

Rośnie liczba emerytów za kierownicą!

W roku 2050 w krajach Unii Europejskiej odsetek osób w wieku powyżej 50 lat będzie wynosił prawie 50 proc. Osoby starsze są najszybciej rosnącą grupą kierowców także w Polsce.

Starzenie się społeczeństw krajów uprzemysłowionych ma charakter powszechny i trwały. W Polsce te procesy będą następowały jeszcze szybciej i liczba osób w wieku emerytalnym ulegnie znacznemu powiększeniu już w 2030 roku. Zważywszy, że **aktualnie jest około 8 mln kierowców w wieku 50 i więcej lat** posiadających prawo jazdy kat. B, a ich liczba ulegnie zwiększeniu, należy zadać pytanie, czy ta grupa generuje problemy dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym?

Wielu starszych kierowców posiada bezterminowe prawo jazdy uzyskane nawet kilkadziesiąt lat wcześniej. Kierowcy ci nigdy potem nie aktualizowali wiedzy i nie doskonalili swoich umiejętności. Do tych braków dołączają się zmiany biologiczne i mentalne postępujące wraz z wiekiem, mające znaczący wpływ na umiejętność kierowania pojazdem.

Instytut Transportu Samochodowego przebadał w 2017 roku reprezentatywną grupę kierowców z terenu Mazowsza (z co najmniej 30-letni stażem za kierownicą) w wieku 50 lat i więcej. Wyniki pokazały, że kierowcy, pomimo deklarowanej świadomości wpływu wieku na zdolność bezpiecznego kierowania pojazdami **uznają mimo wszystko wiek za jeden z najmniej istotnych czynników warunkujących bezpieczeństwo w ruchu drogowym**, zauważa autorka badań - Maria Dąbrowska-Loranc z Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ITS.

Mimo, że duży **odsetek kierowców (2/3 badanych) widzi potrzebę odbywania dodatkowych szkoleń**, to tylko **jedna czwarta z nich brała w nich kiedykolwiek udział**. Najbardziej skore do takiego twierdzenia są kobiety oraz osoby z Warszawy, natomiast najbardziej pożądanym typem szkolenia byłoby wskazanie mocnych i słabych stron osób kierujących pojazdem.

Planując podróż samochodem widać wyraźną różnicę pomiędzy badanymi kobietami i mężczyznami. Te pierwsze zwracają szczególną uwagę na to, by prowadzić auto tylko w dzień, zaś ci drudzy skupiają się na odpowiednim planowaniu miejsc postoju i odpoczynku. Kobiety znacznie częściej niż mężczyźni planują trasy tak, by uniknąć jazdy w nocy oraz uniknąć niebezpiecznych odcinków. Co ciekawe kierowcy z Warszawy częściej niż inni unikają jazdy w nocy.

Badanie świadomości kierowców 50+ odnośnie zagadnień bezpieczeństwa ruchu drogowego wskazuje również, że **starsi kierowcy poruszają się bezpieczniej, bo lepiej znają kodeks drogowy** (uważa tak 40 proc.). Dwie trzecie z nich jest zdania, że starsi kierowcy prowadzą bezpieczniej, bo **mają większe doświadczenie w kierowaniu samochodami niż młodszy kierowcy**. Tyle samo wskazuje, że szybka jazda zawsze jest bardziej niebezpieczna, niezależnie od umiejętności prowadzącego pojazd.

Osiemdziesiąt proc. wskazuje, że **korzystanie z telefonu komórkowego podczas jazdy stwarza zagrożenie** bezpieczeństwa ruchu drogowego, a dla 43 proc., że fotoradary są dobrym rozwiązaniem prewencyjnym wobec kierowców łamiących przepisy. Za główną przyczynę dużego zagrożenia w ruchu drogowym w Polsce uznawany jest zły stan dróg – 10 proc., a 52 proc. uważa, że zły stan dróg wymaga ostrożnej jazdy, tłumaczy Maria Dąbrowska-Loranc.

Autorzy badań zwracają uwagę, że **osoby starsze są najszybciej rosnącą grupą kierowców**, do tego najbezpieczniejszą (kierowcy powyżej 60 roku życia powodują mniej niż 4,5 tys. wypadków rocznie). **Odbieranie uprawnień** do kierowania pojazdem osobom starszym powinno mieć miejsce tylko w rzeczywiście uzasadnionych medycznie przypadkach. **Edukacja, obok badań lekarskich i nowoczesnej techniki i technologii** w pojazdach i na drogach, jest najbardziej skutecznym sposobem na zapewnienie możliwości kierowania jak najdłużej bez stwarzania zagrożeń w ruchu drogowym. **Uniemożliwienie prowadzenia pojazdów przez osoby starsze może być przyczyną ich wykluczenia społecznego**, szczególnie dotyczy to osób mieszkających w małych miejscowościach.

Światowe analizy poświęcone starszym kierowcom potwierdzają m.in., że **seniorzy są bezpieczniejsi niż kierowcy znajdujący się w innych grupach wiekowych** i nie wykazują wysokiego ryzyka spowodowania wypadku drogowego, mimo potencjalnych ograniczeń. Co ważne, rekompensują braki w prowadzeniu pojazdów wynikające z wieku redukcją prędkości, ograniczeniem jazdy w nocy, stosowaniem pasów bezpieczeństwa, niepicie alkoholu przed jazdą, korzystaniem ze sprawdzonych tras, z lokalnych dróg z mniejszą liczbą skrzyżowań.