# Az idősebbek és a közlekedés

*„Aki délelőtt bolond, délután is az." — „Nehéz az agg lóból poroszkát csinálni."*

### 1. Az idős kor fogalma és néhány jellemzője

Az idézett – esetenként nem éppen tiszteletet sugalló – népi szólásokból is kitűnik: az évszázadok homályából is előbuknak azok a problémák, amelyek jelen viszonyaink között oly gyakran vezetnek tragédiákhoz.* Az idős kor mint olyan mindig létezett, legfeljebb ötven, száz vagy kétszáz évvel ezelőtt más korévek társultak hozzá. Mint ahogy a mai lakónépességnél sem beszélhetünk homogén határokról. Függ az idős kor kezdete a társadalmi rétegződésben elfoglalt helytől, foglalkozástól, egyéni életmódtól, örökletes biológiai és pszichés jellegzetességektől – s a sor még folytatható volna. *Témánk szempontjából különösen fontos jellemzők a következők:*

– az észlelés, az érzékelés és a külvilág ingereire adott reakció idejének megnyúlása,

– az egyéni képességek és készségek téves megítélése,

– a korábbi élettapasztalatok jelentősségének túlbecsülése,

– a teljesítményben bekövetkezett kedvezőtlen változások alábecsülése,

– az inadekvátan szelektív információgyűjtés, a döntés szempontjából fontos információk, ezek sorrendjének hibás megválogatása.

*A szakemberek még e kor jellegzetességei közé sorolják a következőket is:*

– az agy-érelmeszesedés kezdetben a koncentrációs és észlelési készség zavaraira vezethet, majd csökken a teherbíró képesség.

– ugyancsak az agy-érelmeszesedés miatt bizonyos további személyiség-változások következhetnek be, így kiesések mutatkozhatnak a kritikai készségben, gyengülhet az ítélőképesség, felléphet az önkritika hiánya, s ezek a változások megakadályozhatják az említett kóros elváltozások észlelését.

– az öregedési folyamat együtt járhat a fokozott ingerlékenységgel, dühkitörésekkel, fokozódik a makacsság és az alkalmazkodóképesség teljes elvesztése zárja le a folyamatot.

– fokozzák az időskorúak problémáit az e korra jellemző betegségek, elsősorban az érzékszervi fogyatékosságok (ezeken belül is első helyen a szemgyengeség), romlik a vérkeringés, s az izületi elváltozások is számos problémát jelentenek. Minden szakember egyetért abban, hogy az idős ember aszerint képes alkalmazkodni a közlekedés elvárásaihoz, hogy korábban milyen tanulási folyamaton ment keresztül. A nagyvárosi forgalomhoz évtizedek alatt hozzászokott ember biztonságosabban képes a változásokhoz alkalmazkodni, mint az, akinek erre csak élete alkonyán nyílt lehetősége. Ugyanez vonatkozik az autóvezetésre.

*„Nehezen tanul a vén ökör"* – mondja a népi bölcsesség, ezúttal is fején találva a szöget. Már az ötödik évtized kezdetétől súlyos nehézségek mutatkoznak a gépjárművezetői engedély megszerzéséhez vezető úton. Az ilyen korban jogosítványt szerzett emberek még állandó vezetési gyakorlat mellett is csak kivételes esetekben lesznek képesek biztonságosan helyt állni a forgalomban. A sok évtizedes rutinnal rendelkező személyt ugyanakkor korábbi tapasztalatai számos nehézségen átsegítik és bizonyos mértékig és ideig képes kompenzálni a fentebb már vázolt, elsősorban érzékszervi elgyengüléseit.[1]

### 2. Az időskorúak és közlekedési balesetek

Az idős kor és a balesetek összefüggéseit elemezve néhány figyelemre méltó adat közlése látszik indokoltnak. Ezek a következők:

a) A balesetet okozók számaránya a 25-34 év közötti korcsoporttól kezdve folyamatosan csökken.

b) Kimenetel szerint vizsgálva az okozók egyes korcsoportjait, azt tapasztaljuk, hogy a halálos kimenetel aránya 19-85 év között lényegében azonos (6,5-7,8 %), a véletlenszerű ingadozások alól egyedül a 65-74 éves korcsoport válik ki viszonylag magasabb részarányával (10,9 %). A 48 órán és a 30 napon belüli halálos kimeneteleket összehasonlítva azt találjuk, hogy az egyes korcsoportok között lényegi eltérés nincs. Ez azt jelenti, hogy a fiatalabb korosztályok körében nagyjából azonos arányban halnak meg a 48 órai állapot szerinti súlyos sérültek közül (mintegy 10 %), mint az idősek körében.

c) A sérülti statisztikát elemezve némileg más képet kapunk: az életkor előrehaladtával a baleseti

*Az Országos Bűnmegelőzési Napok '96 (1996. április 10-13.) programja keretében elhangzott előadás szerkesztett szövege.

részesedés egyre csökken, továbbá a halálos kimenetel aránya fokozatosan növekszik. Erre jó példa, hogy amíg a 19-24 éves korban a halálos balesetet szenvedettek aránya az összes sérültön belül 3,9 %, addig a 75 éves vagy annál idősebb korosztályok körében 11,9 %. A 48 órás és a 30 napos állapot között azonban az előző pontban jellemzett, életkortól független összefüggés a tipikus.

d) Az okozó járművezetők száma 30-60 életév között csökken, ezt követően ismét növekszik.

e) Bár általánosan ismert tény, hogy a 60 év feletti korcsoportokban egyre növekszik a nők és csökken a férfiak részaránya, ez a baleseti halottak és sérültek arányában nem vagy csak korlátozott mértékben tükröződik vissza. Ez más szavakkal azt jelenti, hogy a férfi dominancia végig fennmarad.

*Ezt most két adaton keresztül szemléltetem:*

f) 1994-ben a 61-65 évi közötti okozói korcsoportban 58 férfi és 22 nő vesztette életét, 547 férfi és 393 nő sérült meg.[a] A 65 év feletti korcsoportban 164 férfi és 113 nő halt meg, 1432 férfi és 1141 nő sérült meg az okozók között.

g) A 10 ezer azonos nemű lakosra jutó meghaltak száma a férfiak körében 2,4, a nők között 0,7, a megsérültek száma a férfiak között 23,0, a nők között 12,8. A 65 évesnél idősebb férfiak körében a meghaltak aránya 3,3 (megegyezik a 23-24 éves korban meghalt férfiak korosztályon belüli arányával), a nők körében 1,4 (ami egyetlen, korábbi korcsoportban sem ilyen volt ilyen magas). A 65 év feletti sérültek arányszáma a férfiak körében 28,9 (ami ilyen alacsony értékkel csak a 15 év alatti férfiak körében fordul elő), a nők között 13,7 (ami csak a 6 év alatti leányok körében ilyen alacsony).

Mindazonáltal valamennyi külföldi szakértő – különösen kontinensünkön – nagy fontosságot tulajdonít az idősek problémáinak. Tudomásul kell vennie a társadalomnak, a társadalom jórészt fiatalabb korosztályaiból kikerülő döntéshozóinak, hogy az idősek aránya a lakónépességen belül egyre növekszik. Ez pedig azt is jelenti, hogy nemcsak humánumból, hanem az egész társadalom jól felfogott érdekeit is követve, az idősek problémáit egyre inkább figyelembe kell venni. A megoldás nem az, hogy az időseket fokozatosan kiszorítjuk a közlekedésből, eltiltjuk a járművezetéstől, hanem az, hogy egyre jobban tekintetbe vesszük szükségleteiket, s a környezetet a korábbinál fokozottabb mértékben alakítjuk olyanná, hogy az számukra is biztosítsa a veszélymentes mozgást.

*Erre néhány példa:*

– növelik az útbaigazításokat tartalmazó jelzőtáblákon a betűk méreteit;

– jobb közvilágítást biztosítanak lakott területeken, különösképpen a kijelölt gyalogos átkelőhelyeken és az útkereszteződésekben;

– az idősek által sűrűn látogatott körzetekben speciális forgalomszervezési intézkedéseket léptetnek életbe, kezdve a sebességszabályozástól a hangjelzéssel kiegészített forgalomirányító jelzőlámpákig;

– általánossá teszik a sötétben is közlekedni kényszerülő személyek számára a fényvisszaverők használatát, hogy ha már a gyalogosok nem képesek idejében észlelni a feléjük közeledő járműveket és nehézkes mozgásuk miatt nem tudnak idejében a járművek mozgási vonalából eltávozni, legalább a járművezetők idejében észrevehessék a gyakran szokatlan helyen felbukkanásukat.

Más szavakkal: nem fogadják el azt a magyar népi bölcsességet, ami szerint „Késő az agg ebet szelídíteni."

### 3. Az időskorúak egyéb közlekedési veszélyei

A konferencián szó esett arról, hogy idős korban mekkora a veszélye a bűncselekmények áldozatává válásának. A számok azt is bizonyítják: a félelem lényegében alaptalan. Egyről azonban nem ildomos megfeledkezni: attól, hogy az idősek viktimizációs veszélyeztetettsége mind idehaza, mind külföldön messze alatta marad a közvélekedésben elterjedt számoknak, még félhet a társadalom az utcai támadásoktól, reális veszélynek érezheti azokat, s kiszolgáltatottnak érezheti magát. Különösen megalázó, ha épp az érintettek objektíve jórészt alaptalan – félelmét nem sikerül megnyugtató módon csökkenteni. Épp ezért morális kötelessége is a társadalom fiatalabb tagjainak, hogy mindent megtegyen e félelemérzet minimalizálására. Számos intézkedés ez ellen hat. A korábban már vázolt javaslatok egy része pedig segítheti az idősek rossz közérzetét csökkenteni. Az egészen biztosan elfogadhatatlan tanács, hogy sötétedés után zárják magukra az ajtót és maradjanak otthon. A helyváltoztatás alapvető emberi jog némi túlzással – a bölcsőtől a sírig. Nem ezt a szemléletet tükrözi, amikor sok évtizedes balesetmentes vezetési gyakorlattal rendelkező embertársunk vezetői engedélyét bevonják, mert meggyengült a látása. (Javasolt megoldásokat ld. fentebb.) Hiszen így pont akkor taszítjuk – valós vagy csak ilyenként megélt – fokozott veszélyek közé, amikor a védekezésre a korábbinál kevesebb az esélye. Bi-

zonyára nem segít az idős kornak egyébként is megannyi nehézségét elviselni, ha egyik napról a másikra valaki nem mehet többé színházba, moziba, társaságba, rokonlátogatásra azért, mert kimondják vezetői alkalmatlanságát. Tömegközlekedni pedig esetleg már nem képes, anyagi lehetőségei pedig messze vannak attól, hogy saját kocsiját taxival váltsa fel.

A közlekedés természetesen veszélyes üzem. Elérkezhet az életnek egy olyan szakasza, amikorra a közveszély okozásának valószínűsége úgy megnő, hogy a társadalom érdekében a gépjármű vezetésétől való eltiltás elkerülhetetlen. Mindez azonban nem mond ellent annak, hogy a társadalomnak észre kell vennie: megváltoztak méghozzá tartósan – a korstruktúrák. S ezzel nemcsak a nyugdíjellátó rendszereknek kell megküzdeniük, hanem mindazoknak, akik az elöregedő társadalom problémáinak megoldására hivatottak. Azért, hogy egyetlen felelős döntéshozónak se jusson eszébe az a mondás, hogy *„Csúf dolog, ha vénnek esze későn érik."* Ezzel szemben kívánatos, hogy minél szélesebb körben jusson érvényre egy másik népi bölcsesség, nevezetesen: „Mindenki annyi idős, amennyinek érzi magát." A társadalomformáló szakemberek segíthetnek abban, hogy ez az érzet minél fiatalabb legyen.

***Irk Ferenc***

Jegyzetek:

(1) Részletesen ld. *Irk F.*: Közúti balesetek. 1979. 187-188. pp. és az ott idézett irodalom.

(2) A korábban ismertetett adatok is ebből az évből származnak. Az utóbbi években tapasztalt ingadozások oly csekélyek, hogy önálló kezelésük jelen anyag információ-tartalmában szignifikáns eltérést nem eredményezne.