

## Jak zmniejszyć ryzyko wypadków z udziałem młodych i starszych kierowców?

**Młodzi i starsi kierowcy to dwie grupy, które stanowią skrajne przeciwieństwo na drogach. Najmłodszy są bardziej skłonni do ryzykownych zachowań, a starsi mogą popełniać błędy wynikające z ograniczeń fizycznych.**

Kierowcy młodzi stażem, jako sprawcy wypadków drogowych, są grupą podwyższonego ryzyka. W 2023 roku wskaźnik liczby wypadków na 10 000 populacji wśród kierowców w wieku 18-24 lata wyniósł 11,37, podczas gdy wśród kierowców w wieku 60 plus – 3,65\*. Dla porównania dane Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ITS wskazują, że rok wcześniej było to odpowiednio 12,1 oraz 3,64. Z kolei w roku 2019, czyli w roku przed pandemicznym, wskaźnik ten wynosił 17,4 dla kategorii wiekowej 18-24 oraz 4,7 dla seniorów.

Wysoki odsetek wypadków z młodymi kierowcami wiąże się z ich niedojrzałością, brakiem doświadczenia i skłonnością do ryzykownych zachowań, zwłaszcza u mężczyzn. Decyzje młodych kierowców są często spowodowane błędną oceną sytuacji i brakiem umiejętności identyfikacji zagrożeń.

*– Młodzież w wieku 18 lat, nie tylko fizjologicznie, pozostaje w fazie dojrzewania, przejawiając chęć niezależnienia się od rodziców i większą podatność na wpływ rówieśników. Młodzi kierowcy, pełni wiary we własne możliwości, często jeżdżą z nadmierną prędkością, dążąc do współzawodnictwa i dostosowania się do norm społecznych czy rówieśniczej presji. Dodatkowo, młodzi kierowcy częściej narażają się na większe ryzyko na drodze, zwłaszcza jeżdżąc w nocy, przewożąc pasażerów, rzadziej stosując pasy bezpieczeństwa oraz kierując starszymi (tańszymi) pojazdami w gorszym stanie technicznym – tłumaczy **Maria Dąbrowska-Loranc Kierownik Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Instytutu Transportu Samochodowego (ITS).***

Analizy prowadzone przez ITS wskazują, że ponad 80% młodych użytkowników dróg uważa, że prowadzi auto bardzo dobrze lub dobrze. Tymczasem przecenianie własnych umiejętności, przy niewielkim doświadczeniu i wysokiej skłonności do ryzyka, to recepta na wypadek.

### Seniorzy za kierownicą

Prognozy demograficzne do 2050 roku przewidują powszechne starzenie się społeczeństw w krajach uprzemysłowionych, zwłaszcza w Europie. Szacuje się, że w Unii Europejskiej blisko połowa populacji będzie miała 50 lat lub więcej. Średnia długość życia wzrośnie z 68 do 76 lat (a w krajach rozwiniętych z 77 do 83 lat). Prognozuje się szybki wzrost liczby osób powyżej 80 roku życia - obecnie 90 mln, a do 2050 roku przekraczający 400 mln. W Polsce procesy starzenia się będą postępować jeszcze szybciej, a liczba osób w wieku emerytalnym znacząco wzrośnie już w 2030 roku\*\*.

Wiek graniczny starości według różnych badań wynosi 55-70 lat. Światowa Organizacja Zdrowia (WHO) uznaje, że starość rozpoczyna się w wieku 60 lat. Obecnie osoby po 60-tym roku życia stanowią około 17% populacji w Polsce, a młodsze pokolenia, które obecnie nie wyobrażają sobie życia bez samochodu, zapewne nie zrezygnują z tego komfortu za kilkanaście czy kilkadziesiąt lat.

*– Nie ma precyzyjnego wieku, w którym należy przestać prowadzić pojazd, ale wraz z wiekiem u większości ludzi obniża się sprawność psychofizyczna. Zmniejsza się wrażliwość układu nerwowego, pogarsza się widzenie, słuch i zdolności reakcji. Badania wskazują, że największe zmiany czasu reakcji występują*

w wieku 50-60 lat oraz po 65 roku życia. Osoby po 75 roku życia charakteryzują się nawet dwukrotnie dłuższym czasem reakcji w porównaniu do osób młodszych – zwraca uwagę **dr Ewa Odachowska-Rogalska, psycholog transportu, traumatolog z ITS.**

Starsi kierowcy są narażeni na większe ryzyko wypadków, zwłaszcza na skrzyżowaniach, związane z trudnościami w ocenie pierwszeństwa przejazdu. Ich reakcje są często zbyt powolne, zwłaszcza w złożonych sytuacjach, co może prowadzić do niebezpiecznych sytuacji. Problemy związane z postrzeganiem, takie jak zawężone pole widzenia, słaba wrażliwość na kontrast i gorsza ocena odległości, przyczyniają się do błędów w ocenie sytuacji na drodze. Wypadki śmiertelne z udziałem starszych kierowców często wynikają z tych problemów. Badania wskazują, że starsi kierowcy potrzebują 50% więcej czasu na podejmowanie decyzji na skrzyżowaniach, co jest istotne z punktu widzenia prewencji.

### **Co możemy zrobić?**

W Polsce kierowcy niezawodowi podlegają badaniom lekarskim (czasem psychologicznym) tylko w przypadku uzyskiwania prawa jazdy lub w sytuacji złamania prawa (np. na skutek przekroczenia limitu punktów karnych, prowadzenia pod wpływem alkoholu lub bycia sprawcą wypadku drogowego). Dodatkowo, niższa świadomość kierowców dotycząca ewentualnych niedomagań oraz procesów starzenia się wpływa na rzadkie decyzje o sprawdzeniu swoich predyspozycji.

– *Badania psychologiczne, oprócz celu selekcyjnego, dostarczają informacji o sprawności psychicznej i indywidualnych mechanizmach zachowania kierowcy. Te informacje mogą skłaniać do autorefleksji, wskazywać na sposoby rekompensowania braków oraz wpływać na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Świadomy kierowca, identyfikując ograniczenia, może dostosować sposób jazdy, np. ograniczając prędkość, unikając tras o dużym ruchu, zwłaszcza w godzinach szczytu czy po zmierzchu. Rozsądnym rozwiązaniem byłoby kierowanie na badania psychologiczne, niezależnie od wieku, osób chorych, zagrożonych np. demencją – dodaje dr **Ewa Odachowska-Rogalska.***

Instytut Transportu Samochodowego od lat zwraca także uwagę na problem młodych kierowców w ruchu drogowym, dążąc do wdrożenia skutecznych rozwiązań, które jednocześnie zagwarantują bezpieczeństwo tej grupie wiekowej, nie ograniczając przy tym ich swobód.

– *Interesującym rozwiązaniem byłoby wprowadzenie dodatkowych szkoleń dla kierowców, umożliwiających jazdę z osobą towarzyszącą przez dwa lata przed uzyskaniem pełnych uprawnień, zgodnie z zasadą „zaczynać naukę wcześniej, ale pod kontrolą”. Ten model pozwala na bardziej kompleksowe przygotowanie młodych kierowców do samodzielnego uczestnictwa w ruchu drogowym, ponieważ obejmuje różnorodne scenariusze drogowe i atmosferyczne, których trudno jest doświadczyć podczas standardowego, 30-godzinnego kursu na prawo jazdy – mówi **Maria Dąbrowska-Loranc z ITS.***

Warte rozważenia jest także wprowadzenie dwóch ograniczeń dla młodych kierowców w pierwszych dwóch latach po uzyskaniu prawa jazdy. Mowa o zmniejszeniu dopuszczalnych limitów prędkości na różnych rodzajach dróg oraz zakazie samodzielnej jazdy w godzinach 22.00–6.00 w celu zapobieżenia sytuacjom, w których niedoświadczeni kierowcy podróżują sami w nocy, na przykład po opuszczeniu miejsca rozrywki. Prowadzenie pojazdu w godzinach nocnych byłoby możliwe w obecności osoby posiadającej prawo jazdy nie krócej niż 5 lat.

Źródło:

\*Wskaźniki liczone na danych wstępnych SEWiK oraz liczby ludności z 2022 r. Dane: Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji.

\*\*[https://www.its.waw.pl/9048,pl,Komunikaty-prasowe.html/Kierowca 50+](https://www.its.waw.pl/9048,pl,Komunikaty-prasowe.html/Kierowca%2050%20)