

STARSI KIEROWCY

Prognozowane zmiany demograficzne na świecie do 2050 roku

Starzenie się społeczeństw krajów uprzemysłowionych ma charakter powszechny. Zjawisko to jest szczególnie widoczne w Europie. Szacuje się, że w 2050 roku w krajach Unii Europejskiej odsetek osób w wieku 50 i więcej lat będzie wynosił prawie 50% ogółu populacji.

Według szacunków ONZ do 2050 roku średnia życia wzrośnie z obecnych 68 do 76 lat, a w krajach wysoko rozwiniętych z 77 do 83 lat. Połowa z 2,5 mld przyrostu ludności w ciągu najbliższych 40 lat będzie w wieku powyżej 60 roku życia. Najszybszy będzie przyrost osób najstarszych, tj. powyżej 80 roku życia (obecnie w tej grupie wiekowej jest ok. 90 mln osób na świecie. W 2050 roku będzie ich powyżej 400 mln).

W Polsce te procesy będą następowały jeszcze szybciej i liczba osób w wieku emerytalnym ulegnie znacznemu powiększeniu już w 2030 roku.

Starzenie się jest długim i skomplikowanym procesem, który postępuje przez całe życie. Proces ten jest uznawany za naturalne zjawisko związane z upływem lat i dotyczące każdego człowieka. Polega na obniżaniu się wraz z wiekiem biologicznej aktywności organizmu i dotyczy wielu aspektów życia człowieka – aktywności fizycznej, mentalnej i społecznej. Starzenie jest uwarunkowane biologicznie oraz poprzez czynniki genetyczne, a także czynniki o charakterze społecznym i psychologicznym.

Starsi kierowcy w świetle badań

Osoby starsze są obecnie najszybciej rosnącą grupą kierowców, zarówno pod względem ich liczby, jak i liczby przejechanych kilometrów. W przyszłości będą oni odbywali więcej dłuższych podróży i częściej niż obecni kierowcy w starszym wieku. Dotyczy to szczególnie kobiet.



Zmiany postępujące z wiekiem mogą nie mieć wpływu na codzienne życie ale mają znaczenie dla kierowania pojazdem. Kierowcy muszą często podjąć od 8 do 12 decyzji na jeden kilometr mając na to mniej niż pół sekundy. Oznacza to, że nawet niewielkie zmiany w zakresie wzroku, słuchu, zasięgu i siły ruchów, czasu reakcji i koncentracji uwagi mogą odegrać dużą rolę przy podejmowaniu decyzji w czasie kierowania pojazdem.

Starsi kierowcy od ponad dekady są obiektem intensywnych międzynarodowych badań. Ich wyniki wykazały, że:

- 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,
- starsi kierowcy są bezpieczniejsi niż kierowcy znajdujący się w innych grupach wiekowych,
- starsi kierowcy z różnymi „ograniczeniami” natury medycznej nie wykazują wysokiego ryzyka spowodowania wypadku drogowego,
- starsi kierowcy rekompensują braki w prowadzeniu pojazdów wynikające z wieku redukcją prędkości, ograniczeniem jazdy w nocy, stosowaniem pasów bezpieczeństwa, niepicciem alkoholu przez jazdą, korzystaniem ze sprawdzonych tras, z lokalnych dróg z mniejszą liczbą skrzyżowań itd.,
- 50% wypadków z udziałem starszych kierowców ma miejsce w obrębie skrzyżowań, podczas gdy udział w tego rodzaju wypadkach kierowców w średnim wieku wynosi 21%.

Skrzyżowania w terenie zabudowanym są elementem podwyższającym prawdopodobieństwo wystąpienia wypadku z udziałem starszych osób, szczególnie zderzeń bocznych.

Główne problemy starszych kierowców prowadzące do wypadku mają związek z:

- **podzielnością uwagi.** Udział starszych kierowców w większej liczbie wypadków w obrębie skrzyżowań wynika z trudności oceny pierwszeństwa przejazdu. Mogą oni w sposób niewystarczający reagować na ruch uliczny, szczególnie w sytuacjach złożonych, mają również tendencję do większego znużenia oraz do mimowolnego przyśpieszania podczas jazdy.
- **postrzeganiem.** Wypadki śmiertelne z udziałem starszych kierowców wynikają z błędów w postrzeganiu i nieprawidłowej oceny sytuacji, szczególnie pierwszeństwa przejazdu.
- **zawężeniem pola widzenia i słabą wrażliwością kontrastu,**
- **oceną odległości,**
- **czasem wykonywania manewrów; czasem reakcji, koordynacją.** W zakresie podejmowania decyzji na skrzyżowaniach nie wykazano różnic między starszymi kierowcami a innymi grupami wiekowymi jeśli chodzi o jej trafność, starsi kierowcy potrzebowali jednak 50% więcej czasu na jej podjęcie.

Działania podejmowane wobec starszych kierowców w wybranych krajach

W większości krajów prowadzone są działania skierowane do starszych kierowców, na przykład:



Kanada (prowincja Ontario)

Po ukończeniu 80. roku życia kierowca w Kanadzie otrzymuje list oraz specjalny formularz na 90 dni przed upływem wygaśnięcia terminu ważności starego prawa jazdy. W celu odnowienia (przedłużenia) prawa jazdy raz na 2 lata ma obowiązek wziąć udział w 3,5-godzinnych zajęciach organizowanych przez Ministra Transportu prowincji Ontario, podczas których musi:

- poddać się badaniom wzroku.
- zdać egzamin teoretyczny. Egzamin praktyczny jest przeprowadzany tylko w dwóch następujących przypadkach:
 - jeśli badany kierowca w ciągu dwóch lat poprzedzających egzamin otrzymał punkty karne na skutek problemów z prowadzeniem pojazdu,
 - jeśli ma problemy ze zrozumieniem pytań egzaminacyjnych i nie brał czynnego udziału w zajęciach,
- uczestniczyć w wykładzie trwającym 90 minut na temat zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego mających związek z wiekiem kierowcy, nowych rozwiązań prawnych oraz wysłuchać porad dotyczących kierowania pojazdem.



Stany Zjednoczone

W Stanach Zjednoczonych istnieje obowiązek odnawiania prawa jazdy przez starszych kierowców. Procedurę przedłużania prawa jazdy regulują przepisy stanowe ale można określić następujące tendencje w tym zakresie:

- po ukończeniu przez kierowcę, w zależności od stanu, 65., 70. i więcej lat zwiększa się częstotliwość tej procedury – zwykle co 2 lata,
- odebranie uprawnień do kierowania pojazdem ma miejsce tylko w rzeczywiście uzasadnionych medycznie przypadkach. Uniemożliwienie prowadzenia samochodu jest traktowane jako bardzo poważne ograniczenie lub nawet wykluczenie starszej osoby z życia w społeczeństwie.

Na podstawie informacji o zastrzeżeniach dotyczących stanu zdrowia starszych kierowców zgłoszonych przez policję, sąd, rodzinę, przyjaciół (anonimowe zgłoszenia nie są rozpatrywane) odpowiednie wydziały ruchu drogowego (Department of Motor Vehicles – DMV) mogą:

- wysłać do danego kierowcy kwestionariusz z prośbą o jego wypełnienie,
- zaprosić kierowcę na rozmowę w celu uzyskania dodatkowych informacji.

Po rozmowie zostaje podjęta odpowiednia decyzja o:

- przedłużeniu prawa jazdy,
- lub
- wydaniu tymczasowego prawa jazdy do czasu ustalenia stanu zdrowia potwierdzającego zdolność kierowcy do prowadzenia samochodu,
- skierowaniu na egzamin teoretyczny (test pisemny) lub jazdę po mieście z egzaminatorem,
- cofnięciu prawa jazdy.

Ponadto starsi kierowcy, którzy zaczynają mieć problemy z prowadzeniem samochodu podlegają wielu ograniczeniom, jak:

- kierowanie samochodem wyłącznie w dzień,
- prowadzenie samochodu z ograniczoną prędkością,
- poruszanie się samochodem wyłącznie w określonej odległości od miejsca zamieszkania.



Niemcy

Niemiecki dobrowolny program edukacyjny składa się z czterech kolejnych seminariów w formie warsztatów. Uczestnicy są zachęceni do oceny własnych zachowań i przyzwyczajzeń jako kierowców za pomocą dyskusji i wymiany doświadczeń. Kursy umożliwiają starszym kierowcom zapoznanie się z najnowszymi przepisami związanymi z prowadzeniem samochodu i rozwiązanie problemów, które wynikają z ich własnych doświadczeń w prowadzeniu pojazdu.



Holandia

Holenderski program BROEM przeznaczony jest dla kierowców w wieku 50. i więcej lat. Obejmuje ocenę stylu prowadzenia samochodu, wzroku i czasu reakcji oraz kurs „odświeżający” wiedzę o zasadach drogowych. Uzupełnieniem zajęć praktycznych jest podręcznik z informacjami o wpływie wieku na prowadzenie samochodu wraz z zaleceniami dla starszych kierowców. Po ukończeniu jazdy każdy uczestnik otrzymuje raport o jego mocnych i słabych stronach z sugestiami sposobu ich poprawy. Uczestnictwo w zajęciach BROEM jest dobrowolne.



W **krajach skandynawskich** prowadzone są dobrowolne szkolenia oraz wydawane są specjalne materiały informacyjno-edukacyjne przeznaczone dla starszych kierowców, np.:

- *Kurs sprawnościowy dla kierowcy-seniora* – dedykowany osobom po 65. roku życia. Ma pomóc seniorom w zrozumieniu konsekwencji starzenia się dla prowadzenia pojazdu i własnych ograniczeń, zapoznać z typowymi niebezpiecznymi sytuacjami z udziałem starszych kierowców oraz sposobami uniknięcia ryzyka.
- *Samoocena kierowcy-seniora* – to 32-stronicowy podręcznik zawierający test, którego wynik może wskazać na konieczność wizyty u lekarza w celu sprawdzenia stanu zdrowia kierowcy oraz potrzebę odbycia zajęć z instruktorem nauki jazdy. Podręcznik obejmuje również rady dotyczące bezpiecznej jazdy. Fińska Administracja Pojazdów (AKE) przekazuje go nieodpłatnie każdemu kierowcy po 70. roku życia, który odnawia swoje prawo jazdy.



Australia – *Years ahead* (Naprzód seniorzy)

Projekt przeznaczony dla seniorów obejmuje trzy części: Część 1. Wybór bezpiecznego pojazdu (dlaczego bezpieczne samochody są tak ważne dla kierowców-seniorów); Część 2. Program bezpieczeństwa dla starszych uczestników ruchu, planowanie przemieszczania się (dla tych, którzy nie prowadzą już samochodu). Część 3. to jednogodzinne spotkanie pracowników Automobilklubu stanu Victoria (RACV) z seniorami, podczas którego informuje się ich o zagrożeniach i przekazuje zalecenia jak bezpiecznie prowadzić samochód (zdolność do kierowania samochodem, wpływ stanu zdrowia i leków na prowadzenie samochodu, ocena własnych zdolności do prowadzenia samochodu, informacje o innych możliwościach przemieszczania się oraz planowanie przemieszczania się).



Polska

W Polsce prawo jazdy wydawane jest bezterminowo. Nie prowadzi się żadnych działań skierowanych do starszych kierowców.

Pakiet edukacyjny „Kierowca 50+”



W Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Instytutu Transportu Samochodowego został opracowany pakiet edukacyjny „Kierowca 50+” przeznaczony do realizacji dla ośrodków szkolących kierowców kat. B (tzw. amatorów) i innych jednostek. Wdrożenie projektu zapewni tej grupie kierowców jak najdłużej mobilność bez stwarzania zagrożeń w ruchu drogowym oraz pomoc w razie konieczności podjęcia decyzji o ograniczeniu lub całkowitym zaprzestaniu kierowania pojazdem.

Punktem wyjścia do prac w projekcie były wyniki

ankiety przeprowadzonej wśród kierowców w wieku 50 i więcej lat w celu poznania ich potrzeb szkoleniowych oraz przykłady dobrych praktyk krajów z całego świata.

Pakiet edukacyjny „Kierowca 50+” zawiera:

- **program szkolenia.** Program ma strukturę modułową. Składa się z 5 modułów:
Moduł 1. Zmiany biologiczne i mentalne postępujące z wiekiem i ich wpływ na kierowanie pojazdem. Wpływ zmęczenia, leków, alkoholu i narkotyków na kierowanie pojazdem.
Moduł 2. Przepisy ruchu drogowego.
Moduł 3. Nowoczesna technika i technologia w pojeździe wspomagające kierowcę. Fizyka jazdy.
Moduł 4. Pierwsza pomoc ofiarom wypadków drogowych.
Moduł 5. Kierowanie pojazdem w ruchu miejskim.
Liczba godzin przewidzianych na realizację programu wynosi 10 x 60 minut, w tym 4 godziny zajęć teoretycznych (moduły 1, 2, 3) i 6 godzin zajęć praktycznych (moduły 4 i 5).
Struktura modułowa programu umożliwia jego realizację w całości lub jako pojedyncze moduły/grupę modułów, w zależności od potrzeb słuchaczy i możliwości jednostki szkolącej.
Moduł 5. – Kierowanie pojazdem w ruchu miejskim, o ile będzie taka możliwość, może alternatywnie obejmować manewry, sytuacje i trasy wskazane przez osobę uczestniczącą w szkoleniu, po odbyciu zajęć w ramach pozostałych modułów.
- **materiały dla wykładowców/instruktorów nauki jazdy** obejmujące podręcznik oraz prezentacje w formie elektronicznej,
- **materiały dla osób szkolonych** (kierowców 50+) zawierające broszurę, kwestionariusze samooceny, ulotkę oraz wkładkę „Ważne informacje”.