

## Automatyzacja pojazdów vs młodzi i starsi kierowcy

**Wprowadzenie samochodów autonomicznych może zmienić oblicze transportu, redukując liczbę wypadków i zwiększając komfort jazdy. Pojawia się jednak pytanie: czy młodzi kierowcy są lepiej przygotowani do tej zmiany niż ich starsi koledzy?**

Popularyzacja pojazdów autonomicznych niesie ze sobą obietnicę znacznej poprawy bezpieczeństwa, eliminując błędy ludzkie, które obecnie odpowiadają za około 90% wypadków drogowych. Każdego roku w wyniku ich następstw ginie na drogach całego świata prawie 1,3 miliona ludzi, a kilkadziesiąt milionów doznaje urazów. Jednak, aby w pełni wykorzystać potencjał tej technologii, należy mieć świadomość, jak działają systemy automatyzujące jazdę.

Instytut Transportu Samochodowego (ITS), w ramach projektu Trustonomy, przeprowadził badania wśród menedżerów flot samochodowych i kierowców. Wyniki wskazują, że pomimo świadomości pozytywnego wpływu systemów ADAS (z ang. Advanced Driver Assistance Systems) na bezpieczeństwo (80% badanych), wiele osób nie wie, jak prawidłowo je stosować. Jedynie 6% respondentów przeszło szkolenie z obsługi systemów wspomagających kierowcę. Niestety, aż 53% kierowców przyznało, że obsługi tej technologii uczyło się metodą prób i błędów, co jest sprzeczne z celami stosowania ADAS. Kluczem wydaje się zatem wprowadzenie programów doszkalających dla kierowców.

W tym celu ITS, wspólnie z Europejskim Stowarzyszeniem Szkół Jazdy, opracował raport podkreślający wagę odpowiedniego szkolenia z zakresu automatyzacji transportu. Jednak by dobrze zaprojektować takie szkolenie, trzeba zrozumieć, jak różne grupy wiekowe kierowców radzą sobie z nowymi systemami wspomagania.

### Młodzi kierowcy

Młodzi kierowcy, zazwyczaj bardziej otwarci na nowe technologie, mogą szybciej adaptować się do obsługi pojazdów zautomatyzowanych. Badania pokazują, że te osoby są bardziej skłonne do manualnego wyłączenia automatyki w krytycznych sytuacjach. Ich naturalna ciekawość i rozumienie technologii sprawiają, że lepiej radzą sobie w interakcji z systemami wspomagania jazdy. Ponadto, ta grupa kierowców często posiada większą elastyczność w dostosowywaniu się do nowych warunków, co jest kluczowe w dynamicznym środowisku drogowym.

*– Mimo to, młodzi kierowcy mogą również być narażeni na nadmierne zaufanie do systemów automatyzujących jazdę, co prowadzi do opóźnionych reakcji w sytuacjach wymagających nagłego przejęcia kontroli nad autem. W krytycznych scenariuszach drogowych, przy częściowej automatyzacji, w tej grupie kierowców obserwuje się gorsze parametry jazdy (tj. dłuższe czasy reakcji, kolizje lub wypadki), niż w warunkach prowadzenia manualnego. Toteż ważne jest, aby kampanie edukacyjne i szkolenia były skierowane na rozwijanie świadomości ryzyka i odpowiedzialności związanej z użytkowaniem pojazdów wyposażonych w ADAS – mówi dr Ewa Odachowska-Rogalska, psycholog z Instytutu Transportu Samochodowego.*

## Starsi kierowcy

Dla starszych kierowców (powyżej 60 roku życia) adaptacja do pojazdów zautomatyzowanych może stanowić większe wyzwanie. Seniorzy często mają dłuższy czas reakcji i mogą doświadczać trudności z szybkim przejściem kontroli nad pojazdem w sytuacjach krytycznych. Ponadto, odczuwają większy stres związany z koniecznością obsługi nowoczesnych technologii i obawą przed utratą kontroli nad pojazdem.

– *Jednakże starsi kierowcy mogą również czerpać znaczne korzyści z wprowadzenia mobilności zautomatyzowanej. Technologia ta może znacznie poprawić bezpieczeństwo jazdy poprzez eliminację błędów wynikających z ograniczeń percepcyjnych związanych z wiekiem. Ważne jest także, aby szkolenia dla starszych kierowców były dostosowane do ich potrzeb, skupiając się na budowaniu zaufania do systemów i stopniowym wprowadzaniu ich w świat autonomicznej jazdy* – dodaje ekspertka ITS.

## Wspólne wyzwania i szanse

Zarówno młodzi, jak i starsi kierowcy mogą czerpać korzyści z automatyzacji, pod warunkiem odpowiedniego przygotowania i edukacji. Kluczowe w tym aspekcie jest zrozumienie i zaakceptowanie nowych technologii oraz adaptacja do zmieniającej się roli kierowcy. To o tyle istotne, że badania wskazują, iż nawet wtedy gdy kierowca jest uważny, a konieczność przejścia kontroli jest przewidywalna i oczekiwana, to odzyskanie właściwej kontroli nad pojazdem trwa średnio 10 sekund, a w warunkach rozproszonej uwagi czas reakcji wydłuża się niemal 3-4 krotnie. Między innymi te zagadnienia są przedmiotem analiz w Centrum Kompetencji Pojazdów Automatycznych i Połączonych w Instytucie Transportu Samochodowego.

– *Pojazdy zautomatyzowane mogą zwiększyć bezpieczeństwo na drogach, redukując liczbę wypadków o około 30%. Mogą również zmniejszyć korki, oszczędzając kierowcom w polskich miastach do 100 godzin rocznie. Ponadto zapewnią mobilność osobom starszym i niepełnosprawnym, których w Polsce jest kilka milionów. Wreszcie, autonomiczne pojazdy staną się remedium na niedobór zawodowych kierowców, który szacuje się na 200 tys. pracowników. Wprowadzenie autonomicznych pojazdów to krok ku przyszłości bezpieczniejszych dróg. Aby w pełni wykorzystać ich potencjał, musimy skupić się na edukacji i szkoleniu kierowców, korzystających z różnych systemów automatyzujących jazdę, uwzględniając ich indywidualne potrzeby i wyzwania. Dzięki temu odpowiednio ustabilizujemy poziom zaufania do nowej technologii, a ta może stać się rzeczywistym rozwiązaniem problemów współczesnego ruchu drogowego* – tłumaczy **prof. Marcin Ślęzak, dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego.**