ZESZYTY NAUKOWE POLITECHNIKI ŚLĄSKIEJ 2006
Seria: TRANSPORT z. 62 Nr kol.1721

Anna MĘŻYK[1]

PRZYGOTOWANIE TRANSPORTU DO OBSŁUGI OSÓB STARSZYCH

Streszczenie. Obserwowane obecnie w społeczeństwach europejskich zmiany demograficzne będą miały decydujący wpływ na wielkość i strukturę popytu na przewozy pasażerskie. Spowoduje to konieczność odpowiedniego przystosowania systemów transportowych. W ramach prac OECD zostały podjęte działania, których celem jest identyfikacja pożądanych zmian w transporcie oraz sformułowanie zaleceń dla polityków i nauki. W artykule omówiono prognozowane zmiany w strukturze ludności oraz wynikające z nich skutki dla.transportu.

PREPARATION OF TRANSPORT SYSTEMS FOR THE NEEDS OF OLDER USERS

Summary. Demographic changes observed at present in most European countries will take crucial implications for passenger transport needs in future. Transport systems and services will have to face special challenges of an ageing population. The documents prepared by OECD comprise the recommendations for policy and research which can help governments to develop suitable programs. The paper presents the oncoming demographic changes and its implications for transport.

1. WPROWADZENIE

W większości krajów uprzemysłowionych obserwuje się już od pewnego czasu systematyczne zmiany liczebności i struktury społeczeństw. Niskie wskaźniki dzietności oraz przyrostu naturalnego skutkują zmniejszeniem liczby mieszkańców. Prognozy przewidują obniżanie się liczby mieszkańców Europy, co będzie wyraźnie widoczne już od 2010 roku, a od 2015 roku nasili się proces starzenia się społeczeństw. Wchodzenie w wiek poprodukcyjny licznych roczników powojennych (z lat 1946 do 1964) i coraz dłuższy oczekiwany czas życia doprowadzą do zasadniczych zmian struktury ludności w ciągu najbliższych 30 lat. Ocenia się, że w wielu krajach OECD od 2030 roku co czwarty mieszkaniec będzie miał ponad 65 lat, a od 2050 roku liczba osób w wieku powyżej 80 lat zwiększy się czterokrotnie [1]. Szybkiemu wzrostowi liczebności grupy osób starszych będzie towarzyszył spadek liczby dzieci i młodzieży. Jednocześnie nastąpi wzrost liczby gospodarstw domowych, wraz z coraz większym odsetkiem osób nie decydujących się na założenie rodziny [2].

Zmiany te będą miały bardzo istotne skutki dla sprawnego funkcjonowania społeczeństw w przyszłości. Ponieważ wzrastać będzie obciążenie ekonomiczne pracujących (liczba osób niepracujących na 100 pracujących), stosunkowo mniejsze kwoty z budżetów publicznych będzie można przeznaczyć na opiekę zdrowotną i społeczną coraz liczniejszej starszej części społeczeństwa. Zatem, właściwe przygotowanie społeczeństw na te zmiany po-

[1] Wydział Transportu, Politechnika Radomska, 26-600 Radom, ul. Malczewskiego 20 A, tel. (0 48) 361 77 55, a.mezyk@pr.radom.pl

winno być skierowane przede wszystkim na zapewnienie jak najdłuższej w kontekście trwania życia sprawności i aktywności osób starszych. Samodzielność w obsłudze potrzeb życiowych umożliwi im starzenie się w swoim otoczeniu („in situ", a nie w zamkniętych i wydzielonych domach opieki), przy zachowaniu dobrej osobistej jakości życia, dobrego samopoczucia, a w konsekwencji lepszego zdrowia. W rezultacie, w mniejszym stopniu konieczne będzie zapewnienie opieki dla tych osób, co pozwoli na odciążenie finansów prywatnych i publicznych.

Podstawowym warunkiem realizacji tej wizji przyszłości jest zagwarantowanie mobilności osób starszych, przede wszystkim poprzez odpowiednie przystosowanie systemów transportowych.

2. PROGNOZY ROZWOJU LICZBY I STRUKTURY LUDNOŚCI W POLSCE

Prognozy demograficzne dotyczące ludności Polski, w odniesieniu do liczby i struktury, przewidują podobny przebieg zmian jak w innych krajach europejskich. Liczba ludności naszego kraju zmniejsza się od 1999 r. i na koniec 2004 r. wyniosła 38,2 mln [4]. Przyczyną spadku jest ujemne saldo migracji zagranicznych na pobyt stały (np. w okresie od czerwca 2004 do czerwca 2005 odnotowano spadek o 19 tys.), utrzymujące się praktycznie w całym okresie powojennym oraz obserwowany od 2002 roku ujemny przyrost naturalny[2].

Polska jest krajem jeszcze stosunkowo młodym w porównaniu z innymi krajami europejskimi, średni wiek Polaka wynosi 37 lat. Przeciętna długość życia w Polsce jest o kilka lat krótsza niż w krajach najbardziej uprzemysłowionych i wynosi 74,5 roku (mężczyźni 70,4, kobiety 78,8). Widoczna jest duża różnica między trwaniem życia mężczyzn i kobiet – ponad 8 lat, podczas gdy średnia europejska wynosi 5 – 6 lat. W najstarszych rocznikach, w grupie wiekowej powyżej 65 lat, na 100 mężczyzn przypada średnio 167 kobiet.

Rezultatem przemian demograficznych jest gwałtowne zmniejszanie się liczby dzieci i młodzieży (przedział wiekowy 0-17 lat). Ich udział w ogólnej liczbie ludności obniżył się do 22,0%, podczas gdy jeszcze w 1990 r. wynosił prawie 30%. Odsetek osób w wieku produkcyjnym wzrósł z poziomu 57,5% (1990 r.) do 63,5%; w wieku poprodukcyjnym (kobiety powyżej 60 lat, mężczyźni pow. 65 lat) odpowiednio 13% i 15,3%. Dla porównania w Niemczech grupa ludności powyżej 60 lat stanowi ¼ ogółu ludności [5].

Obecnie na 100 osób w wieku produkcyjnym przypada 60 osób w wieku nieprodukcyjnym; w tym 36 w wieku do 17 lat oraz 24 osoby w wieku poprodukcyjnym. W 1990 r. liczba ta wynosiła 74 osoby, odpowiednio 52 i 22[3].

Obserwowane tendencje zmian demograficznych w Polsce nasilą się w ciągu najbliższych 30 lat, co przedstawia prognoza ludności Polski do 2030 r., opracowana przez GUS przy współudziale Rządowej Rady Ludnościowej i Komitetu Nauk Demograficznych Polskiej Akademii Nauk [6].

Według tej prognozy przewiduje się wzrost przeciętnej długości trwania życia: z obecnych 74,5 lat do 80 lat w 2030 r. (77,6 mężczyźni, 83,3 lat kobiety). Wskutek rosnącej przewagi zgonów nad urodzeniami zmniejszać się będzie liczba ludności, ale wyraźny systematyczny spadek nastąpi dopiero po 2020 r. W 2030 r. w Polsce będzie mieszkało ok. 35,7 mln osób. Ubytek ludności dotknie przede wszystkim miasta, w związku z niższą dzietnością kobiet i przesiedlaniem się ludności na tereny podmiejskie. Malejąca dzietność i wzrastająca długość życia spowodują starzenie się społeczeństwa. Do 2030 r. średni wiek mieszkańca Polski wzrośnie do 45 lat.

---

[2] wszystkie dane w tej części artykułu zostały zaczerpnięte z danych statystycznych GUS [3], [5].

[3] wskaźnik obciążenia ekonomicznego, dane dla roku 2004

Liczba ludności w wieku produkcyjnym i przedprodukcyjnym będzie systematycznie maleć aż do poziomu odpowiednio 20,8 mln (58,7% ogółu) i ok. 5,5 mln (15,4%), a w wieku poprodukcyjnym – rosnąć aż do 9,6 mln (26,9%). Oznacza to wzrost wskaźnika obciążenia ekonomicznego z obecnych 60 do 72; jednocześnie zwiększy się obciążenie ludnością w wieku poprodukcyjnym do 46 (obecnie 24) na niekorzyść osób w wieku przedprodukcyjnym (z obecnych 36 na 26).

Okres po 2020 r. będzie charakteryzował się gwałtownym starzeniem się ludności. Znaczny przyrost nastąpi w najstarszych grupach wiekowych. Liczba osób w wieku 85 lat i więcej wzrośnie do 2010 r. o 50% i osiągnie pół miliona, a w 2030 r. prawie 800 tys. (obecnie liczba osób w tym wieku wynosi niespełna 320 tys.). W związku z utrzymującą się przewagą długości życia kobiet w stosunku do długości życia mężczyzn większość tej grupy będą stanowiły kobiety; na 100 mężczyzn przypadnie średnio 169 kobiet.

3. CHARAKTERYSTYKA OSÓB STARSZYCH JAKO UŻYTKOWNIKÓW I KLIENTÓW TRANSPORTU

Zagwarantowanie możliwości przemieszczania się jakiejkolwiek grupie społecznej wymaga uwzględnienia różnorodnych potrzeb. Osoby starsze również nie stanowią grupy jednolitej, chociaż można wymienić pewne wspólne, charakterystyczne dla nich cechy.

Przede wszystkim wraz z postępującym wiekiem i osłabieniem zdrowia pojawiają się ograniczenia funkcjonalne. Można tu wymienić m.in. wolniejsze poruszanie się, ograniczenia ruchu, słabszy wzrok i słuch, gorsze rozpoznawanie kolorów, słabszą orientację. Większość osób w starszym wieku cierpi na osteoporozę, co sprawia, że ich układ kostny ma większą kruchość i w większym stopniu jest podatny na złamania i urazy. Mniejsze są też zdolności powrotu organizmu do zdrowia i regeneracji. Świadomość tych zagrożeń, zwłaszcza w sytuacji pieszego lub rowerzysty, wywołuje obawy i niepewność, dodatkowo pogłębiające ograniczenia funkcjonalne. Ograniczenia te muszą być uwzględnione w procesie planowania systemów transportowych, jeżeli osoby starsze mają mieć swobodę i komfort poruszania się.

Przyszła generacja seniorów nie będzie taka sama jak teraz. Obecni czterdziesto-, pięćdziesięciolatkowie charakteryzują się lepszym wykształceniem i większą aktywnością oraz większym zaangażowaniem politycznym niż poprzednie pokolenia, są bardziej mobilni, dysponują samochodami i prawem jazdy, mają duże wymagania i duże oczekiwania względem jakości życia. W konsekwencji stanowić będą w przyszłości znaczącą siłą społeczną i polityczną, o dużych możliwościach nacisku jako wyborcy, obywatele i konsumenci [1].

Postęp medycyny oraz większa świadomość zdrowotna obecnych pokoleń może zapewnić im ogólnie lepszy stan zdrowia w przyszłości, co będzie podstawowym warunkiem aktywności społecznej, jednak ograniczeniem w tym zakresie może być ich sytuacja dochodowa. W wielu krajach o dobrej obecnie sytuacji ekonomicznej przewiduje się konieczność zmniejszenia świadczeń emerytalnych w przyszłości, w związku z wysokim wskaźnikiem obciążenia ekonomicznego.

W kontekście powyższych założeń przyjmuje się, że preferowany model mobilności przyszłej generacji seniorów w większości krajów uprzemysłowionych to mobilność oparta w dużym stopniu na własnym samochodzie. Osoby przyzwyczajone do używania samochodu, z pewnością pozostaną przy tym środku transportu do późnych lat. Podwyższone ryzyko trudnych złamań i urazów sprawia, że osoby starsze czują się bezpieczniej i pewniej w samochodzie. Potwierdzają to zresztą badania, z których wynika, że bycie pieszym jest od 14 do 20 razy bardziej niebezpieczne niż bycie kierowcą [7]. Samochód niesie mniej ograniczeń niż komunikacja zbiorowa, dlatego dla wielu osób, które nie będą mogły już z niej korzystać, jedyną alternatywą pozostanie własne auto.

Przewidując kierunki dostosowania transportu do obsługi potrzeb przewozowych przyszłych społeczeństw, trzeba uwzględnić ewentualną specyfikę narodową. W kontekście wcześniej przytoczonych prognoz można wskazać na pewne odmienności przyszłego pokolenia seniorów w Polsce:

- większy (i rosnący wraz z wiekiem) odsetek starszych kobiet niż mężczyzn w populacji osób powyżej 60 roku życia;
- przypuszczalnie gorszy stan zdrowia niż ich rówieśników w obecnie wysoko rozwiniętych krajach, biorąc pod uwagę trudniejsze i bardziej stresujące warunki życia oraz gorszą opiekę medyczną,
- mniejsza dochodowość zarówno w okresie aktywności zawodowej, jak i jako emerytów lub rencistów.

Obecnie, w większości gospodarstw domowych, głównym użytkownikiem samochodu jest mężczyzna; kobiety korzystają z niego przeważnie jako pasażerki. Przypuszczalnie więc tylko część z nich przesiądzie się na samochód w starszym wieku, kiedy zostaną same, natomiast reszta zostanie klientkami komunikacji zbiorowej. Ponadto, zwiększone koszty eksploatacji i utrzymania samochodu oraz gorsza sytuacja materialna mogą spowodować konieczność korzystania raczej z transportu zorganizowanego. Na skutek powyższych uwarunkowań duże znaczenie w modelu mobilności polskich seniorów w przyszłości będzie miała nadal komunikacja zbiorowa.

4. KIERUNKI PRZYSTOSOWANIA TRANSPORTU DO OBSŁUGI LUDZI STARSZYCH

Zapewnienie mobilności osobom starszym wymaga takiego przystosowania systemów transportowych, aby w większym stopniu uwzględniały ograniczenia i potrzeby tej grupy ludności. Obecnie starsi ludzie napotykają liczne przeszkody w przemieszczaniu się. Prowadzenie samochodu, poruszanie się pieszo czy rowerem, wchodzenie do autobusu, odczytanie znaków lub informacji, dźwiganie bagażu, orientacja w mieście - wszystkie te czynności są dla wielu z nich wyzwaniem fizycznym i psychicznym.

Podstawową potrzebą jednak, niezależnie od tego, jaki model mobilności jest preferowany - transport indywidualny, komunikacja zbiorowa, czy też ruch pieszy lub rowerowy, jest potrzeba zapewnienia bezpieczeństwa.

Wbrew powszechnemu mniemaniu, kierowcy w starszym wieku nie stanowią szczególnego zagrożenia dla innych uczestników ruchu; wręcz przeciwnie, liczba spowodowanych wypadków przypadająca na 1 kierowcę w tej grupie wiekowej jest mniejsza niż w innych grupach. Starsi kierowcy jeżdżą bezpieczniej, ponieważ odpowiednio modyfikują swoje zachowanie [8]. Na przykład, decydują się nie jeździć nocą, jeżeli odczuwają kłopoty z widzeniem. Tak więc nie zagrożenie przez nich powodowane jest problemem, ale problemem jest zapewnienie im bezpieczeństwa. Jeżeli kierowca w starszym wieku ulegnie wypadkowi, to jego śmierć jest dużo bardziej prawdopodobna niż innych uczestników tego zdarzenia.

W środkach transportu zbiorowego starsi pasażerowie są szczególnie narażeni na urazy. Gwałtowne zahamowanie czy przyspieszenie może spowodować niegroźne z pozoru uderzenie lub upadek, które jednak w przypadku seniorów może mieć dramatyczne skutki. Transport zbiorowy charakteryzuje się najniższym wskaźnikiem jako przyczyna przypadków śmierci osób w starszym wieku, ale najwyższym spośród wszystkich form transportu, jeżeli chodzi o spowodowanie urazów.

Istotną rolę w poprawie bezpieczeństwa starszych zmotoryzowanych mogą odegrać nowoczesne rozwiązania, dla których samochód jest idealną platformą technologiczną. Wśród takich „wewnętrznych" rozwiązań („in-vehicle" technologies) można wymienić [8]:

- systemy inteligentnej adaptacji prędkości, które w sytuacji zbyt małej odległości do pojazdu poprzedzającego mogą kierowcę ostrzec, zredukować prędkość lub nawet uruchomić hamulec, zapobiegając kolizji;
- system wspomagania widzenia w nocy, który za pomocą specjalnej kamery i monitora HUD wyświetla zintensyfikowany obraz scenerii przed samochodem, zwiększając ostrość lub kąt nocnego widzenia. Specjalna kamera „widzi" o wiele dalej niż młody, zdrowy kierowca, zapewniając tym samym znaczny margines bezpieczeństwa podczas nocnej jazdy użytkownikom w każdym wieku;
- systemy nawigacji, które umożliwiają osiągnięcie punktu docelowego w sposób łatwiejszy, bardziej efektywny i bezpieczniejszy. Na przykład, starszy kierowca może zaprogramować wytyczne nawigacji tak, aby wykluczyć skręty w lewo lub bardziej ruchliwe czy skomplikowane ulice;
- systemy wspomagające oszacowanie luki czasowej, pomocne podczas wykonywania manewrów skrętu w lewo (lub w prawo w krajach lewostronnego ruchu), w warunkach intensywnego ruchu nadjeżdżającego z przeciwka. System daje sygnał wizualny lub dźwiękowy, kiedy luka jest na tyle duża, aby można było bezpiecznie wykonać manewr;
- systemy zarządzania obciążeniem; naszpikowanie pojazdu wieloma urządzeniami technicznymi może prowadzić do takiego natłoku jednocześnie podawanych informacji, że przekracza to możliwości odbioru i reakcji kierowcy, prowadząc tym samym do jego błędnych i niebezpiecznych zachowań. W takiej sytuacji, np. kiedy dzwoni telefon, system zarządzania obciążeniem może ściszyć radio;
- systemy biernego bezpieczeństwa, uwzględniające większą wrażliwość starszych organizmów, łamliwość kości, słabszą muskulaturę. Przykładem mogą tu być pasy bezpieczeństwa o zmiennym naprężeniu, czterech punktach zaczepienia lub z wbudowanymi poduszkami powietrznymi, czy też zewnętrzne poduszki powietrzne. Zewnętrzne poduszki powietrzne mogą dobrze służyć także ochronie pieszych i rowerzystów.

Wiele z wymienionych systemów może być wykorzystanych również w pojazdach komunikacji zbiorowej. Inne rozwiązania technologiczne podejmują kwestie bezpieczeństwa osobistego (osobiste systemy nawigacji) lub wyposażenia infrastruktury. Szczególnie doskonalenie infrastruktury publicznej może przynieść wiele korzyści, także innym użytkownikom ulic. Niejednokrotnie chodzi o proste rozwiązania, takie jak innowacje w projektowaniu ulic i skrzyżowań, przejść dla pieszych czy też zmiana oznakowania. Oznakowanie jest ważne dla użytkowników wszystkich form i gałęzi transportu. Także piesi potrzebują dobrego oznakowania, np. w przejściach podziemnych lub w stacjach metro, na lotniskach i dworcach. Wielu z nich narzeka na zawikłane wzornictwo, nietypową lokalizację, przeładowanie informacjami czy zbyt małą liczbę znaków. Nowoczesne systemy wyświetlania informacji w czasie rzeczywistym są dla osób starszych niejednokrotnie powodem stresu, ponieważ mają one trudności z szybkim odczytaniem, a następnie zapamiętaniem informacji.

Wraz ze zmianami struktury demograficznej społeczeństwa i spadkiem liczby dzieci i młodzieży oraz osób dojeżdżających do pracy, osoby starsze będą stanowiły coraz ważniejszą grupę klientów komunikacji zbiorowej. Dla wielu z nich, przesiadających się z samochodu, może to być trudne. Przedsiębiorstwa transportu pasażerskiego powinny zatem zwrócić większą uwagę na przygotowanie systemów, taboru i personelu do ich obsługi. Szczególną rolę należy przypisać dobrej, zrozumiałej i czytelnej informacji.

Niestety, w przyszłości może się okazać, że dostęp do usług komunikacji zbiorowej będzie ograniczony. Koszty mobilności będą rosły zarówno w komunikacji zbiorowej, jak i w transporcie indywidualnym, i to ponadproporcjonalnie w stosunku do pozostałych kosztów utrzymania [3]. Trzeba się liczyć ze wzrostem kosztów paliwa, pobieraniem opłat za użytkowanie infrastruktury oraz z obniżeniem dotacji dla komunikacji zbiorowej, co będzie skutko-

wać większym obciążeniem pasażerów. Osoby o mniejszych dochodach będą rezygnować z podróży niekoniecznych lub wybierać alternatywę – pieszo lub rowerem.

Zagwarantowanie trwałej mobilności i bezpieczeństwa osób w starszym wieku jest zagadnieniem o wiele szerszym niż sam transport. Konieczne jest odpowiednie uwzględnienie różnych jego aspektów w działaniach rządów i samorządów, szczególnie lokalnych, które mają największy wpływ na kształtowanie środowiska życia. Właściwe rozmieszczenie instytucji zdrowotnych, zaopatrzeniowych czy usługowych, łatwy dostęp w połączeniu z wystarczającą i bezpieczną komunikacją jest warunkiem samodzielności i długotrwałej mobilności osób starszych.

Kolejne działania, leżące w kompetencjach władz, to stworzenie i promocja standardów, które mogą zwiększyć mobilność starszych obywateli, łącznie z promocją i edukacją na rzecz zdrowego życia. Nieodzowne są warunki prawne, stymulujące wdrożenie i upowszechnienie nowinek technologicznych w transporcie. Konieczne jest również systematyczne zbieranie danych o osobach starszych, dotyczących:

- modeli zachowań,
- preferencji komunikacyjnych,
- akceptacji nowych rozwiązań,
- skutków dla mobilności i bezpieczeństwa.

Okazuje się bowiem, że niektóre, wydawałoby się, korzystne dla nich rozwiązania, są przyjmowane niechętnie i nie przynoszą tym samym zamierzonego skutku. Tendencja ludzi do modyfikowania zachowań w zależności od warunków może sprawić, że reakcja na podjęte działania będzie zupełnie inna niż spodziewana [8, s. 18].

5. BADANIA MOBILNOŚCI OSÓB STARSZYCH W POLSCE

Problem przygotowania transportu i społeczeństwa do sprawnego funkcjonowania dużej grupy osób starszych wiąże się z potrzebą prowadzenia badań socjologicznych, pogłębiających wiedzę o społeczeństwie oraz zmianach zachodzących w jego stylu życia i preferencjach. Krokiem we właściwym kierunku są międzynarodowe badania, prowadzone w ramach 5. Programu Ramowego Unii Europejskiej o akronimie SIZE w latach 2003 - 2005 [9]. Badania objęły 8 krajów europejskich, w tym Polskę i miały na celu zbadanie warunków mobilności osób starszych, z uwzględnieniem ich sytuacji materialnej, rodzinnej, modeli zachowań komunikacyjnych i odczuwanych ograniczeń mobilności.

Jak można było tego oczekiwać, badania potwierdziły odmienną sytuację osób starszych w Polsce, przede wszystkim jeśli chodzi o poziom dochodów. Wiąże się z tym konsekwentnie mniejszy zakres korzystania z własnego samochodu, stopień samodzielności i satysfakcji z jakości życia [10].

Również w zakresie ograniczeń mobilności badania powyższe potwierdziły wiedzę, jaka na ten temat została zgromadzona w okresie lat dziewięćdziesiątych XX wieku, w następstwie zwrócenia uwagi społeczności międzynarodowej na problematykę integracji osób niepełnosprawnych w społeczeństwie[4]. W literaturze przedmiotu za osoby niepełnosprawne w aspekcie transportu uważa się również osoby w podeszłym wieku, charakteryzujące się występowaniem zespołu schorzeń oraz ograniczeniem sprawności narządów, które w mniejszym lub większym stopniu ograniczają zdolność podróżowania. Uchwalenie dokumentów o najwyższej randze międzynarodowej spowodowało przyjęcie również w Polsce

[4] Uchwała Narodów Zjednoczonych z 1993 r. pt. „Standardowe Zasady Wyrównywania Szans Osobom z Niepełnosprawnością", dokument Komisji Europejskiej UE pt. „Program Działań Wspólnoty na rzecz Dostępnego Transportu" z 1993 r.

wielu regulacji prawnych i programów, których celem było m.in. dostosowanie transportu publicznego do obsługi osób niepełnosprawnych.

Zidentyfikowane na bazie tych programów bariery mobilności osób niepełnosprawnych, w tym osób starszych, w dużej mierze pokrywają się z ograniczeniami wskazanymi przez polskich respondentów programu SIZE [11, 12]. Do najważniejszych barier integracji zaliczono bariery architektoniczne i transportowe, ale także kulturowe, wynikające z niechęci społecznej.

Ciekawych wyników dostarcza porównanie przyczyn występowania ograniczeń mobilności, wg badań SIZE i raportu pokontrolnego NIK, dotyczącego przystosowania komunikacji pasażerskiej dla osób niepełnosprawnych [13]. Według programu SIZE główną przyczyną występowania ograniczeń jest brak odpowiedniego finansowania, natomiast raport NIK wskazuje, że nawet te pociągnięcia, które nie wymagają dużych nakładów inwestycyjnych, nie były realizowane. Dostępne środki finansowe, np. z funduszu PFRON, były wykorzystywane nieefektywnie. Najskuteczniejsze okazało się wprowadzanie regulacji prawnych (np. w budownictwie). Jak wykazał raport NIK, pomimo dobrej identyfikacji występujących barier transportowych, ich realne usunięcie okazało się dużo trudniejsze niż formułowanie kolejnych programów. Wskazuje to na najbardziej istotną przyczynę zaniechania odpowiednich działań, którą jest brak przekonania decydentów o konieczności zmian i niechęć do ich wprowadzania.

Badania SIZE mają walory poznawcze w odniesieniu do warunków życia i mobilności dzisiejszego pokolenia seniorów. Jednak, jak wspomniano, pokolenie osób starszych w roku 2030, także w Polsce, będzie znacząco różnić się od obecnego. Istnieje więc potrzeba systematycznego prowadzenia dalszych badań i monitorowania zmieniających się warunków życia i oczekiwań osób starszych, a także postępów w przystosowaniu systemów transportowych, nie tylko transportu publicznego, ale i do obsługi ich potrzeb.

6. ZAKOŃCZENIE

W artykule została przedstawiona tylko część zidentyfikowanych w ramach prac badawczych i zalecanych działań. Zakres przedsięwzięć, koniecznych do przekształcenia obecnych systemów społecznych w systemy przyjazne ludziom starszym, jest ogromny. OECD przestrzega, że nie należy zwlekać z podjęciem działań. Budżetowe bariery finansowania dostosowania otoczenia i transportu do obsługi osób starszych mogą być w przyszłości znacznie trudniejsze do pokonania niż obecnie.

Przeznaczenie odpowiednio dużych środków finansowych na te przedsięwzięcia będzie możliwe, jeżeli pozyska się dla nich akceptację społeczną. Najlepszym sposobem jest przekonanie opinii społecznej, że zachowanie mobilności osób starszych przyniesie duże i wymierne korzyści nie tylko tej grupie, ale całemu społeczeństwu. Wiele z proponowanych ulepszeń będzie służyć poprawie bezpieczeństwa i komfortu podróżowania również osób młodszych i sprawnych.

Raport NIK dotyczący przystosowania transportu pasażerskiego do obsługi osób niepełnosprawnych potwierdza tę tezę. Konieczne jest zatem prowadzenie konsekwentnej, szerokiej kampanii informacyjnej, która ułatwi zrozumienie potrzeb i ograniczeń osób starszych oraz zmieni nastawienie społeczeństwa do nich.

Literatura

1. Ageing and Transport. Mobility Needs and Safety Issues. Overwiev, OECD 2002, www.oecd.org, maj 2006.
2. Topp H.: Demografischer Wandel und Verkehr: Wirkungen und Konsequenzen. „Internationales Verkehrswesen", nr 3/2006, s. 85.
3. Diekmann A.: Konsum und Verkehr – Mobilitat im Ruckwertsgang? Internationales Verkehrswesen, nr 3/2006, s. 72–78
4. Dane Głównego Urzędu Statystycznego w Warszawie, www.stat.gov.pl/dane_spol-gosp/ludnosc, maj 2006.
5. Sommer C.: OPNV in einer alternden Gesellschaft. Der Nahverkehr, nr 4/2005, s. 14-19.
6. Prognoza ludności Polski do 2030 roku. Główny Urząd Statystyczny, www.stat.gov.pl, maj 2030.
7. Rosenblum S.: The Implication of Socio-Demographic Trends for the Safety and Mobility of Older People. „New transport technology for older people", An OECD – MIT International Symposium, Cambridge, Massachusets, 2003, www.oecd.org.
8. New transport technology for older people, An OECD – MIT International Symposium, Cambridge, Massachusets, 2003, www.oecd.org.
9. Żakowska L., Kubiak M.: Warunki mobilności osób starszych w Europie – podsumowanie stanu wiedzy na podstawie badań projektu SIZE. Transport Miejski i Regionalny, 12/2004.
10. Żakowska L., Kubiak M.: Wyniki badań ilościowych mobilności osób starszych w Europie. Transport Miejski i Regionalny, 10/2005.
11. Żakowska L., Kubiak M.: Analiza warunków mobilności osób starszych w Europie na podstawie studiów jakościowych projektu SIZE. Transport Miejski i Regionalny, 02/2005.
12. Żakowska L., Kubiak M.: Jakość życia seniorów w zależności od warunków korzystania z transportu publicznego w Polsce. Transport Miejski i Regionalny, 04/2006.
13. Informacja o wynikach kontroli przystosowania komunikacji pasażerskiej dla osób niepełnosprawnych. NIK, 2000.