

Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego
Nadarzyn k/Warszawy, 21 marca 2018 r.

SENIORZY W RUCHU DROGOWYM – CZY SYSTEM JEST GOTOWY?

W Nadarzynie k/Warszawy 21 marca 2018 r. odbyło się seminarium pt. „Seniorzy w ruchu drogowym - czy system jest gotowy?”. Organizator - Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego, patronat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Zaproszeni goście i eksperci podjęli niełatwe zadanie odpowiedzi na pytanie - jak zwiększyć bezpieczeństwo seniorów, jak przygotować się na większą ilość osób starszych w ruchu drogowym?

Cześć I – wystąpienia:

Seminarium otworzył **Bartłomiej Morzycki**, prezes Partnerstwa dla Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Powiedział: - Polityka senioralna - myślę, że to jest temat, który zyskuje na znaczeniu. Bardzo często słyszymy o prognozach demograficznych w kontekście rynku pracy, wyzwań zdrowotnych, wreszcie w kontekście emerytur. I coś bo powinno nas wszystkich cieszyć - to informacja, że życie się wydłuża. Najważniejsze staje się dożycie długich lat w dobrej jakości życia. W takiej jakości, która pozwala nam w pełni z tej jakości korzystać. I właśnie to tematyka, którą chcemy się dzisiaj zająć. To tematyka w jaki sposób my - specjaliści ruchu drogowego - mogą wpłynąć na to, żeby w obszarze mobilności można było poruszać się sprawnie i bezpiecznie. I żeby ten wiek nie był ograniczeniem. Stąd pytanie „Seniorzy w ruchu drogowym - czy system jest gotowy?”. Na to pytanie dzisiaj odpowie znakomite grono gości i ekspertów. W pierwszej części seminarium poprosimy o wystąpienia-proponycje, mamy ich pięć. Drugą część seminarium – panel dyskusyjny - poprowadził redaktor Łukasz Zboralski (Portal BRD.24).



I żeby ten wiek nie był ograniczeniem. Stąd pytanie „Seniorzy w ruchu drogowym - czy system jest gotowy?”. Na to pytanie dzisiaj odpowie znakomite grono gości i ekspertów. W pierwszej części seminarium poprosimy o wystąpienia-proponycje, mamy ich pięć. Drugą część seminarium – panel dyskusyjny - poprowadził redaktor Łukasz Zboralski (Portal BRD.24).



Posel **Józef Lassota**, członek Komisji Infrastruktury, powiedział do uczestników: - To bardzo ważna konferencja, choć może wydawać się, że seniorzy w ruchu drogowym to nie jest tak istotna z punktu widzenia spraw globalnych. Polityka senioralna powinna zmierzać do tego, aby ta starsza osoba miała szansę być cały czas aktywna w życiu prywatnym, społecznym, czy nawet zawodowym. I właśnie ich udział w ruchu drogowym jest tym istotnym elementem. I to umożliwi wykorzystać istniejący potencjał seniorów. Buntuję się, gdy mówi się o seniorach 60+. **Dzisiaj ta granica przesuwa się.** Dziękuję za podjętą inicjatywę.



Konrad Romik, dyrektor Sekretariatu Krajowej Rady BRD, podkreślił, iż cieszy, że ta publiczna debata na temat bezpieczeństwa seniorów trwa i rozszerza swój zakres. To temat niezmiernie ważny, który jako KR BRD podejmujemy już od

2016 roku, systematycznie analizując dane pochodzące z polskich dróg. Niestety **postęp starzenia się społeczeństwa coraz bardziej odbija się na wypadowości**. Cieszę się, że będziemy mieli okazję debatować nad zagadnieniem w jaki sposób możemy temu zjawisku przeciwdziałać. Ważne, aby wnioski z dzisiejszej konferencji były dla nas dostępne, tak abyśmy mogli te działania jeszcze bardziej skutecznie i efektywnie podejmować.



Część pierwszą seminarium otworzył **Marcin Flieger** (Global Road Safety Partnership w Genewie), podejmując problem starzejącego się społeczeństwa w szerszej skali - światowej, a przede wszystkim europejskiej. Analizował główne środki zaradcze, prezentował propozycje rozwiązań legislacyjnych. W przedstawionej informacji mówca przywołał wyniki badań CARE (badanie z lat 2001-2009) i wypływające z nich wnioski, a tu przede wszystkim, że liczba osób starszych (od 64. roku życia), które uczestniczyli w wypadkach drogowych to było 21% wszystkich zdarzeń. Co istotne w tym czasie odnotowaliśmy redukcję zdarzeń drogowych. Statystyka śmiertelności, także w tej grupie jest znacznie wyższy. Kolejna informacja wynikająca z omawianego raportu, to fakt, iż ryzyko udziału w wypadku uczestników tej grupy wiekowej, jest znacznie wyższe niż pozostałych. Pamiętając, iż ich aktywność (liczba przejechanych kilometrów) jest niższa i liczba przejechanych kilometrów niższa. Natomiast wskaźnik tej śmiertelności czyli liczba ofiar na miliard przejechanych kilometrów był, aż sześciokrotnie wyższy w grupie wiekowej powyżej 75. lat, i trzykrotnie wyższy w grupie 65-74 lat, porównując do następnej grupy. Ten skok był bardzo widoczny, bardzo drastyczny, radykalny. Tu widzimy, że grupa powyżej 65. roku życia jest grupą wymagającą szczególnej uwagi. Wśród przyczyn takiego stanu rzeczy wskazał na: słabość osób starszych, czyli podatność na zagrożenie. Kolejny element to poziom błędów (decyzje dotyczące zachowania się w ruchu drogowym) w omawianej grupie wiekowej przyjęty wskaźnik wynosił 0,85 w grupie tuż przed wiekiem senioralnym (59-65 lat) i wzrastał do 1,5 w wieku 65-75 lat, i nawet do 3,00 w wieku powyżej 75 lat. Rodzi się tutaj pytanie do dalszej dyskusji: Czy kierowanie pojazdem przez seniora prowadzi do zwiększonej szansy udziału w wypadku drogowym. I kolejne pytanie: Czy należy odradzać seniorom kierowanie pojazdami w ruchu drogowym? Czy należy podejmować inne działania? Tutaj rodzi się bardzo ciekawy wniosek, że jeżeli jednak porównamy różnego rodzaju środki transportu (pozostawiając w tle komunikację publiczną, która jest najbardziej bezpiecznym środkiem poruszania się dla tej grupy wiekowej), a porównując wybór innego środka transportu - rower, motorowej, samochód - okazuje się, że jazda samochodem dla tych osób jest najbezpieczniejszym środkiem transportu. Jako konkluzję i częściową odpowiedź na postawione pytanie, prelegent wskazał, że swoboda poruszania się jest jednym z praw podstawowych.

Celem działań wszystkich instytucji - rządowych, ale też tych zaangażowanych w brd - jest to, aby prowadzić działania, politykę, wprowadzać środki, które pozwolą podnieść poziom bezpieczeństwa osób starszych, jeżeli chodzi o poruszanie się pojazdami. Zostały wskazane tutaj dwa kierunki w których należałoby działać dla poprawy bezpieczeństwa. Jeden - ten także dotyczy innych grup wiekowych kierowców - to rozwiązania techniczne. Tworzenie takich pojazdów, czy rozwiązań technicznych (inteligentne pojazdy, systemy wspomaganie i ostrzegania), które w przypadku zdarzenia drogowego chronią kierującego i pasażerów. Drugi element to zdefiniowanie sytuacji trudnych, które powodują ryzyko powstania wypadku drogowego. I poszukiwanie sposobów pozwalających na wyeliminowanie i zmniejszenie ryzyka błędu decyzji. Po analizie wszelkich uwarunkowań wypadków drogowych, stwierdzono, że najwyższy wskaźnik w grupie 65-74 jest związany ze zmęczeniem, natomiast drugi dotyczy manewru włączania się do ruchu. W przypadku drugiej grupy - 75+ - mamy tu element dotyczący zawracania. Musimy tutaj myśleć jak pomóc seniorom. Np. poprzez instalowanie na skrzyżowaniach, gdzie dochodziło do takich zdarzeń, sygnalizacji świetlnej. Czyli badania wskazują na potrzebę podejmowania zmian infrastrukturalnych. M. Flieger odniósł się także do kilku elementów, które mają ogólny charakter, a odnoszą się do stanu psychicznego i fizycznego osób starszych. Po pierwsze są to naturalne ograniczenia związane z wiekiem: wzrok, funkcje poznawcze, umiejętność analizowania i reagowania na zmieniające się okoliczności, też przyjmowanie leków. Tak jak zostało to powiedziane, nie wszyscy jesteście tacy sami, niektórzy - choć w grupie seniorów - są w zdecydowanie lepszym stanie psychofizycznym. Podsumowując omówione badania, mówca wskazał, iż liczbą są tutaj tłem, istotą są tendencje, a co za tym idzie te same działania. Wskazał na kilka powszechnie

dostępnych stron internetowych poświęconych starszym kierowcom i publikowane tam sugestie podejmowanych działań (np. Australia, Nowa Zelandia, Wielka Brytania i inne), działań bardzo uniwersalnych.

I kilka wniosków podsumowania. I tu kolejne pytania: czy osoby starsze, seniorzy to jest grupa ryzyka, czy niechronieni uczestnicy ruchu drogowego? Czy zakazy są elementem poprawy bezpieczeństwa tych osób?



Kolejną prezentację przedstawiła **Marja Dąbrowska-Loranc** (Instytut Transportu Samochodowego). Przywołała pakiet „Kierowca 50+”, zwróciła jednak uwagę, że powstał on w ITS już dosyć dawno. Tematem osób starszych w ruchu drogowym Instytut zajął się w ramach prac badawczych na początku XX wieku. Można też powiedzieć, iż z badań europejskich wynika wyraźnie, że rok 2050 będzie charakteryzował się najprawdopodobniej tym, że 50% społeczeństwa będą stanowiły osoby mające 50 lat i więcej. Polskie tendencje są podobne, i starzenie się ma charakter powszechny i trwały. Ta sytuacja może generować wiele problemów, jednym z obszarów, którym należy się zająć jest właśnie problem uczestnictwa w ruchu drogowym i zapewnienia tym osobom bezpieczeństwa – mówiła M. Dąbrowska-Loranc. Podsumowując wyniki badań światowych, wskazała, że osoby starsze to najszybciej w tej chwili **rosnąca grupa kierowców**. Dotyczy to nie tylko samej liczby kierowców, ale liczby przejechanych kilometrów i stylu życia. I co bardzo istotne - co jest wnioskiem - tendencja ta **dotyczy szczególnie kobiet**. Kolejne wnioski wynikające z badań światowych: po pierwsze - **nie ma dowodów na to, że starsi kierowcy stanowią większe niż młodszy zagrożenie w ruchu drogowym**, natomiast **są oni bardzo narażeni na wszelkie obrażenia** (łącznie ze śmiertelnymi). I jeszcze raz zostało podkreślone, iż mobilność jest niezbędnym elementem niezależnego życia, aby osoby starsze mogły zachować tę mobilność, niezależność **należy zapewnić im możliwość prowadzenia samochodu jak najdłużej**. Jak wcześniej podnoszono, **trudno jest określić granicę wieku** osób starszych, ale **działania należy podejmować dużo wcześniej**. Tak, aby zapewnić im najdłuższą możliwość uczestnictwa w ruchu drogowym. Sposoby są tu następujące: edukacja, urządzenia wspomagające, nowe technologie, pojazdy autonomiczne i - bardzo ważny problem - badania lekarskie. Lekarz powinien mieć świadomość, że zarówno diagnozowane choroby, jak sposób leczenia, leki mogą mieć wpływ na kierowanie pojazdem.

Pakiet „Kierowca 50+” powstał w oparciu o wyniki badań. Ponad 70% zapytanych osób wyraziło zainteresowanie takim bezpłatnym szkoleniem, wskazało swoje zainteresowanie określonymi zagadnieniami szkolenia. Przygotowany został odpowiedni pakiet zawierający zarówno program szkolenia, materiały dla wykładowców, instruktorów, materiały dla uczestników. Program składa się z pięciu modułów: pierwszy dotyczy zmian biologicznych, mentalnych postępujących z wiekiem i ich wpływem na kierowanie pojazdem; drugi moduł to przepisy ruchu drogowego i ich zmiany oraz interpretacja; bardzo ważny moduł trzeci - nowoczesne technologie stosowane w pojeździe; moduł czwarty - pierwsza pomoc i wreszcie moduł piąty - kierowanie pojazdem w ruchu miejskim (możliwość sprawdzenia swoich możliwości i ocena mocnych i słabych stron kierowcy). Szkolenie zostało przewidziane na 10 godzin zegarowych: 4 godziny zajęć teoretycznych i 6 godzin zajęć praktycznych. W 2010 i 2011 r. przygotowano wiele spotkań, seminariów, powstało wiele publikacji. Mamy rok 2018 i **pytanie czy udało się wdrożyć ten pakiet edukacyjny? Możemy odpowiedzieć, że nie udało się zrealizować w całości!** Udały się pewne elementy: zostali przeszkoleni instruktorzy, programy zrealizowano w skali lokalnej. Poza sporadycznym zainteresowaniem prasy, seminariami, zajęciami ze starszymi kierowcami, niewiele się działo. W ramach Centrum Edukacji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego podjęto działania w węższym zakresie. Ofertę edukacyjną dostosowano także do grupy seniorów i grupy osób zdecydowanie starszych. Chcąc przygotować system działań wymagałoby to podjęcia szeregu prac. To jest kwestia przygotowania specjalistów od administrowania, od zarządzania, inżynierów, edukatorów, bardzo wielu osób. W ramach Centrum przeprowadzono absolutnie anonimowe zajęcia pilotażowe. Te dla seniorów składały się z dwóch części: praktycznej (uświadomienie wpływu procesu starzenia na organizm, działań profilaktycznych hamujących starzenie się, wpływ zmęczenia i leków na kierowcę, ale też kształtowanie motywacji do bezpiecznych i odpowiedzialnych zachowań) i zajęć z instruktorem nauki jazdy (różnorodne symulatory, zajęcia na placu z udziałem m.in. pojazdów częściowo autonomicznych, z pierwszej pomocy). Zajęcia z instruktorem miały uświadomić sytuacje wysokiego ryzyka i zrozumienie własnych ograniczeń. Kierowca otrzymywał też ocenę własnych

mocnych i słabych stron. Na końcu kierowcy wypełniali przygotowane dla nich testy. Każdy może na ich podstawie odpowiedzieć sobie na pytanie - Czy ja mogę jechać? **Zainteresowanie zajęciami ocenione zostało na duże.**

W październiku 2017 r. przeprowadzone zostało badanie kierowców 55+ dotyczące **świadomości odnośnie bezpieczeństwa ruchu drogowego**. Badanie poddana została reprezentatywna grupa kierowców ze stażem co najmniej 30 lat za kierownicą. Z zaproponowanych czynników wpływających na brd za najistotniejsze uznano przestrzeganie zasad ruchu drogowego, umiejętności, wiek i stan techniczny pojazdu itd. Na końcu wymieniano takie czynniki jak fotoradary i całkowicie już na końcu – stan zdrowia kierowcy i wiek kierowcy. W dużej mierze **seniorzy uważają, że są lepszymi kierowcami, bo posiadają doświadczenie**. To dla bezpieczeństwa ma małe znaczenie. Szkolenia właśnie uświadamiają, że ci kierowcy powinni inaczej na siebie patrzeć i mogą takie zagrożenie w ruchu drogowym stanowić. Wyniki badań postaw kierowców wobec brd wskazują jednoznaczne opinie: że starsi kierowcy poruszają się w ruchu drogowym bezpieczniej, bo lepiej znają przepisy ruchu drogowego odpowiedziało 40% respondentów, przeciwnego zdania było 20%; że starsi kierowcy prowadzą bezpieczniej bo mają większe doświadczenie w kierowaniu samochodami niż młodzi uważa – 62% badanych, przeciwnego zdania było 13% i ocena, iż szybka jazda jest bardziej niebezpieczna, niezależnie od umiejętności kierowcy – uważa 62%, 20% uważa, że można jeździć szybko i bezpiecznie; 80% badanych uważa, że używanie telefonu jest niebezpieczne. Badane **postawy kierowców wobec brd można uznać za właściwe.**

Podsumowanie Marii Dąbrowskiej-Loranc:

1. **Osoby starsze są najszybciej rosnącą grupą kierowców.**
2. **Odbieranie uprawnień do kierowania pojazdem osobom starszym powinno mieć miejsce tylko w rzeczywistości uzasadnionych medycznie przypadkach.**
3. **Edukacja, obok badań lekarskich i nowoczesnej techniki i technologii w pojeździe i na drodze, jest najbardziej skutecznym sposobem na zapewnienie możliwości kierowania pojazdem jak najdłużej bez stwarzania zagrożeń w ruchu drogowym.**
4. **Specjalne szkolenia adresowane do grupy kierowców 50+ realizowane są w wielu krajach na całym świecie.**
5. **Polska jak najszybciej powinna dołączyć do tych państw.**
6. **Badania wskazują, że kierowcy 50+ są zainteresowani udziałem w szkoleniu.**
7. **Instytucje rządowe, samorządowe oraz pozarządowe powinny stworzyć warunki do organizacji szkoleń dla kierowców 50+.**



Dr Adam Pietrzak, specjalista anestezyjologii i intensywnej terapii, specjalista medycyny ratunkowej, wygłosił prezentację, w której dokonał zarysu problemu toksykomanii w praktyce lekarza ratunkowego. Z tematów, które związane są z wiekiem i innymi problemami wybrany został przez prelegenta temat uznany za tabu - **udział leków, substancji chemicznych, w naszej zdolności do kierowania** czymkolwiek. Rozpoczynając od kosiarki do trawy, a kończąc rzeczywistości na pojazdach. **Temat ten jest bagatelizowany**, media nie lubią tego tematu, jeszcze bardziej nie lubią tego tematu firmy farmaceutyczne. Pozostajemy w sytuacji, gdy jesteśmy nadmiernie uspakajani, że nie powinniśmy się tym zajmować. A powinniśmy postrzegać! Nie tylko z racji wieku - którym się dzisiaj zajmujemy - ale ogólnie populacji. Dla przykładu jak ważny jest temat - już poruszony - badań wzroku, **powtarzanych badań wzroku** u kierowców. Czemuś co sami zauważanie, wymagamy coraz więcej uwagi, nie zawsze infrastruktura naszego pojazdu pozwala nam na wykorzystanie w taki sposób naszych zdolności widzenia jak kiedyś - mówił A. Pietrzak. To będzie problem pokoleniowy – podsumowywał.



Dr Andrzej Markowski, swoje wystąpienie zatytułował „Kierowcy w wieku 60 i więcej lat, a bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Spróbował przedstawić **kto jest seniorem w ruchu drogowym** i odpowiedzieć na pytania:

- Czy wiek kierowcy jest wyznacznikiem zagrożenia na drodze?
- Jakie cechy psychologiczne degradują się wraz z wiekiem i jak wpływa to na zachowanie kierowcy;
- Czy i jakie działania administracyjne i psychokorekcyjne powinno się podejmować wobec starszych uczestników ruchu drogowego?

Prelegent przywołał rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 8 lipca 2014 r. (Dz. U. z 2014 r. poz. 937), według którego kierowcą może być osoba, u której nie występują istotne dla bezpiecznego prowadzenia pojazdów zaburzenia:

- sprawności intelektualnej i procesów poznawczych, tj. sprawności spostrzegania, uwagi, rozumienia sytuacji oraz antycypacji,
- osobowości w obszarze dojrzałości społecznej (rozumienie norm, samokontrola, zdolność do samoograniczenia),
- dojrzałości emocjonalnej (radzenie sobie w sytuacjach trudnych, zrównoważenie emocjonalne i jego wpływ na ryzyko dezorganizacji zachowania),
- sprawności psychomotorycznej w zakresie: szybkości i adekwatności reakcji, koordynacji wzrokowo-ruchowej,
- funkcji wzroku: progu sprawności widzenia w warunkach ograniczonej widoczności; wrażliwości na olśnienie (sprawności dostosowywania się wzroku do zmieniających się warunków oświetlenia); sprawności oceny odległości.

I tu A. Markowski podsumowuje, iż **mówiąc o seniorze w ruchu drogowym, chodzi tu o osobę zdolną do trafnej oceny sytuacji, podejmowania właściwych decyzji i sprawnego ich wykonania.**

Wzrost liczby aktywnych kierowców w starszym wieku ma nieznaczny wpływ na liczbę śmiertelnych wypadków, ale jest ściśle związany z liczbą wypadków, w wyniku których są ranni - ocenia A. Markowski. Dla udowodnienia tezy, iż starsi kierowcy są bezpieczniejsi przywołuje, że u osób 60+ wskaźnik liczby wypadków na 10 000 osób wynosi 4,3, natomiast wśród najmłodszych kierowców - aż 17,1! Mówi, że starsi kierowcy braki w prowadzeniu pojazdów wynikające z wieku rekompensują: redukcją prędkości, ograniczeniem jazdy w nocy, stosowaniem pasów bezpieczeństwa, niepieniem alkoholu przed jazdą, korzystaniem ze sprawdzonych tras, z lokalnych dróg z mniejszą liczbą skrzyżowań itd. Jednak 50% wypadków z udziałem starszych kierowców ma miejsce w obrębie skrzyżowań, podczas gdy udział w tego rodzaju wypadkach kierowców w średnim wieku wynosi 21%. I podsumowuje: **Nie każdy kierowca w wieku 60+ za kółkiem jest zagrożeniem.** Aby ostatecznie – jak to określił prelegent – zaryzykować stwierdzenie: **W niektórych sytuacjach starsze osoby stanowią w ruchu drogowym zagrożenie podobne do zagrożenia stwarzanego przez człowieka u którego stwierdzono 0,5 prom. alkoholu we krwi.**

Podsumowanie dr A. Markowskiego:

- **Nie ma określonego wieku, w którym należy przestać prowadzić samochód.** Dla jednej osoby to sześćdziesiąt pięć lat, dla innej znacznie później, jeszcze dla innej znacznie wcześniej. Wszystko zależy od stylu życia, przebytych chorób, ogólnej kondycji fizycznej i psychologicznej.
- **W Polsce prawa jazdy wydawane są bezterminowo i starsi kierowcy nie muszą przechodzić badań okresowych, które weryfikowałyby ich zdolność do prowadzenia samochodu.**
- **Znajdziemy 70, 80 i 90-latków, którzy cieszą się dobrym zdrowiem fizycznym, ale i takich, którzy są niesprawni, ciężko i przewlekle chorzy, a ich sprawności psychologiczne nie pozwalają na bezpieczne prowadzenie pojazdów.**



Mariusz Mankiewicz (Dekra Polska) zaprezentował dane dotyczące seniorów na podstawie statystyk z Centrum Analiz Wypadków DEKRA.

Cześć II – panel dyskusyjny z udziałem:



Prof. dr hab. n. med. Alicji Borkiewicz (Instytut Medycyny Pracy im. prof. J. Nofera w Łodzi)
Marcina Fliegera (Global Road Safety Partnership w Genewie)

Konrada Romika (Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego)
Marcina Wekeira (Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego)
Tomasza Matuszewskiego (Starosta Gostyński)
Prowadzący redaktor **Łukasz Zboralski** (Portal BRD.24)



Prof. dr hab. n. med. Alicji Bortkiewicz: Mówiła o badaniach lekarskich, o obowiązku badań dotyczącym - w aktualnym stanie prawnym - tylko osób posługujących się samochodami służbowymi. I dodała, iż ten obowiązek - od pewnego wieku - można byłoby rozciągnąć na wszystkich kierowców, także tych mających amatorskie prawo jazdy. W miarę wykrycia wszystkich problemów i niedostatków kierowcy można byłoby zaproponować działania uzupełniające, szkolące, edukacyjne.

Moderator: Jeden problem to są działania profilaktyczne. Kiedy jednak - obserwując u siebie pewne zmiany - powinienem iść do lekarza i zgłosić wątpliwość, że słabo widzę, że mam gorszy refleks?

Prof. dr hab. n. med. Alicji Bortkiewicz: Andrzej Markowski mówił o testach jakie można wykorzystać i samemu sobie przeprowadzić. Mnie wydaje się, że natura ludzka jest dosyć przewrotna. I zawsze będzie nam się wydawało, że jest doskonale, że wszystkie te problemy dotyczą kogoś innego nie mnie. Nie wiem, czy zdać się tak całkowicie na tę samodzielną diagnozę? Czy to będzie wystarczające działanie? Tu właśnie lekarze powinni zwracać szczególną uwagę. Powinni być wyczuleni na problemy związane z możliwością prowadzenia pojazdów.

Moderator: Chciałbym zapytać pana Marcina Flegiera. Mówił pan i ma pan takie spojrzenie z zewnątrz, powiedzmy nawet ogólnoswiatowe skoro prowadzi pan projekty także w krajach słabiej rozwiniętych. I implementuje tam rozwiązania, które już się sprawdziły. Jak to robić? Z jednej strony oczywiście edukacja, programy fundowane przez państwo, zachęcanie ludzi. Z drugiej strony Kanada, USA, sztywny wiek - 70 lat i co dwa lata obowiązkowe badanie podstawowe: wzrok, psychomotoryka i diagnoza - może Pan jeszcze dwa lata jeździć. Jakie są trendy na świecie i co my - już dzisiaj - możemy adoptować?



Marcin Flieger: - Wydaje mi się, że analizując rozwiązania w innych państwach i próbując je przeszczepić trzeba uwzględnić lokalne uwarunkowania, pewnego rodzaju podejście do tych zagadnień - analizował ekspert. - Oczywiście są kraje anglosaskie gdzie ustanowienie sztywnych zasad jest kulturowo i tradycyjnie związane z funkcjonowaniem tych państw. Przyjęcie zasad nie budzi tam wątpliwości, są procedury, są ustalone schematy i one funkcjonują. W przypadku naszego kraju i innych państw, gdzie nie ma takiej tradycji, a rozwiązania musimy wprowadzać od nowa, wydaje się, że - pamiętając o tym pozytywnym efekcie jakim ma być poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego - nie można stawiać sztywnych barier, czy granic. Obawiam się, że moglibyśmy napotkać barierę psychologiczną w społeczeństwie, pewien opór wewnętrzny przed kolejnymi nakazami. Z drugiej strony - całkiem prawdopodobny - jest brak możliwości organizacyjnych. Przeprowadzenie badań lekarskich, psychotechnicznych, na tej dużej grupie, która będzie przecież rosła, w tym momencie grupa klientów tych pracowni byłaby coraz większa. M. Flieger wskazał tutaj na - jak to nazwał - drogę ewolucyjną, rozpoczynając od granicy lat 40-tu. I zaproponował: - Jeżeli będziemy budowali świadomość, że to nie jest ułomność - to, że stajemy się coraz starsi, że nasz organizm inaczej działa - i to jest problem, który powinniśmy rozwiązywać wśród nas wszystkich.

Dyskutant wskazał na kolejną rzecz, jako element, o którym trzeba pamiętać. - Spora część społeczeństwa korzysta z pakietów medycznych. Tam często - w ramach promocji - są propozycje badań ZDROWY MĘŻCZYŻNA, ZDROWA KOBIETA, ZDROWY DZIECKO. Gdyby do takiego pakietu dołożyć to badanie ZDROWY KIEROWCA, np. badanie psychotechniczne. I mamy wówczas taki załączek systemu. Analizując doświadczenia innych krajów trzeba brać pod uwagę okoliczności, które są w danym kraju - podsumował M. Flieger: - To jest tak jak z innymi rozwiązaniami, np. w ruchu drogowym. To nie jest tak, że bierzemy takie rozwiązanie i możemy wprost kopiować do innej kultury, do innych uwarunkowań.

Moderator: - Może, żebyśmy nie mówili tak dużo o ideałach, to powiemy o systemie. W Polsce mamy tak bogaty zasób wiedzy. Jesteśmy w tak komfortowej sytuacji, że wiemy co zrobione źle, co dobrze, ale wciąż mamy problem z tym praktycznym krokiem - pytał red. Łukasz Zboralski. Nie jest tak źle jeśli chodzi o seniorów i nie chcę, aby pan streszczał to co Sekretariat już zrobił i robi od dwóch lat. To znaczy, że jest już akcja skierowana do seniorów: i pieszych i teraz także kierowców, też rowerzystów. I pytanie: Bardzo fajnie, że takie rzeczy się odbywają, że jest akcja, że raz w roku coś takiego jest, że może będzie porozumienie z WORD-ami, ale gdzie jest system? Czy to będzie w powstającym planie wykonawczym do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na następne lata? Czy to jest już element naszego systemu?



Konrad Romik: - Tematykę bezpieczeństwa seniorów w ruchu drogowym - jak mówimy - mamy przebadaną. Jest wiele różnorodnych opracowań, jednak wydaje mi się, że nie do końca zgleźbiliśmy problem seniorów i ich bezpieczeństwa w ruchu drogowym w naszym kraju. Dostrzegając tę problematykę, już w 2016 roku rozpoczęliśmy działania z pełnym przekonaniem do tej akcji, do tych działań, które prowadzimy w województwach. Krajowa Rada zdecydowała, że musi zejść na sam dół, tam gdzie się dzieje i zrozumieć ten proces u podstawy, dotknąć problem angażując seniorów w ruchu drogowym. Ta akcja od 2016 roku, miała i ma założenia profilaktyczne i prewencyjne, ale są tutaj również głębokie działania ewaluacyjne i badawcze. Tak naprawdę oprócz tej realizacji, każdorazowo wyciągamy wnioski z poszczególnych obszarów, ale również z poszczególnych województw. Przypomnę, że dotknęliśmy tego tematu w takim kształcie bowiem pierwsze pięć województw, które objęliśmy działaniem, było najbardziej dotknięte tym problemem. Pod względem bezpieczeństwa rowerzystów, bezpieczeństwa pieszych i bezpieczeństwa kierowców jako seniorów. To jest bardzo poważna kwestia związana właśnie z bezpieczeństwem w poszczególnych kategoriach uczestników ruchu drogowego, ale jest to jednocześnie niezmiernie istotne, aby wyciągając wnioski z takich działań do systemu, aby je realizować.

Podkreślę jedną ważną rzecz. Skala zwiększenia liczby ludności jeżeli chodzi o osoby 60+ jest taka, że możemy mówić o starzejącym się społeczeństwie. Następuje ona falami, corocznie. Dane GUS jasno wskazują, że jeszcze w 2015 r. mieliśmy jeszcze 8 milionów ponad 800 tysięcy osób powyżej 60-tego roku życia, a w 2016 roku już ponad 9 milionów. Jak to się przekłada na kształtowanie wypadkowości? W 2015 roku ogółem - jeżeli chodzi o ofiary śmiertelne na polskich drogach - to osoby 60+ stanowiły 838 ofiar śmiertelnych. Natomiast w 2017 roku jest to już liczba 905. Pokazuje to, jak niezmiernie ważne jest - tu i teraz - rozpoczęcie działań profilaktycznych i dochodzenie do pewnych wniosków systemowych.

Projekt, który rozpoczęliśmy w 2016 roku i planujemy w 2018 roku przeprowadzić już na etapie całego kraju. To jest rozszerzenie tego projektu również pod względem profilaktyki i zabezpieczania oraz docierania do tych najbardziej niebezpiecznych miejsc. Miejsc, w których dochodzi do zagrożeń życia ludzi powyżej 60-tego roku życia. Planujemy w tym roku, aby ten projekt objął cały kraj. Wnioski z projektu, który planujemy do przeprowadzenia odpowiedzą na wiele systemowych pytań. Z naszego punktu widzenia będzie to matryca do działań systemowych - informował Konrad Romik.

- Na podstawie tego projektu i wniosków naukowo-badawczych, ale też wszystkich wniosków będziemy mogli dotknąć tych zagadnień bardzo głęboko - tak robimy. Proszę pamiętać, że Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego kończy się w 2020 roku, my już w 2019 roku planujemy rozpoczęcie prac nad nowym programem bezpieczeństwa ruchu drogowego, na następne dziesięć lat. To jest planowanie długofalowe i każdy kraj w Europie przygotowuje taki program, aby systematycznie realizować działania interwencyjne. Na dzień dzisiejszy, po realizowaniu działań i wniosków, które wpływają do KR BRD i bazując na analizach - nie tylko statystycznych, ale również zachowań uczestników ruchu drogowego - nie wyobrażam sobie, aby w tym 10.letnim programie interwencja w zakresie poprawy sytuacji seniorów nie zaistniała - podsumował.

Moderator: - To cieszy. Czyli będziemy mieli duży projekt krajowy i wnioski, co zrobić dalej systemowo. Poproszę o wypowiedź Marcina Wekeir. Wprawdzie w Polsce mamy taki główny problem z seniorami, że to jest największa grupa ofiar śmiertelnych wśród pieszych. Skupmy się jednak na kierowcach. Padły takie słowa, że rozwija nam się technologia, że mamy coraz więcej systemów, które pomagają jeździć kierowcy, tylko za te systemy kierowcy ciągle muszą dopłacać. Po drugie - do nowoczesnych samochodów coraz częściej montuje się tablety. Senior, otrzymujący taki samochód - przyjmijmy, że polscy seniorzy takie auta powszechnie kupują - ale mają coraz więcej dystrakcji. To ludzie, którzy mają problemy z percepcją. Czy przemysł w ogóle o tym myśli? Czy to jest dla nich grupa klientów pomijana? - pytał Łukasz Zboralski.



Marcin Wekeir: - Myślę, że nie - odpowiedział Marcin Wekeir. I kontynuował: - Mówimy o całej Europie. Część systemów jest płatnych, ale druga część jest wprowadzana obowiązkowo zarówno w samochodach ciężarowych, jak i osobowych. I jest to monitorowane właśnie z punktu widzenia zdarzeń, które mają miejsce na drogach. Czyli to nie jest tak, że te systemy są dopłacane. Jest duża część systemów, które bezpośrednio dają pewne możliwości, które mają powodować zahamowanie lub spowolnienie pojazdu - w dużej mierze są systemami obowiązkowymi. - Konieczne jest jednak odbicie tego wszystkiego - np. co robi Rada BRD - w legislacji - wnioskował.

Odpowiadając na pytanie dotyczące nowoczesności w wyposażeniu pojazdu (np. tabletów) M. Wekeir stwierdził: - Wydaje mi się, że młodego klienta nie jest stać na nowoczesne samochody. I pod uwagę jest brany ten starszy klient. Nie jest tak, że ta elektroniczność jest stawiana ponad przyjaznością i bezpieczeństwem. Dynamicznie starzejemy się w Europie i właśnie stąd szereg nowych rozwiązań. I tutaj musimy patrzeć na specyfikę krajów.

Niestety wyniki śmiertelności wskazują, że pomimo wielu programów to edukacja nie trafia. Czy przemysł może uczestniczyć w edukowaniu kierowców? Jesteśmy zaangażowani w szereg kampanii. W ubiegłym roku i stale jesteśmy zaangażowani w kwestie bezpieczeństwa motocyklistów - informował M. Wekeir. Podkreślał, że nie robią szerokich medialnych kampanii, uznając, iż jest to raczej rola poszczególnych marek, które podejmują takie działania chcąc wypromować tzw. markę bezpieczną, bezpieczny produkt. M. Wekeir informował dalej: - My, z punktu widzenia legislacji składamy szereg propozycji, które w naszej opinii mają zwiększyć bezpieczeństwo na drodze. Np. W ubiegłym roku, wniosek, aby kierowcy zatrzymywali się, w pobliżu przejść dla pieszych. To od lat funkcjonuje w wielu krajach Europy.

I temat granicy wieku senioralnego, a tu - jak to nazwał - rozsądnej granicy pierwszego przebadania.

Marcin Flieger: -W kontekście osób starszych, które miałyby się posługiwać się tą nowoczesną technologią w samochodach. Wydaje mi się ważna tu kwestia edukacyjna. Mówił o najnowszych rozwiązaniach w wyposażeniu pojazdu, informacja o tym i świadomość nabywcy seniora i konieczności przekazywania wiedzy o tych nowościach. Ważne są możliwości jazd próbnych, czy działania podejmowane przez ITS np. z asystentami parkowania. Skoro przemysł chce sprzedawać coraz nowocześniejsze wyposażone samochody, może właśnie grupie docelowej jaką są seniorzy, może powinien myśleć jak ze strony edukacyjnej wspierać różnorodne przedsięwzięcia. Np. właśnie takie jak podejmuje ITS. Ta koegzystencja tych dwóch elementów nastąpi.

Marcin Wekeir: Odpowiadając stwierdził: - Kwestia edukacji należy do tematów trudnych. Chcąc trafić do grupy osób starszych jest trudno. Ta grupa bardziej będzie przywiązana do książki do papieru. Jednak już dzisiaj większość marek ma wspaniałe przewodniki - internetowe - pomagające i wspierające użytkowników nowych technologii. Takie informacje są dostępne np. na stronach Komisji Europejskiej. Zmiany następują dynamicznie, mamy też wiele odrębnych stron internetowych.

Moderator: Pytanie do Tomasza Matuszewskiego, Starosty Gostyńskiego. – Czy u Pana działa Powiatowa Rada BRD? To jest jedno z niewielu miejsc w kraju, gdzie to zeszło na poziom powiatu? I pytanie, czy przyglądacie się seniorom też na poziomie powiatu? Czy wypadkowość na terenie powiatu wzrasta?



Tomasz Matuszewski: - Tak i to nawet dość istotnie – odpowiedział Starosta Gostyniński. - Myślę, że to właśnie w takich małych powiatach, oddalonych od dużych miast te zjawiska widać coraz bardziej - mówił. - Pojawiają się nawet w sferze wszelkiej usługi. Młodzi wyjeżdżają do miast, starsi zostają.

Odnosnie bezpieczeństwa seniorów w ruchu drogowym. - Powiat, w którym pracuję jest bezpieczny, natomiast nie oznacza to, że nie będzie nowych zjawisk - informował T. Matuszewski. W obszarze infrastruktury starosta jest organem zarządzającym na drogach gminnych i powiatowych. Niewątpliwie – to co tutaj padło – ważne jest samo zwrócenie uwagi i kontrolowanie organizacji ruchu raz, poprzedzone prostymi badaniami w ośrodku zdrowia. Dzięki temu i stosownej przebudowie infrastruktury drogowej można było uzyskać zero wypadków!

- Tematem jest, czy system jest gotowy? Jako organ, który zajmuje się prawami jazdy, powiem, iż w obszarze kierowców zawodowych system jest gotowy i działa. W obszarze kierowców amatorów system niestety nie działa. Przez trzy lata funkcjonowania jako starosta nie otrzymałem nigdy np. od organów właściwych o orzekaniu o niepełnosprawności, czy od organów właściwych do orzekania o niezdolności do pracy, nie otrzymałem informacji, które pozwoliły by mi jako staroście skorzystać z przepisów, które już istnieją. Czyli ewentualną otrzymaną informację potraktować jako uzasadnienie co do stanu zdrowia i skierować taką osobę na badania. Przepisy są, brakuje pewnej wrażliwości.

Zakończenie seminarium



Zamknięcia seminarium dokonał Andrzej Grzegorzczuk, wiceprezes Partnerstwa dla Bezpieczeństwa Drogowego.



Sprawozdanie opr. Jolanta Michasiewicz