



EGYENLŐ BIZTONSÁG – AZ IDŐSEK KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGÁÉRT

Európában a baleseti helyzetnek megfelelően a közlekedésbiztonság terén kiemelt figyelmet kapnak a védtelen közlekedők. A Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogramban külön pilléreként szerepel ennek a közlekedői csoportnak (és azon belül a fokozottan védtelen közlekedési csoportoknak) kiemelt kezelése, biztonságuk további fokozása.

A védtelen közlekedők csoportján belül társadalmi, illetve közlekedésbiztonsági szempontból fokozott figyelemmel kell kezelni az idősebb közlekedőket, a fogyatékkal élő és a hátrányos szociális helyzetű embereket. A megvizsgált baleseti adatok alapján az idősebbek gyakrabban szenvednek komoly sérülést vagy halálos közúti balesetet, mint a többi korosztály. A fogyatékkal élő emberek közlekedésbiztonsága elsősorban társadalmi kérdés, fontos, hogy a közlekedési feltételek javításával, az ő támogatásukkal egyenlő mobilitási lehetőségeket biztosítsunk számukra is. A hátrányos szociális helyzetű területeken gyakoribbak a védtelen közlekedőket érő balesetek, miközben az itt élő embereket nehezebben lehet elérni közlekedésbiztonságot javító intézkedésekkel. Ezt a három közlekedői csoportot tehát kiemelten szükséges kezelni, fontos, hogy nagyobb figyelmet fordítsunk a biztonságukra.

IDŐS KÖZLEKEDŐK

A közlekedéshez szükséges képességek az életkor előrehaladtával romlanak: beszűkül a látótér, csökken a figyelmi kapacitás, romlik a helyzetfelismerés, lassulnak a reakciók. Ezek a jellemzők veszélyeztetetté teszik az idősebb embereket a közlekedésben. Az idősebb emberek többnyire védtelen közlekedőkként jelennek meg az utakon, illetve személygépjármű-vezetőként gyakran már nem megfelelő módon reagálnak a forgalmi helyzetekre. Az idősek relatíve magasabb arányban szereplői a közlekedési baleseteknek, melyben közrejátsszik az észlelés, a reagálási képesség, illetve a helyzet-felismerési képesség romlása. Ezen kívül a mozgásproblémák, ízületi fájdalmak is megnehezíthetik időskorban a gyors reagálást, és a nagyobb fokú sérülékenység is kockázati tényezőt jelent. Amellett, hogy fel kell hívni az idősebb emberek figyelmét a romló képességeik okozta közlekedési veszélyekre, lényeges, hogy a többi közlekedőt is érzékennyé tegyük az idősebb emberek nehézségei iránt. Meg kell ismertetni őket az idősebb emberek közlekedési jellemzőivel, fontos, hogy megértsék őket, így türelmesebbé, odafigyelőbbé váljanak velük szemben a közlekedés során.

BALESETI ADATOK

Európában egyre nő az idősebb lakosság aránya, ez a tendencia az előrejelzések alapján a továbbiakban is folytatódik. Az előreszámítások alapján Európában 2050-ben a 60 év fölötti lakosság a népesség 30-40%-át teszi majd ki. Magyarországon, a KSH előrebecslése alapján, 2050-ben a lakosság 37,42%-a 60 év fölötti lesz. (KSH, 2015) Az idősek társadalmi nagyobb aránya a közlekedés területén is megjelenik. Egyre gyakoribb, hogy 60 év feletti emberek is vezetnek személygépjárművet, gyalogosan és a közösségi közlekedésben pedig még inkább jelen vannak. A közúti balesetben megsérült és meghalt személyek között is nagyobb arányban szerepelnek 65 év feletti, mint a fiatalabb korosztály.

Idős közlekedők baleseti okai	Elsődleges	Másodlagos	Harmadlagos
Személygépjármű-vezetőként	elsőbbség meg nem adása	irányváltoztatási, haladási, bekanyarodási hiba	sebesség nem megfelelő alkalmazása
Gyalogosként	vigyázatlan, hirtelen lelépés az úttestre	tilos jelzésen való áthaladás	tiltott helyen való áthaladás
Kerékpárosként	elsőbbség meg nem adása	irányváltoztatási, haladási, bekanyarodási hiba	járművezető egyéb hibája
Motorkerékpárosként	sebesség nem megfelelő alkalmazása	irányváltoztatási, haladási, bekanyarodási hiba	elsőbbség meg nem adása

1. táblázat: Idősek leggyakoribb baleseti okai közlekedési mód szerint. Forrás: Winbal 2016



A leggyakoribb baleseti okok az idősebb korosztályban személygépjárműves balesetek esetében az elsőbbség meg nem adása (37%) és az irányváltoztatási, haladási, bekanyarodási hibák (26%). (Winbal, 2016) Ennek oka az idősekre jellemző látótér beszűkülés. Viszont a gyorsajtás, mint baleseti ok nagyon ritka ebben a korosztályban. A **sebesség nem megfelelő alkalmazása (19%) a harmadik leggyakoribb baleseti ok**, de ez gyakran **inkább lassú vezetést jelent**. Az idősek gyakran vezetnek óvatosabban, kevésbé kockázattal vállalóan. Ez egyrészt jelenthet előnyt számukra, mivel időben észreveszik a veszélyhelyzeteket, időben tudnak reagálni. Másrészt a **forgalomnál lassabb haladás önmagában veszélyhelyzetet teremthet**.

Gyalogosként legtöbbször (50%) a vigyázatlan, hirtelen lelépés az úttestre okoz balesetet idős embereknek, ezen kívül **a tilos jelzésen való áthaladás (14%)** valamint a **tiltott helyen való áthaladás (13%)** a jellemző baleseti ok.

Kerékpározó idős emberek esetében az **elsőbbség meg nem adása (38%)** okoz a leggyakrabban balesetet, valamint **az irányváltoztatási, haladási, bekanyarodási hiba (33%)**.

Az idős emberek **motorkerékpáros balesetei** többnyire a **sebesség nem megfelelő alkalmazása (29%)** miatt következnek be, emellett az **irányváltoztatási, haladási, bekanyarodási hiba (25%)** itt is jellemző.

NEMZETKÖZI GYAKORLAT

A Német Közlekedésbiztonsági Tanács (Deutscher Verkehrssicherheitsrat) közlekedésbiztonsági programja az idősek számára a *Sicher Mobil*, mely az idősek mobilitásának megtartását tartja szem előtt, az időskorral járó egészségügyi problémákra való figyelemfelhívással. Szemináriumokat tartanak idősek számára, melyek során információt nyújtanak a biztonságosabb közlekedéshez, megismertetik őket az új közlekedési szabályokkal és járműtechnológiákkal. Segítenek nekik önmaguk ellenőrzésében, illetve a vezetéshez szükséges képességek, érzékszervek romlásáról tájékoztatást nyújtanak a számukra. Mindezen információk ismeretében az idősek időben észrevehetik, ha veszélyessé válik számukra a gépjárművezetés. Tanácsokat adnak, mikor kell orvoshoz fordulni, hiszen orvosi segítséggel meghosszabbítható az az idő, amíg az idősödő ember képes biztonságosan gépjárművet vezetni.

A *Valenciai Egyetem Közlekedésbiztonsági Kutatóközpontja* 2004-ben pszichológiai workshopot szervezett idős emberek számára közlekedésbiztonságuk fokozása érdekében. A program két alprogramra osztható, amelyek az időskorúak két csoportját célozzák meg: az időseket, mint gyalogosokat és az időseket, mint járművezetőket. E kettő mellett harmadikként az időseket, mint a közösségi közlekedés használóit is megszólította a program. A workshop keretein belül olyan tényezőkkel foglalkoztak, mint pl. a veszélyfelismerés, megvitatva a balesetek szempontjából legjelentősebb tényezőket.

Svédországban idős szervezeteket, idős klubokat kerestek meg, hogy kikérjék az idős emberek véleményét a környezetükben található javítandó közlekedési problémákról. Azt vették figyelembe, hogy leginkább az érintettek tudják megítélni, hogy nekik mi az, ami problémát okoz, és hogyan lenne jobb a számukra. Az idősek által jelzett problémákra megoldást találtak, változtattak a veszélyes vagy nehézséget okozó infrastrukturális tényezőkön.

Annak érdekében, hogy az idősebb közlekedők aktívak maradjanak, és eközben biztonságosan vegyenek részt a közlekedésben ameddig csak lehet, az *Osztrák Közlekedésbiztonsági Kuratórium* együttműködve *Stájerországgal* ingyenes képzési lehetőségeket szervez időseknek. A megszervezett workshopok célja, hogy az idősebb közlekedők kevesebb kihívással nézzenek szembe az utakon. Az „*Aktívan és biztonságosan az utakon - forgalmi ismeretek időseknek*” workshop közlekedési információk nyújtásával kívánja elősegíteni, hogy az idősek minél tovább önállóan közlekedhessenek.

A *francia Securité Routiere* közlekedésbiztonsági tanácsokat ad a különböző közlekedési csoportoknak, köztük az idős embereknek is. Kiemeli, hogy bár a gépjárművezetők óvatosabbá válnak, ahogy egyre idősebbek lesznek, de a tapasztalat mégsem tudja teljes mértékben kompenzálni azt a képességbeli csökkenést, amely az életkor előrehaladtával elkerülhetetlenül bekövetkezik. Ismerteti az életkorral járó fiziológiai, érzékszervi, mozgásszervi változásokat, amelyek befolyásolják a vezetési képességet: csökkent látásélesség, nehezebb alkalmazkodás a közeli és a távolra látás változásakor, megváltozott fényerő-, kontraszt- és színészlelés, a látótér beszűkülése. Az erős fény által elvakított szem idős korban lassabban regenerálódik. Gyengül a hallás, és a hang helyének észlelési képessége. Hosszabbodik a reakcióidő. Felhívja a figyelmet arra, hogy ezekhez a megváltozott képességekhez szükséges igazítani a viselkedést, alkalmazkodni kell a változásokhoz, valamint ellenőrizni kell a vezetéshez szükséges képességeket, és szükség esetén orvoshoz kell fordulni.



Idősebb korban már érdemes tesztelni a látást, a hallást, a reflexeket akkor is, ha egyébként nem érez az idős ember problémát ezeken a területeken. Szükség van az önkontrollra: meg kell tudni kérdőjelezni a saját vezetési képességeket, észre kell venni az esetleges ismétlődő apróbb incidenseket (helytelen reakciókat, veszélyhelyzeteket) vezetés közben, mert ezek előrejelezhetik a balesetet. Oda kell figyelni arra is, hogy az idős vezető által szedett gyógyszerek milyen esetleges hatással vannak a vezetési képességekre. Meg kell tervezni az utazásokat: érdemes nem csúcsidőben és nem túl hosszú távon vezetni. A tanácsok között az is szerepel, hogyha szükséges, inkább más közlekedési eszközt válasszanak, és figyeljenek a fáradtság és az alváshiány okozta kockázatokra is.

PROGRAMJAINK

Az Egyenlő Biztonság program keretében egyeztetésre került sor a fokozottan védtelen közlekedők csoportjainak szervezeteivel. Ennek során felmértük az érintett célcsoportok közlekedésbiztonságának növelését célzó beavatkozások lehetőségeit, a célcsoportok elérési módjait. Részt vettünk a Nyugdíjasok Budapesti Szövetségének márciusi rendezvényén, melynek keretében bemutattuk a programunkat a részt vevő idősebb korosztálynak. Szervezünk egy időseknek szóló közlekedésbiztonsági szemináriumot, amelynek során beszélgetünk velük a közlekedési tapasztalataikról, a képességeik változásáról, amely befolyásolhatja a közlekedésüket és arról, hogy mire érdemes odafigyelniük, hogyan érdemes tervezniük az utazásaikat ezek fényében, számukra fontos közlekedésbiztonsági ismeretekről. Célunk megfogalmazni olyan üzeneteket a társadalom számára, mely érzékenyebbé teszi őket az idős emberek közlekedési nehézségeire és így elősegíti az idős korosztály nagyobb biztonságát a közlekedés során.

IRODALOMJEGYZÉK

- [1]<http://www.uv.es/uvweb/university-research-institute-traffic-road-safety-INTRAS/en/research-groups/dats/experience-development-innovation/road-safety-education-programme-elderly-people-1285893040015/ProjectelInves.html?id=1285905090296>
- [2] <http://www.dvr.de/publikationen/broschueren/3759.htm>
- [3] <http://www.baleset-megelozes.eu/cikk.php?id=679>
- [4]<https://www.kfv.at/aktuelles/aktuelle-meldung/artikel/1-burgenlaendischer-verkehrssicherheitstag-jung-alt-aber-sicher/> 19.05.2017
- [5]<http://www.securite-routiere.gouv.fr/conseils-pour-une-route-plus-sure/conseils-pratiques/les-seniors/seniors> 17. 05. 2016
- [6] Idősek közlekedésbiztonságának növelése KTI tanulmány 2017. május Szerzők: Bíró Angelika, Barna Éva
- [7] KSH (2015). Vén Európa – október elseje, az idősek világnapja. Központi Statisztikai Hivatal. Elérés forrás <http://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/stattukor/veneuropan.pdf>

Szerző: Barna Éva



Programismertetés a Nyugdíjasok Budapesti Szövetségénél. KTI saját fotó