

JANKOWSKA Dagmara¹
LEŚNIKOWSKA-MATUSIAK Ida²
WNUK Aneta³

Zapobieganie wykluczeniu społecznemu osób starszych poprzez zapewnienie dostępności i bezpieczeństwa na drogach

Słowa kluczowe,
Wykluczenie społeczne,
osoby starsze, dostępność, Brd

Streszczenie

Wykluczenie społeczne ma wiele przyczyn i skutków, obejmuje także wiele obszarów życia społecznego. Jednym z nich jest ruch drogowy. Brak dostępu do szeregu miejsc i obiektów, zagrożenie bezpieczeństwa już dziś jest przyczyną radykalnego ograniczenia aktywności osób starszych. W Polsce jak dotąd nie ma żadnych rozwiązań rzeczywiście i kompleksowo odpowiadających na potrzeby tej grupy użytkowników dróg. Aby odzyskać osoby starsze dla naszego społeczeństwa musimy niezwłocznie i w sposób odpowiednio przygotowany i zorganizowany wychodzić tym problemom naprzeciw.

PREVENTION OF SOCIAL EXCLUSION OF THE ELDERLY PEOPLE BY IMPROVING ACCESSIBILITY AND ROAD SAFETY

Abstract

Social exclusion has many causes and effects. It also encompasses many areas of social live. One of them is road traffic. The inaccessibility of many places and services and lack of safety is a cause of radical limitations in activities of elderly people today. In Poland there are practically no solutions which would meet the needs of this group of road users in a comprehensive way. In order to regain older people for our society we urgently need to address these problems.

1. WSTĘP

Prognozy demograficzne na nadchodzące dziesięciolecie wskazują na postępujące starzenie się populacji krajów uprzemysłowionych. Rządy tych państw muszą brać pod uwagę prognozy demograficzne i nie mogą marginalizować czy ignorować problemów osób starszych biorących udział między innymi w ruchu drogowym. Zapewnienie tej grupie możliwości bezpiecznego i swobodnego poruszania się powinno należeć do ważnych zadań, zarówno administracji rządowej, jak i samorządowej. Mobilność jest bowiem podstawowym warunkiem niezależności dla starszych osób, zapobiega ich wykluczeniu społecznemu.

Wykluczenie społeczne ma wiele przyczyn i skutków, obejmuje także wiele obszarów życia społecznego. Jednym z nich jest ruch drogowy. Brak dostępu do szeregu miejsc i obiektów, zagrożenie bezpieczeństwa już dziś jest przyczyną radykalnego ograniczenia aktywności osób starszych, a należy liczyć się z tym, że w przyszłości ich wymagania w zakresie mobilności będą znacznie wyższe niż obecnego pokolenia osób starszych. W Polsce jak dotąd nie ma żadnych rozwiązań rzeczywiście i kompleksowo odpowiadających na potrzeby tej grupy użytkowników dróg. Zapobieganie wykluczeniu społecznemu osób starszych w ruchu drogowym ma charakter globalny. Polska także musi niezwłocznie i w sposób odpowiednio przygotowany i zorganizowany wychodzić tym problemom naprzeciw, aby odzyskać osoby starsze dla naszego społeczeństwa.

2. WYKLUCZENIE SPOŁECZNE OSÓB STARSZYCH

Istnieje wiele definicji wykluczenia społecznego. Jedna z nich mówi, że „wykluczenie społeczne to niezdolność do uczestnictwa w uznawanych za ważne aspektach życia społecznego – gospodarczych, politycznych i kulturowych. Skrajne wykluczenie społeczne występuje, gdy niezdolności do uczestnictwa w tych trzech wymiarach życia społecznego mają bardziej charakter wzajemnych wzmocnień niż równoważenia się” [9]. Inna definicja określa, że „marginalność to brak uczestnictwa jednostek i grup społecznych w tych sferach życia, w których uzasadnione jest – stosownie do określonych kryteriów – oczekiwanie, że jednostki te i grupy będą w nich uczestniczyły” [4]. Z kolei „jednostka jest społecznie wykluczona, jeżeli jest ona pod względem geograficznym mieszkańcem tego społeczeństwa, ale 1)

¹ Instytut Transportu Samochodowego, Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, 03-301 Warszawa, ul. Jagiellońska 80, tel.: +48 22 43 85 111, fax: +48 22 43 85 401, E-mail: dagmara.jankowska@its.waw.pl

² Instytut Transportu Samochodowego, Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, 03-301 Warszawa, ul. Jagiellońska 80, tel.: +48 22 43 85 111, fax: +48 22 43 85 401, E-mail: ida-lesnikowska-matusiak@its.waw.pl

³ Instytut Transportu Samochodowego, Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, 03-301 Warszawa, ul. Jagiellońska 80, tel.: +48 22 43 85 111, fax: +48 22 43 85 401, E-mail: aneta.wnuk@its.waw.pl

z powodów będących poza jej kontrolą nie może uczestniczyć w normalnych aktywnościach obywateli w tym społeczeństwie i 2) chciałaby w nich uczestniczyć” [2].

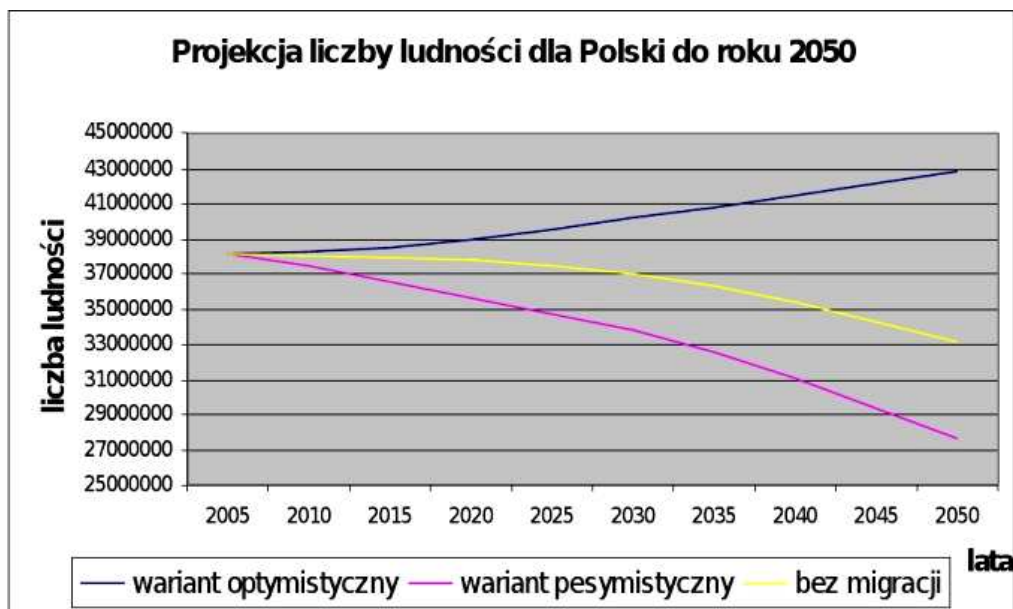
Prawa społeczne, osobiste i polityczne należą do kanonu praw człowieka. W Zrewidowanej Karcie Społecznej Rady Europy z 1996 roku w artykule 30 zapisano, że każdy ma prawo do ochrony przed ubóstwem i wykluczeniem społecznym. W Zrewidowanej Strategii Spójności Społecznej z 2004 roku za grupę narażoną na zagrożenia wskazano między innymi ludzi starszych „zwłaszcza tych, którzy mieszkają sami, lub którzy nie mogą już liczyć na pomoc rodziny”. Realizacja praw społecznych (obywatelskich) jest kluczem do uczestnictwa społecznego. Wykluczenie społeczne jest problemem społecznym, którego rozwiązanie powinno mieć także społeczny charakter wiążący się ze zmianą lub poprawą funkcjonowania instytucji społecznych, a nie osób uznanych za wykluczonych społecznie lub podlegających procesom wykluczenia społecznego.

W Polsce w Narodowej Strategii Integracji Społecznej (2003) do grup społecznie podatnych na wykluczenie społeczne zaliczono między innymi starsze osoby samotne. W raporcie opracowanym w Ministerstwie Pracy i Polityki Społecznej pod tytułem „Wykluczenie i integracja społeczna w Polsce. Ujęcie wskaźnikowe” podano dwie klasyfikacje czynników ryzyka dla wykluczenia społecznego. W odniesieniu do osób starszych w klasyfikacji I pkt. 4) są to czynniki zdrowotne „niepełność związana z wiekiem” i w klasyfikacji II pkt. 1) fizyczne czynniki wykluczenia społecznego: wiek 45-50 lat i powyżej; 60-65 lat i powyżej oraz pkt. 4) instytucjonalne czynniki wykluczenia społecznego: rozwiązania systemowe przyjęte w politykach, sposoby i formy funkcjonowania instytucji.

Wyniki badań przeprowadzonych przez Pentor wskazały, że w Polsce problem wykluczenia społecznego nie jest wystarczająco rozpowszechniony w świadomości społecznej [12]. Należy wnioskować zatem, że tym bardziej dotyczy to wykluczenia społecznego osób starszych w ruchu drogowym.

Decyzją Parlamentu Europejskiego rok 2012 został ogłoszony Europejskim Rokiem Aktywności Osób Starszych i Solidarności Międzypokoleniowej. Inspiracją do podjęcia tej decyzji jest zwiększanie się z roku na rok liczby osób starszych i w związku z tym ukazanie jakie wyzwania stoją przed Europą oraz jakie należy podjąć działania by mogli oni żyć aktywnie i niezależnie. Niezwykle ważne jest także międzypokoleniowe zrozumienie i likwidowanie barier tworzonych pomiędzy osobami starszymi i młodymi.

W Polsce liczba osób w wieku emerytalnym ulegnie znacznemu powiększeniu już w 2030 roku [6]. W 2010 roku w naszym kraju liczba osób w wieku 65 i więcej lat wynosiła 1 milion 195 tysięcy. Według prognoz demograficznych w 2035 roku takich osób będzie już 8 milionów 358 tysięcy (dane GUS), tj. o 700% więcej. Według Departamentu Badań Ludnościowych ONZ liczba mieszkańców Polski do 2050 roku będzie spadać, przy czym liczba kobiet będzie przewyższać liczbę mężczyzn. Przewidywany proces postępującego starzenia się społeczeństwa naszego kraju zaskutkuje pojawieniem się dominującej grupy osób w wieku 60-75 lat. Wzrośnie także odsetek osób w wieku 80 i więcej lat w społeczeństwie – w 2050 roku jedna osoba na dziesięć będzie powyżej 80. roku życia.



Rys.1. Projekcja liczby ludności dla Polski do roku 2050

Bibliografia [11]

3. MOBILNOŚĆ OSÓB STARSZYCH

Osoby starsze zwykle podróżują by skorzystać z różnego rodzaju usług oraz w celach rekreacyjnych. Poruszają się pieszo, transportem publicznym oraz samochodami prywatnym. 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, spacerują częściej niż dawniej, 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 do 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. Niestety tak się nie dzieje z wielu powodów. Jednym z nich jest niedostrzeganie specjalnych potrzeb osób starszych, innym – brak wiedzy o tych potrzebach oraz istniejących rozwiązaniach lub braku możliwości ich wdrożenia. Czasem jest to po prostu zła wola. Dlatego niezwykle ważna jest ocena dostępności i bezpieczeństwa drogowej przestrzeni publicznej z perspektywy samych użytkowników – osób starszych. Jest to podwójna korzyść, gdyż osoby odpowiedzialne za mobilność otrzymają tym samym rzetelną wiedzę jak mają działać na rzecz bezpieczeństwa i niezależności osób starszych. Dotyczy to zarówno legislacji, standardów, jak i edukacji oraz szkoleń. Środowisko i transport dostosowane do wymagań osób starszych będą służyły wszystkim – młodym, silnym i zdrowym. Obecnie szeroką aprobatę zyskuje koncepcja uniwersalnego projektowania produktów i usług transportowych przeznaczonych dla każdego, włącznie z osobami starszymi. Projektowanie uniwersalne oznacza proces, w którym produkty 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 umożliwia modyfikację istniejących rozwiązań i usług niskim kosztem i zaadaptowanie ich do potrzeb każdego użytkownika dróg.

W październiku 1999 roku w Wielkiej Brytanii powstał Raport dotyczący potrzeb starszych osób zlecony przez Ministerstwo Ochrony Środowiska Transportu i Regionów Transportowych (DETR). Jego celem było zebranie informacji o obecnych i przyszłych potrzebach transportowych, biorąc pod uwagę zmiany demograficzne w przyszłości. W badaniach wzięły udział osoby w wieku 60 lat i więcej. Część próby stanowiły osoby pomiędzy 50. a 59. rokiem życia. W trakcie badania przeprowadzono 1445 wywiadów. Pomimo, iż raport opracowano kilka lat wcześniej, jego wnioski są wciąż aktualne. Zdaniem ankietowanych najwięcej trudności przysparza im:

- w planowaniu podróży
 - brak informacji;
 - niewystarczająca dostępność usług transportowych;
 - sieć transportowa, która nie zaspokaja ich potrzeb;
 - duża odległość do celu podróży;
 - brak miejsca siedzącego i oświetlenia na przystanku;
 - znaczna odległość pojazdu od peronu lub przystanku;
 - brak akceptacji społeczeństwa i alternatyw transportowych;
 - zaparkowane pojazdy;
- w poruszaniu jako pieszy
 - duży i szybki ruch uliczny;
 - brak udogodnień na skrzyżowaniach i trudności w ich pokonywaniu;
 - zły stan nawierzchni;
 - przeszkody na chodnikach;
 - brak chodników;
 - trudności w korzystaniu z lokalnych usług takich jak poczty, apteki i banki;
 - zwiększone ryzyko wypadku;
- w podróżowaniu transportem publicznym
 - problemy z wsiadaniem i wysiadaniem;
 - wysokie stopnie;
 - duże koszty przejazdu;
 - mała częstotliwość przejazdów;
 - niesolidność;
 - niedogodne trasy;
 - niewygodna jazda;
 - w podróżowaniu
- w kierowaniu pojazdem
 - koszty związane z zakupem pojazdu, otrzymywania zezwoleń, utrzymywania pojazdu i tankowania;
 - zła widoczność na skrzyżowaniach;
 - niewidoczne i trudne do odczytania znaki drogowe;
 - dyskryminacja przez firmy ubezpieczeniowe.

Pomimo rosnącej liczby starszych osób posiadających prawo jazdy, wielu seniorów będzie zależnych od publicznych środków transportu. Przeprowadzone badania wykazały jednak, że trudności w podróżowaniu autobusem i pociągiem ma wiele osób. Od korzystania z tych środków transportu, oprócz barier architektonicznych, potencjalnych użytkowników powstrzymuje również słaby dostęp do informacji. Podróżowanie w tłoku, bez możliwości oparcia się lub trzymania poręczy na odpowiedniej wysokości, gwałtowne hamowanie powoduje u osób starszych brak pewności siebie i obniżone poczucie wartości jako uczestnika ruchu w stosunku do osób młodszych. Właściwa obsługa klientów transportu

publicznego i jego promocja niewątpliwie przyczyniłaby się do wzrostu zaufania wśród jego użytkowników. Koszt przejazdu jest także znaczącym czynnikiem wpływającym na częstotliwość podróżowania. Większość władz lokalnych w Wielkiej Brytanii oferuje zniżki dla starszych osób. Tańsza podróż powoduje wzrost liczby podróżujących i przesiadanie się do transportu publicznego z samochodów. Dostępność samochodu jest bowiem najważniejszym czynnikiem wpływającym na częstotliwość podróży. 3/4 badanych mężczyzn i połowa kobiet, które przestały prowadzić samochód w wieku 55 i więcej lat były do tego zmuszone z powodu jakiejś formy niepełnosprawności, skazując się tym samym na korzystanie z transportu publicznego, pomocy społecznej i urzędzeń wspomagających. Podróż umożliwia branie udziału w imprezach rozrywkowych, pracach stowarzyszeń i organizacji, poprawia niezależność i interakcję społeczną. Większość badanych osób przebywa cztery i więcej razy w tygodniu poza domem. Jednak ograniczenia finansowe, trudności w poruszaniu się, konieczność korzystania z transportu publicznego oraz ograniczenia architektoniczne utrudniają czasem załatwienie najprostszej sprawy. Starsi kierowcy chcą więc utrzymać możliwość prowadzenia pojazdów najdłużej jak tylko są w stanie. Obawiają się, że nie będą mogli przystosować się do podróżowania transportem publicznym. Ta wiedza w Wielkiej Brytanii spowodowała zmiany w jakości usług transportowych. Wprowadzono grzywny dla przewoźników, którzy jeżdżą niepunktualnie, nie zatrzymują się na przystankach lub zatrzymują się w czasie nie pozwalającym na wejście wszystkich pasażerów. Użytkownicy transportu publicznego wyszli z propozycją przeniesienia przystanków bliżej ich miejsca zamieszkania – dzielnic mieszkaniowych oraz poprawy informacji.

Przykładem na to, że problem osób starszych w ruchu drogowym istnieje relatywnie krótko jest brak międzynarodowego znaku drogowego z ich wizerunkiem. Znak drogowy przedstawiający osoby starsze przechodzące przez jezdnię został wprowadzony w Wielkiej Brytanii w 1981 roku. Znak przedstawia sylwetkę starszego mężczyzny poruszającego się o lasce i podtrzymującą się na jego ramieniu starszą kobietę. Ten sam znak jest również używany do informowania o obecności chorych, niepełnosprawnych i niewidzących. Oznacza on, że w tym miejscu przechodzą osoby, które z racji swoich niedyspozycji mogą potrzebować pomocy. Zauważono, że w niektórych krajach tych grup uczestników ruchu drogowego oznakowanie wcale nie uwzględnia. Zastanawiano się, jak wobec tego powinien wyglądać znak drogowy ilustrujący obecność osób starszych i niepełnosprawnych tak, aby był dobrze rozumiany na całym świecie i jak wyglądają te znaki w poszczególnych krajach, o ile w ogóle w nich istnieją. W tym celu zwrócono się do 178 brytyjskich dyplomatów i konsulów przebywających na placówkach zagranicznych z prośbą o przysłanie formy graficznej lub zdjęcia znaku, który ostrzega kierowców o osobach starszych, niesłyszących, niewidomych i niepełnosprawnych. Uzyskano 131 (74%) pozytywnych odpowiedzi. 35 krajów (30%) posiada jedną i więcej kategorii znaków/tablic drogowych przedstawiających graficznie osoby niepełnosprawne i starsze.



1.



2.



3.

Rys.2. Przykłady wzorów znaków/tablic drogowych ilustrujących starszych i /lub niepełnosprawnych uczestników ruchu drogowego: 1. „Starsi” – Australia, 2. „Starsi i niepełnosprawni” – Wielka Brytania, 3. „Starsi” – Namibia

4. ROLA EDUKACJI W ZAPOBIEGANIU WYKLUCZENIU SPOŁECZNEMU OSÓB STARSZYCH W RUCHU DROGOWYM

Podstawowym narzędziem zapobiegania wykluczeniu społecznemu osób starszych w ruchu drogowym jest edukacja. Jest to ważny czynnik rozwoju człowieka – zarówno dla polityka, urzędnika odpowiedzialnego za mobilność, projektanta i wykonawcy rozwiązań drogowych oraz pojazdów, ustawodawcy, jak i użytkownika dróg. Działalność edukacyjna jako

czynność celowa musi być prowadzona według określonego planu i programu. Tworzenie programu edukacyjnego w odniesieniu do mobilności osób starszych powinno obejmować następujące etapy:

- etap 1 – diagnoza zawierająca m.in. informacje o problemie i adresatach programu. Punktem wyjścia do opracowania odpowiednich programów w odniesieniu do osób starszych powinno być poznanie ich oczekiwań w zakresie możliwości poruszania się własnym samochodem, transportem publicznym i pieszo oraz ich ocena przestrzeni publicznej pod kątem jej dostępności i bezpieczeństwa,
- etap 2 – projektowanie uwzględniające m.in. określenie celów programu, jego koncepcji, zawartości, warunków wdrożenia, kwalifikacji wykładowców,
- etap 3 – ewaluacja prowadzona w trakcie tworzenia programu i po jego wdrożeniu w odniesieniu do jego jakości i efektywności.

Adresatami programów powinny być osoby starsze, politycy, osoby odpowiedzialne za mobilność, zarówno w skali krajowej, jak i lokalnej. W celu zapewnienia jakości szkoleń należy stworzyć dla nich odpowiednie standardy, czyli normy odnoszące się do następujących elementów:

- cele szkolenia (globalne i szczegółowe),
- treści szkolenia (standaryzacja wiedzy),
- metody szkolenia (zbiór metod skutecznych w pewnych warunkach),
- środków szkolenia (bazy danych o istniejących środkach i sposobach ich wykorzystywania),
- wyposażenie i warunki pracy,
- kwalifikacje i kompetencje kadry pedagogicznej.

5. WNIOSKI

Prognozy demograficzne na nadchodzące dziesięciolecie wskazują na postępujące starzenie się populacji krajów uprzemysłowionych. Mobilność jest podstawowym warunkiem niezależności dla starszych osób, zapobiega ich wykluczeniu społecznemu. Brak dostępu do szeregu miejsc i obiektów, zagrożenie bezpieczeństwa już dziś jest przyczyną radykalnego ograniczenia aktywności osób starszych. W Polsce liczba osób w wieku emerytalnym ulegnie znacznemu powiększeniu już w 2030 roku. Według prognoz demograficznych w 2035 roku takich osób będzie już 8 milionów 358 tysięcy, tj. o 700% więcej niż w 2010 roku. Podstawowym narzędziem zapobiegania wykluczeniu społecznemu osób starszych w ruchu drogowym jest edukacja. Jest to ważny czynnik rozwoju człowieka – zarówno polityka, urzędnika odpowiedzialnego za mobilność, projektanta i wykonawcy rozwiązań drogowych oraz pojazdów, ustawodawcy, jak i użytkownika dróg. W celu zapewnienia jakości i efektywności szkoleń należy stworzyć dla nich odpowiednie standardy, czyli normy odnoszące się do różnych elementów tego procesu.

6. BIBLIOGRAFIA

- [1] Bogaj M. (red.): *Problemy standaryzacji w edukacji*, Warszawa, Akademia Śląska Kielce – Instytut Badań Edukacyjnych 2003.
- [2] Burchardt T., Le Grand J., and Piachaud D., 'Introduction', in Hills, J., Le Grand, J. and Piachaud, D., *Understanding Social Exclusion*, Oxford University Press, Oxford 2002.
- [3] Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 940/2011/UE z dnia 14 września 2011 r. w sprawie Europejskiego Roku Aktywności Osób Starszych i Solidarności Międzypokoleniowej (2012) eur-lex.europa.eu.
- [4] Germani G.: *Marginality*, Transaction Books, New Brunswick 1980.
- [5] Gore C, Figueiredo J. B.: *Wykluczenie społeczne i polityka przeciwdziałania ubóstwu*, w: Problemy Polityki Społecznej 5/2003, Półrocznik Komitetu Nauk o Pracy i Polityce Społecznej Polskiej Akademii Nauk oraz Instytutu Polityki Społecznej Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 2003.
- [6] gospodarka.pl z dnia 01.03.11.
- [7] Materiały 9th International Conference on Mobility and Transport for Eldery and Disabled People TRANSED 2001, Warszawa 2001.
- [8] Rocznik statystyczny GUS 2011.
- [9] Szarfenberg R.: *Marginalizacja i wykluczenie społeczne*, Wykłady Instytutu Polityki Społecznej, Uniwersytet Warszawski, Warszawa 2006.
- [10] Wnuk A., Garbarczyk P.: *Problemy osób niepełnosprawnych i starszych w ruchu drogowym*, Warszawa, Kwartalnik Motoryzacyjny Instytutu Transportu Samochodowego Nr 4/2006.
- [11] www.scribd.com/doc/16183412/Demografia-spoeczna-opracowane
- [12] Wykluczenie społeczne. Kampania społeczna „Warto być za”, Research International Pentor 2006.
- [13] Zrewidowana Strategia Spójności Społecznej, 2004.