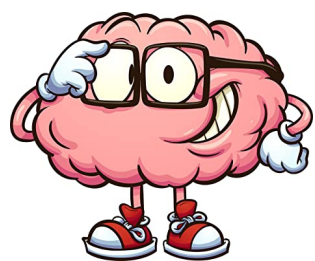


# Stariji ljudi u prometu

Način života starijih ljudi se mijenja, postaju sve aktivniji pa se time i češće javljaju kao sudionici u prometu, bilo kao vozači ili pješaci. Iako je za njihovo zdravlje i, tako zvano, uspješno starenje bitna povezanost sa zajednicom i održavanje socijalnih interakcija, stariji ljudi u prometu spadaju pod rizičnu skupinu zbog opadanja u njihovim senzornim, perceptivnim, kognitivnim i motoričkim sposobnostima.

## Prometne nesreće

- Prometna se ozljeda smatra jednom od prvih 3 uzroka smrti za osobe starije od 60 godina
- Glavni **uzrok** nesreće kod starijih osoba (Bilban, 2002)
  - sporost, nepažnja ili čak bezbrižnost koja nastaje iz navike
- Češće uključeni u **specifične vrste nesreća**, kao što su situacije koje uključuju više vozila, posebno na raskrižjima i mijenjanjem traka
- Više su sudionici nesreća uzrokovanim **pogreškama**
  - propuste nešto, crveno svjetlo, znakove za zaustavljanje, rade greške kod davanja prednosti i slabo procjenjuju brzinu kretanja ostalih sudionika u prometu i sl.
- Češće se javljaju za vrijeme lijepog vremena i tijekom dnevnih sati



## Psihofizičke osobine vozača

- Sudionik preko **osjetila vida** prima oko 95% informacija prema kojima temelji svoje odluke i način kretanja vozila
- Dolazi do većeg opadanja u vidnim sposobnostima
  - oštini vida, sposobnosti prilagođavanja oka na svjetlo i tamu, sposobnosti razlikovanja boja, sužavanje vidnog polja i sl.
  - utjecaj katarakte, glaukoma, makularne degeneracije
- **Sluh** počinje starjeti prvi
  - oko 30-70% starijih u dobi od 75 ili više godina ima oštećenje sluha
- **Artritis** može omesti koncentraciju i fizičku stabilnost tijekom vožnje (Laosee, Rattanapan i Somrongthong, 2018)
- **Kognitivno** opadanje
  - duže vrijeme reakcije, smanjena sposobnost ispravnog procjenjivanja situacije i njezinog razvoja, udaljenosti, brzine, ali i njihove vlastite sposobnosti

## Stariji ljudi kao pješaci

- Stariji pješaci hodaju sporije
  - opadanje vještina hodanja, smanjenje brzine hodanja, manje stabilna ravnoteža, manje učinkovite strategije pronalaženja puta i veći broj nesigurnih ponašanja na prijelazu na cesti
- Daju prednost **stabilnosti** u odnosu na brzinu
- Brzina prijelaza ovisi o tipu pješačkog prijelaza
  - sporije na nesignaliziranim raskrižjima od signaliziranih
  - brže na signaliziranim raskrižjima s brojačem preostalog vremena za prijelaz nego na standardnim raskrižjima (Trpković, Milenković, Vujanić, Stanić i Glavić, 2017)
- opći subjektivni osjećaj sigurnosti tijekom prijelaza je **najviši** na raskrižjima s brojačem, a **najniži** na tradicionalnim signaliziranim raskrižjima

