszkód podczas manewrowania. Rezygnowanie z obserwacji pola widzenia zwłaszcza podczas włączenia się do ruchu, cofania i zmiany pasa ruchu
Większa podatność na zmęczenie	Zmęczenie podczas długich podróży, nagłe zjechanie z głównej drogi na pobocze
Ogólne skutki starzenia	Obawy o niezdolność do radzenia sobie z podzielnością uwagi podczas jazdy w nieznanymi miejscach, w nocy, przy dużym natężeniu ruchu
Niektóre zaburzenia nasilają się w różnym stopniu z dnia na dzień. Zmęczenie, objawy demencji	Niepokój związany z określeniem zdolności do kierowania pojazdami

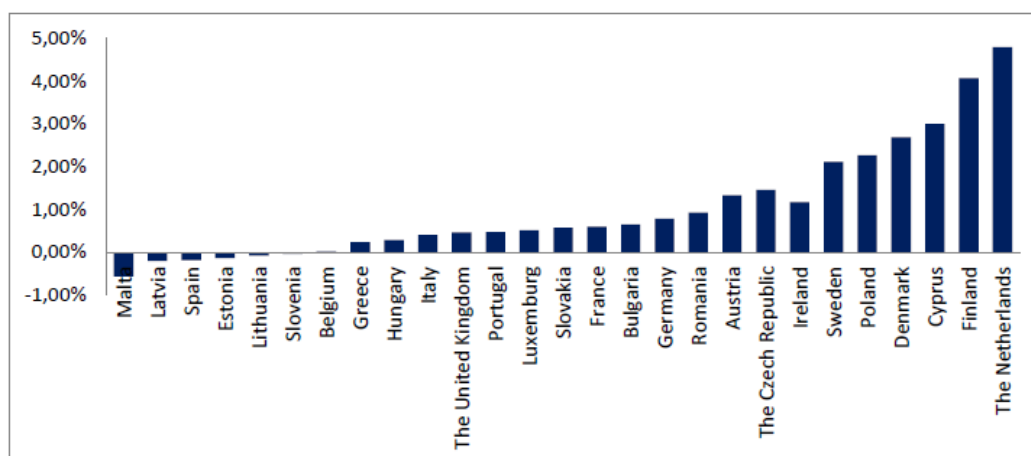
Źródło: Langford, J., & Koppel, S. (2006a). Epidemiology of older driver crashes – Identifying older driver risk factors and exposure patterns. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour. [6]

Starzenie się jest długotrwałym i niezwykle złożonym procesem, który ulega zmianom przez całe życie. Podczas starzenia się, obniża się zdolność organizmu, związana ze sferą somatyczną jak i psychiczną (emocjonalną).

Zmiany zachodzące w procesie starzenia się człowieka mają ogromne znaczenie w kontekście uczestnictwa w ruchu drogowym. Kierowcy muszą często podjąć od 8 do 12 decyzji w trakcie pokonywania jednego kilometra drogi mając na to mniej niż pół sekundy. Dlatego nawet najmniejsze zmiany związane z wiekiem mogą odegrać dużą rolę przy podejmowaniu decyzji w czasie prowadzenia pojazdu [12].

Wypadki z udziałem osób starszych bywają tragiczne w skutkach, ponieważ są oni mniej odporni na wszelkiego typu kontuzje. Liczba ofiar śmiertelnych w tej grupie uczestników ruchu jest wysoka, a leczenie obrażeń wiąże się z długą rehabilitacją. Odzyskanie pełnej sprawności przez starsze ofiary wypadków drogowych jest często niemożliwe.

Z raportu Europejskiej Rady Bezpieczeństwa Transportu wynika, że wzrost osób starszych w populacji danego kraju prowadzi do zwiększenia liczby zgonów w wypadkach drogowych (rys. 3). Prognozowane starzenie się społeczeństwa będzie miało negatywny wpływ na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego w krajach UE, a widoczny trend będzie najwyższy w Holandii. Prognozy sugerują, że starzenie się społeczeństwa będzie miało znaczący wpływ nawet w krajach europejskich o wysokim poziomie bezpieczeństwa ruchu drogowego [2].



Rys. 3. Szacowany procent ofiar śmiertelnych w ruchu drogowym wśród osób starszych (≥ 65 lat) w odniesieniu do wszystkich śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w poszczególnych krajach w 2020 r.

Fig. 3. Estimated road traffic fatalities among the elderly (≥ 65 years) as a percentage of all traffic fatalities in individual countries by 2020.

Źródło: ETSC / European Transport Safety Council.

3. Agresja drogowa u osób starszych

Agresja jest jedną z „form zachowania, której celem jest zranienie lub spowodowanie szkody innemu człowiekowi, który jest motywowany, by tego uniknąć” [5, 11]. Klasyczną definicję tego pojęcia zaproponował Buss, który zdefiniował go jako „reakcję dostarczającą szkodliwych bodźców innemu organizmowi”. Aby określone zachowanie miało znamię agresji, musi być ono podjęte z celowym zamiarem wywołania negatywnych konsekwencji u obiektu, który ją wywołał [11]. W słowniku psychologii odnajdujemy określenie agresji jako „szerokiej gamy działań charakteryzujących się na przykład atakowaniem, wrogością”. Zwyczajowo termin ten określa wszelkie działania, których bodźcami mogą być następujące czynniki, strach, frustracja, pragnienie wywołania strachu lub frustracji u innych osób, skłonność do przeforsowania innych poglądów [11]. Zgodnie z koncepcją teoretyczną według Adlera, agresja jest przejawem woli mocy kontrolowania innych.

Agresja u starszych kierowców spowodowana może być poczuciem większego doświadczenia i skłonnością do wykazania się swoimi możliwościami wobec kierowcy młodszego.

Agresję często powoduje stres, który towarzyszy wszystkim uczestnikom ruchu drogowego. U osób starszych dodatkowo nakłada się stres i strach spowodowany postępującymi zmianami w organizmie [8]

Spowolnienie jazdy, zbyt długie obserwowanie otoczenia może wzbudzać agresję u innych kierowców.

Jak wskazują dane z raportów Komendy Głównej Policji za 2015 r., i lata poprzednie, osoby starsze są w porównywalnym stopniu odpowiedzialne za spowodowanie wypadku jak osoby, które dopiero uzyskały uprawnienia do prowadzenia pojazdów, czyli w wieku 18-24 lata [15] – tabela 2.

Tabela 2

Sprawcy wypadków – kierujący pojazdami wg grup wiekowych w 2015 r.

Table 2

Perpetrators of accidents - vehicle drivers by age group in 2015.

Grupy wiekowe	Wypadki		Zabici		Ranni		Populacja*	Wskaźnik liczby wypadków na 10 000 populacji w 2015 r.
	2014	2015	2014	2015	2014	2015		
0 - 6	17	12	-	-	17	13	2 801 306	0,04
7 - 14	362	312	6	6	383	331	2 962 845	1,05
15 - 17	433	340	29	21	498	372	1 178 845	2,88
18 - 24	5 962	5 583	511	478	8 279	7 506	3 381 960	16,51
25 - 39	9 481	8 762	685	675	12 046	11 154	9 243 540	9,48
40 - 59	7 388	7 040	573	503	9 207	8 626	10 362 325	6,79
60 plus	3 799	3 913	353	307	4 463	4 615	8 547 781	4,58
b/d	1 274	1 345	32	20	1 408	1 469	-	-

* dane wg stanu na dzień 30.12.2014 r.

Źródło: Wypadki drogowe w 2015 roku. Raport roczny, Komenda Główna Policji [15]

Kierowcy, którzy łatwo wpadają w stan agresji lub złości, często mają w zwyczaju błędne interpretowanie intencji innych kierowców, szczególnie w sytuacjach konfliktowych na drodze. Tacy kierowcy oceniają wykonywane przez innych uczestników ruchu drogowego jako celowo czynności, jako wyrządzenie im krzywdy, co powoduje, agresję wyrażoną w słowach i gestach. To samo zjawisko istnieje z udziałem osób starszych [1].

4. Postrzeganie starszych kierowców przez innych uczestników ruchu drogowego

Agresja na drogach prowadzi do braku tolerancji dla spokojniejszych, wolniej jadących kierowców, zwłaszcza tych w starszym wieku. Spowodowane jest to zapewne brakiem świadomości wśród kierowców, że wśród uczestników ruchu drogowego znajdują się także kierowcy starsi, ze słabszymi już zdolnościami psychomotorycznymi oraz ze spadkiem zdolności i umiejętności [16].

W badaniach przeprowadzonych przez Rissera, Haindla i Stahla (2010), trzy z pięciu najwyższych w rankingu barier dla mobilności osób starszych, były związane z zachowaniem innych użytkowników dróg: bezmyślność kierowców, pozostawianie

pojazdów na chodniku i negatywna postawa wobec osób starszych. Eksperti w rankingu umieścili także "bezmyślność kierowców" oraz "pozostawianie pojazdów na chodniku", jako istotne bariery, ale również zidentyfikowali dwa czynniki wewnętrzne, które same starsze osoby nie uważają za istotne bariery dla nich samych, tj. "zmniejszanie sprawności zmysłów" oraz „możliwość polegania na zdolności innych osób”. Stwierdzono, że osoby starsze mają tendencję do postrzegania ryzyka, jako coś zewnętrznego, pochodzącego od innych użytkowników drogi – innych kierowców, ale powinni także zdawać sobie sprawę, że ryzyko mają sami w sobie - wewnętrzne ryzyko związane ze zmniejszającymi się umiejętnościami i zdolnościami (nabytymi wcześniej). Oprócz dostosowania i oceny własnych możliwości kontynuowania samodzielnego kierowania autem, ważne jest uwrażliwienie i zmiana zachowania wszystkich uczestników ruchu drogowego, co razem może doprowadzić do zmniejszenia ryzyka występowania wypadków drogowych [2].

Młodzi kierowcy, w pełni sił i pewni swoich umiejętności, możliwości szybkiej reakcji i kontroli nad sytuacją drogową, postrzegają seniorów za kierownicą błędnie. Nie są w stanie podczas prowadzenia auta uzmysłowić sobie zmian, jakie zachodzą w organizmie osób starszych.

Profil seniora-kierowcy wygląda często następująco:

- mogą korzystać z komunikacji miejskiej,
- jeżdżą wolniej,
- nie dostrzegają innych uczestników ruchu drogowego przez złą lub niewystarczającą obserwację otoczenia,
- charakteryzują się wysoką skłonnością do zachowań agresywnych.

Dlatego kierowcy w starszym wieku powinni często i regularnie badać wzrok, słuch i pozostawać pod stałą kontrolą lekarza rodzinnego lub specjalisty. Natomiast młodszy uczestnicy ruchu drogowego przez wzgląd, że sami się starzeją oraz z uwagi na bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego, powinni starać się wykazywać wyrozumiałość.

5. Bezpieczeństwo starszych kierowców a przepisy prawne

Starsi kierowcy są problemem dostrzeganym przez instytucje państwowe. Świadczą o tym m.in. projekty realizowane np. przez Komendę Główną Policji – kampania społeczno-medialna pt. „Kieruj się rozsądkiem” oraz zapisy znajdujące się w dokumencie pt. *Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020* przyjętym przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego uchwałą nr 5/2013 z dnia 20.06.2013 r. [3]. W dokumencie odniesiono się także do zmian jakie zachodzą w strukturze wiekowej kierowców oraz konieczności wprowadzania zmian legislacyjnych. Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013 – 2020 jest kompleksowo opracowaną strategią poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach w latach 2013 – 2020. Oparty jest na pięciu filarach: bezpieczny człowiek, bezpieczna droga, bezpieczna prędkość, bezpieczny pojazd, ratownictwo medyczne i opieka powypadkowa. Zgodnie z zapisami Programu wskazano m.in. że starszy kierowca jest jedną z kilku dodatkowych okoliczności zwiększających ryzyko wypadków i ich ciężkości. Wśród koniecznych zmian legislacyjnych podkreślono potrzebę nowelizacji aktów prawnych związanych z zagadnieniem kształtowania bezpiecznych zachowań prowadzących do zmniejszenia ryzyka istnienia wypadków z udziałem osób starszych [9].

Kampania „Kieruj się rozsądkiem” miała na celu uwrażliwienie społeczeństwa na wzrastający udział osób starszych w ruchu drogowym, zarówno jako kierujących, jak i pieszych.

W polskim prawie nie ma zapisów, które ograniczają wiekowo kierowanie pojazdami mechanicznymi i uczestniczenia w ruchu drogowym. Wszyscy kierowcy, posiadający uprawnienia do prowadzenia pojazdu, o ile ich stan zapewnia zachowanie zasad bezpieczeństwa na drodze, mogą prowadzić auto.

Ze względu na fakt, że nawet niewielkie zmiany w zakresie osłabienia zmysłów wzroku, słuchu, zasięgu i siły ruchów, czasu reakcji i koncentracji uwagi mogą odegrać dużą rolę w trakcie podejmowania decyzji w czasie kierowania pojazdem. Komisja Europejska rozważa możliwość wprowadzenia stosownych regulacji we wszystkich państwach Unii Europejskiej. W związku z powyższym, rozpatruje się wydawanie prawa jazdy osobom starszym w trybie obligatoryjnym. Oznacza to, że dokumenty wydawane byłyby terminowo i przedłużane tylko w przypadku pozytywnego przejścia badań okresowych [12].

6. Perspektywy związane z wydłużeniem okresu bezpiecznej aktywności seniorów za kierownicą

Seniorzy często nie chcą nadużywać pomocy ze strony swoich bliskich odciążając ich od problemów, samodzielnie kierują pojazdami. To nie jedyny powód, dlaczego osoba starsza korzysta z samochodu mimo pewnych ograniczeń związanych z wiekiem. Istotny problem stanowi grupa osób starszych, które zawodowo prowadzą samochody.

Komisja Europejska dzięki realizacji projektu ElderSafe sformułowała zalecenia w odniesieniu do ogólnej polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego dla starszych użytkowników dróg. Do ich realizacji konieczna jest współpraca (tabela 3) [2] pracowników służby zdrowia,

- sektora technicznego, w tym produkcyjnego samochodów,
- samorządów lokalnych i regionalnych,
- instytutów badawczych,
- sektora ubezpieczeniowego,
- Komisji Europejskiej,
- samych zainteresowanych kierowców w starszym wieku.

Tabela 3

Podział działań w zakresie poprawy polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego dla starszych osób

Table 3

The distribution of activities in improving road safety policy for the elderly

PODMIOT	DZIAŁANIA W ZAKRESIE POPRAWY POLITYKI BRD DLA STARSZYCH OSÓB - KIEROWCÓW
PRACOWNICY SŁUŻBY ZDROWIA	–zwiększenie wiedzy i świadomości na temat deficytów związanych z wiekiem lub leków, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo użytkowników dróg; –wymiana informacji i dyskusji na temat zagrożeń ze strony starszych użytkowników dróg; –badania dla wczesnego wykrywania deficytów uniemożliwiających lub ograniczających prowadzenie samochodu; –uczenie rozpoznawania swoich deficytów i dostosowania swojego

Transport Samochodowy 2-2016

	<p>zachowania;</p> <ul style="list-style-type: none"> –informowanie starszych użytkowników dróg o ich zwiększonej niestabilności związanej z wiekiem oraz o znaczeniu stosowania urządzeń ochronnych. <p>Powyższe propozycje - inicjatyw powinny być realizowane poprzez połączenie przekazywania informacji z praktycznym szkoleniem.</p>
SEKTOR TECHNICZNY I PRODUKCYJNY SAMOCHODÓW	<ul style="list-style-type: none"> –projektowanie i informowanie starszych użytkowników dróg o skutecznych technologiach bezpieczeństwa pojazdów i uczestników ruchu drogowego; –programowanie inteligentnych technologii bezpieczeństwa pojazdów dostosowanych do potrzeb i indywidualnych cech różnych grup kierowców, takich jak fizycznej słabości starszych kierowców i pasażerów; –kształcenie i szkolenie osób starszych w prawidłowej eksploatacji aktywnych technologii bezpieczeństwa; –dokonywanie systematycznej oceny przydatności zaawansowanych technologii pojazdów dla starszych kierowców.
SAMORZĄDY LOKALNE I REGIONALNE	<ul style="list-style-type: none"> –projektowanie kampanii edukacyjnych mających na celu zwiększenie świadomości na temat chorób i deficytów w organizmie związanych z wiekiem i przepisywanych leków i ich potencjalnego wpływu na bezpieczeństwo użytkowników dróg; –zapewnienie bezpiecznych, łatwych w obsłudze i wygodnych alternatyw transportu dla starszych użytkowników dróg, którzy nie są już w stanie prowadzić pojazdu samodzielnie; –wspieranie możliwości samooceny i rozbudowanie systemu szkoleń dla kierowców; –informowanie i szkolenie starszych użytkowników dróg m.in. doszkalające w zakresie nowych zasad ruchu drogowego oraz nowoczesnych koncepcji infrastruktury drogowej; –utworzenie specjalistycznego ośrodka interdyscyplinarnego szkolącego seniorów z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, który będzie skupiał różnych specjalistów (instruktorów jazdy, psychologów, lekarzy, itp., którzy mogliby przeprowadzać testy medyczne i sprawności jazdy, a także zapewniać indywidualnie dostosowane szkolenia.
INSTYTUTY BADAWCZE	<ul style="list-style-type: none"> –przeprowadzenie badań prowadzących do zrozumienia okoliczności wypadku, w których sprawcą są starsi kierowcy, aby jednocześnie zaproponować skuteczne środki zaradcze; –przygotowanie specjalnych narzędzi umożliwiających ocenę zdolności do jazdy pojazdami mechanicznymi przez osoby starsze np. testy neuropsychologiczne, badania lekarskie, egzamin na prawo jazdy; –zbadanie wpływu innowacyjnych środków transportu, takich jak pojazdy elektryczne, pedeleki (e-rowery) oraz inteligentne rowery na bezpieczeństwo osób starszych w ruchu drogowym; –dokonanie oceny skuteczności środków zaradczych w celu poprawy bezpieczeństwa starszych użytkowników dróg.
SEKTOR UBEZPIECZE- NIOWY	<ul style="list-style-type: none"> –przeprowadzenie działań edukacyjnych i promocyjnych mających na celu uaktywnienie starszych użytkowników dróg do udziału w podnoszeniu świadomości zagrożenia, jakie mogą stanowić w ruchu drogowym;

	<ul style="list-style-type: none"> –zachęty finansowe.
KOMISJA EUROPEJSKA	<ul style="list-style-type: none"> –utworzenie bazy wiedzy o osobach starszych dla użytkowników dróg na różnych szczeblach (unijnym, krajowym, regionalnym i lokalnym); –mobilizowanie państw członkowskich do planowania działań na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa osób starszych w ruchu drogowym (działania edukacyjne, prewencyjne i prawne); –wymiana informacji na temat najlepszych praktyk zaradczych mających na celu zwiększenie bezpieczeństwa starszych użytkowników dróg; –promowanie realizacji badań naukowych w dziedzinie bezpieczeństwa drogowego seniorów; –włączenie problematyki potrzeb osób starszych i ich bezpieczeństwa na drogach do procesu testowania rozwiązań technicznych dotyczących bezpieczeństwa pojazdów; –promowanie polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego w ramach miejskich planów zrównoważonej mobilności miejskiej; –wprowadzenie standardowej procedury testowania systematycznej oceny przydatności i skuteczności zaawansowanych technologii pojazdów dla starszych kierowców. –utworzenie jednolitego systemu we wszystkich państwach członkowskich w sprawie decyzji o zdolności do kierowania. Decyzja w odniesieniu do cofnięcia uprawnień i / lub ograniczenia nie powinna być uzależniona od określonego wieku, ani diagnozy zachorowania na poszczególne choroby, lecz powinna wynikać z orzeczenia o niezdolności spowodowanej poważną chorobą lub wysoko obniżonej funkcjonalności uniemożliwiającej bezpieczną jazdę.
KIEROWCY W STARSZYM WIEKU	<ul style="list-style-type: none"> –podnoszenie świadomości na temat potencjalnych problemów i zwiększonego ryzyka spowodowania wypadku związanego z procesem starzenia się; –edukowanie o zmianach spowodowanych wiekiem lub zmianach medycznych związanych z deficytami percepcyjno-mechanicznymi, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo własne; –dokonywanie samooceny własnych zdolności do prowadzenia auta i dobrowolny udział w badaniach kierowców lub przedyskutowania własnej sytuacji z rodziną i / lub lekarzem specjalistą; –przygotowanie do rezygnacji z samodzielnej jazdy autem do korzystania z komunikacji miejskiej lub bycia pasażerem.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie ElderSafe - Risks and countermeasures for road traffic of elderly in Europe. Final Report, Grudzień 2015, Komisja Europejska.[2]

Osoby starsze są obecnie najszybciej rosnącą grupą kierowców, zarówno pod względem ich liczby, jak i liczby przejechanych kilometrów. W przyszłości będą oni odbywali więcej podróży dłuższych i częściej niż obecni kierowcy w starszym wieku - dotyczy to szczególnie kobiet.

Zapewnienie pełnej mobilności jest podstawowym warunkiem dla utrzymania wysokiej jakości życia osób starszych. Liczne badania wykazały, że mobilność i możliwość opuszczenia domu wpływa na długowieczność, dobre samopoczucie, umożliwia integrację społeczną, niezależność, stanowi korzyści dla kondycji psychofizycznej osoby starszej. Pełna możliwość uczestnictwa czynnego w postaci jazdy samochodem, korzystania

z transportu publicznego, rowerowego i pieszego będzie odgrywać coraz większe znaczenie dla osób starszych. Potrzeba mobilności osób starszych będzie wzrastała w przyszłości. W efekcie końcowym, użytkownicy dróg w wieku starszym będą przekształcać się z grupy mniejszościowej ze specjalnymi potrzebami i zwyczajami do jednej z najliczniejszych grup użytkowników dróg. Ewolucja ta nie będzie dotyczyła wyłącznie osób starszych, ale również zachowania użytkowników dróg z pozostałych grup wiekowych, którzy współlistnieją wraz z nimi w codziennym ruchu drogowym.

Dlatego starzenie się społeczeństwa stanowi poważne wyzwanie w tworzeniu polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz nabiera ogromnego znaczenia w tworzeniu dla seniorów pojazdów, dróg i infrastruktury miejskiej.

Podsumowanie

Ograniczenia i niekorzystne zmiany wynikające z „fizyczności” osób starszych rekompensowane są doświadczeniem i rozważą. Dla własnego bezpieczeństwa i zwiększenia bezpieczeństwa innych, starsi kierowcy powinni stopniowo zmniejszać swoją aktywność w ruchu drogowym, która ograniczałaby się do jazdy w dobrych warunkach drogowych (np. w okresach mniejszego nasilenia ruchu na drogach lub podczas dnia, przy suchej nawierzchni), co zmniejszyłoby ryzyko wypadku.

Do kluczowych środków zaradczych zmniejszających liczbę wypadków z udziałem osób starszych można zaliczyć:

- wprowadzenie obowiązkowych badań okresowych, zwłaszcza po ukończeniu 60 roku życia,
- szkolenia i edukację w zakresie bezpiecznej jazdy oraz doskonalenia techniki jazdy, w tym jazdy doszkalające,
- działania promujące i umożliwiające aktywność fizyczną,
- wprowadzanie nowoczesnych rozwiązań technologicznych wspierających kierowcę w pojeździe i na drodze,
- zmiany w prawie regulujące uczestnictwo osób starszych w ruchu drogowym,
- kampanie społeczne uświadliwiające wszystkich kierowców na skutki starzenia się społeczeństwa oraz wynikających z tego faktu konsekwencji dla bezpieczeństwa ruchu drogowego [14].

Przedstawiony w artykule problem wpływu osób starszych – kierowców na bezpieczeństwo ruchu drogowego wymaga prowadzenia dalszych badań, w wyniku których wprowadzane będą najbardziej racjonalne środki, zapobiegające wypadkom i zwiększające bezpieczne zachowania starszych kierowców na drogach publicznych.

LITERATURA:

- [1] Biernacki M., Związek wieku oraz wybranych cech osobowości z funkcjonowaniem poznawczym analiza w kontekście zachowań drogowych. Niepublikowana praca doktorska. Warszawa: Wydział Psychologii, Uniwersytet Warszawski 2013.
- [2] ElderSafe - Risks and countermeasures for road traffic of elderly in Europe. Final Report, Grudzień 2015, Komisja Europejska; [w:] http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/studies/eldersafe_final_report.pdf.
- [3] <http://www.policja.pl/pol/aktualnosci/91287,Komenda-Glowna-Policji-zacheca-do-kierowania-sie-rozsadkiem.html> , artykuł z dnia 15.10.2013 r.
- [4] Jaskulski R., Osoby starsze za kierownicą - jaki wpływ na bezpieczeństwo ma wiek kierowcy?, [w:] <http://mojafirma.infor.pl/moto/technika->

- jazdy/bezpieczenstwo/695826,Osoby-starsze-za-kierownica-jaki-wplyw-na-bezpieczenstwo-ma-wiek-kierowcy.html.
- [5] Krahe B. Agresja. Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne, Gdańsk 2005.
- [6] Langford, J., & Koppel, S. (2006a). Epidemiology of older driver crashes – Identifying older driver risk factors and exposure patterns. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 9(5), 309–321.
- [7] Ludność w wieku 60 lat i więcej. Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2016 (Notatka została przygotowana na posiedzenie Sejmowej Komisji Polityki Senioralnej dotyczące „Informacji Ministra Zdrowia na temat wpływu zmian demograficznych i starzenia się społeczeństwa na organizację systemu ochrony zdrowia i Narodowy Program Zdrowia” (w dniu 19.02.2016 r.); [w:] http://stat.gov.pl/download/gfx/portalinformacyjny/pl/defaultaktualnosci/5468/24/1/1/ludnos_c_w_wieku_60_struktura_demograficzna_i_zdrowie.pdf.
- [8] Łuczak A., Wiek a sprawność kierowców w zakresie cech warunkujących bezpieczne uczestnictwo w ruchu drogowym, Centralny Instytut Ochrony Pracy – Państwowy Instytut Badawczy, *Bezpieczeństwo Pracy : nauka i praktyka* 2015 , nr 3, s. 12-15, [w:] https://www.ciop.pl/CIOPPortalWAR/file/76173/2015102011159&BP_3_2015_12_15.pdf.
- [9] Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020, [w:] http://www.krbrd.gov.pl/files/file/NP-BRD-2020_przyjety_przez_KRBRD.pdf.
- [10] Prognoza ludności na lata 2014-2050, *Studia i Analizy Statystyczne*, Główny Urząd Statystyczny, Departament Badań Demograficznych i Rynku Pracy, Warszawa 2014; [w:] http://stat.gov.pl/download/gfx/portalinformacyjny/pl/defaultaktualnosci/5469/1/5/1/prognoz_a_ludnosci_na_lata_2014_-_2050.pdf.
- [11] Reber A.S. *Słownik Psychologii*. Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa 2000.
- [12] Senior za kierownicą. Kiedy jazda przestaje być bezpieczna?, [w:] <http://utwbezgranic.pl/senior-za-kierownica-kiedy-jazda-przestaje-byc-bezpieczna/>.
- [13] Sytuacja demograficzna osób starszych i konsekwencje starzenia się ludności Polski w świetle prognozy na lata 2014-2050, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa, listopad 2014, [w:] http://stat.gov.pl/download/gfx/portalinformacyjny/pl/defaultaktualnosci/5468/18/1/1/ludnos_c_w_starszym_wieku.pdf.
- [14] Szumiał J., Senior „za kółkiem”, [w:] <https://www.l-instruktor.pl/nasze-sprawy/senior-za-kolkkiem.html#.V3LKdqKsi4o>.
- [15] Wypadki drogowe w 2015 roku. Raport roczny, Komenda Główna Policji, [w:] <http://statystyka.policja.pl/download/20/192140/stanBRD2015.pdf>.
- [16] Zachowania agresywne; [w:] https://www.ciop.pl/CIOPPortalWAR/appmanager/ciop/pl?_nfpb=true&_pageLabel=P12600148111342798606193&html_tresc_root_id=300001869&html_tresc_id=300001873&html_k_lucz=1356&html_klucz_spis.