

Ida LEŚNIKOWSKA-MATUSIAK¹
Aneta WNUK²
Dagmara JANKOWSKA³

STARSI KIEROWCY – ROSNĄCY PROBLEM KRAJÓW UPRZEMYSŁOWIONYCH

W prezentowanym referacie przedstawiono wyniki międzynarodowych badań poświęconych starszym kierowcom, działania podejmowane wobec tej grupy uczestników ruchu w wybranych krajach oraz pakiet edukacyjny „Kierowca 50+”. Pakiet opracowany w ITS wpisuje się w ogólnoswiatowe działania na rzecz mobilności i bezpieczeństwa starszych kierowców.

ELDERLY DRIVERS – A GROWING PROBLEM IN INDUSTRIALIZED COUNTRIES

This paper describes the results of international research dedicated to elderly drivers, actions undertaken towards this group of road users in selected countries as well as educational package “Driver 50+”. This package was developed at ITS and is in line with world activities directed to mobility and safety of elderly drivers.

1. STARSI KIEROWCY W ŚWIETLE DOTYCHCZASOWYCH BADAŃ

Starsi kierowcy od ponad dekady są obiektem intensywnych międzynarodowych badań. Między innymi w 2009 roku ukazał się Safety Research Report Collisions Involving Older Drivers: An In-depth Study opracowany przez Department for Transport: London sumujący wyniki badań przeprowadzonych w tym zakresie w wielu krajach na całym świecie. Poniżej przedstawiono wyniki badań zebranych w Raporcie.

Badania Langford’a i Koppel’a (2006) wykazały, że w stosunku do 1995 roku przed 2025 rokiem liczba ofiar śmiertelnych z udziałem starszych kierowców w USA i Australii potroi się. Tay wykorzystując modele regresji Poisson’a (2008) stwierdził, 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.

¹ Instytut Transportu Samochodowego, Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego; 03-301 Warszawa;
ul. Jagiellońska 80. Tel: +48 22 811-32-31 w. 111, Fax: +48 22 811 09 06,
E-mail: ida.lesnikowska-matusiak@its.waw.pl

² Instytut Transportu Samochodowego, Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego; 03-301 Warszawa;
ul. Jagiellońska 80. Tel: +48 22 811-32-31 w. 111, Fax: +48 22 811 09 06, E-mail: aneta.wnuk@its.waw.pl

³ Instytut Transportu Samochodowego, Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego; 03-301 Warszawa;
ul. Jagiellońska 80. Tel: +48 22 811-32-31 w. 111, Fax: +48 22 811 09 06,
E-mail: dagmara.jankowska@its.waw.pl

Zdaniem Tay'a 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 itd. Langford i in. (2006) porównali liczbę przejechanych kilometrów i wypadków z wiekiem kierowców i okazało się, że kierowcy w wieku 75 i więcej lat są bezpieczniejszą grupą niż pozostali kierowcy. Wyniki badań Alvarez'a i Fierro (2008) potwierdziły przypuszczenie, że starsi kierowcy są bezpieczniejsi niż kierowcy znajdujący się w innych grupach wiekowych. Stwierdzono ponadto, że kierowcy z różnymi „ograniczeniami” natury medycznej nie wykazują wysokiego ryzyka spowodowania wypadku drogowego. Wspomniany Langford (2006) sądzi, że jednym z wyjaśnień może być np. korzystanie przez starszych kierowców z lokalnych dróg z mniejszą liczbą skrzyżowań.

Starsi kierowcy według Hakamies-Blomqvist'a i Peters'a (2000) mogą mieć konkretne problemy z uwagą wzrokową (kontaktem wzrokowym). Zadanie symulacyjne, któremu poddano starszych kierowców podczas jazdy w powiązaniu z drugim zadaniem dotyczącym dokonania analizy wizualnej w warunkach doświadczalnych potwierdziło znaczące zmniejszenie u nich uwagi wzrokowej. Inne badania przeprowadzone przez tych badaczy, mające związek z podejmowaniem decyzji na skrzyżowaniach, nie wykazały różnic między starszymi kierowcami a innymi grupami wiekowymi jeśli chodzi o jej trafność; potrzebowali oni jednak 50% więcej czasu na jej podjęcie.

Rabbitt i in. (1996) porównali wyniki obserwacji starszych kierowców dokonanych przez instruktorów nauki jazdy. Instruktorzy wytypowali kilka umiejętności trudnych dla starszych kierowców. Są to: czujność, ocena prędkości i odległości oraz koordynacja.

Brouwer i in. (1991) stwierdzili, że udział starszych kierowców w większej liczbie wypadków w obrębie skrzyżowań wynika z trudności oceny pierwszeństwa przejazdu. Zasugerowali, że podzielność uwagi może być problemem dla starszych kierowców; mogą oni w sposób niewystarczający reagować na ruch uliczny, szczególnie w sytuacjach złożonych.

Badania Clarke'a i in. (2007) wykazały, że starsi kierowcy uczestniczą w mniejszej liczbie śmiertelnych wypadków niż kierowcy młodszy, a wypadki śmiertelne z ich udziałem wynikają z błędów w postrzeganiu i nieprawidłowej oceny sytuacji, szczególnie pierwszeństwa przejazdu. Clarke (2004) prowadził badania także wśród starszych motocyklistów. Zauważył on, że ta grupa w porównaniu z młodszymi kierowcami częściej ulega wewnętrznemu schematowi podczas prowadzenia pojazdu, który można określić jako „rozgląda się, ale nie dostrzega” – Looked But Did Not See (LBDNS).

Langford i Koppel (2006) analizowali epidemiologię wypadków z udziałem starszych kierowców w Australii. Według nich 50% wypadków z udziałem starszych kierowców ma miejsce w obrębie skrzyżowań, podczas gdy udział w tego rodzaju wypadkach kierowców w średnim wieku wynosi 21%.

Główne problemy starszych kierowców prowadzące do wypadku mają związek z:

- podzielnością uwagi,
- postrzeganiem,
- zawężeniem pola widzenia i słabą wrażliwością kontrastu,
- oceną odległości,
- czasem wykonywania manewrów; czasem reakcji, koordynacją.

Badania przeprowadzone przez Baker i in. (2003) w USA dotyczące starszych kobiet - ofiar śmiertelnych wykazały, że najbezpieczniejsze warunki do prowadzenia pojazdu dla

starszych osób to dzień, małe natężenie ruchu, dobra pogoda i sucha nawierzchnia. Badacze ci wskazują skrzyżowania w terenie zabudowanym jako element podwyższający prawdopodobieństwo wystąpienia wypadku z udziałem starszych osób, szczególnie zderzeń bocznych.

Starsi kierowcy narażeni są na spowodowanie wypadku także z powodu ograniczeń powstających wraz z wiekiem. Grupa ta ma tendencję do większego znużenia oraz do mimowolnego przyśpieszania podczas jazdy.

Jest wiele czynników, które mogą powodować wzrost albo obniżenie obecnej liczby ofiar wśród starszych kierowców. Czynniki te można podzielić na niezależne (np.: wiek populacji, liczba posiadaczy prawa jazdy, mobilność) i środki bezpieczeństwa drogowego. Jeśli te czynniki zbiegną się w czasie mogą wpłynąć w przyszłości na liczbę ofiar wśród starszych kierowców – będzie ona odpowiednio większa lub mniejsza.

Jednym z czynników, który może wpłynąć na przyszłą liczbę ofiar wśród starszych kierowców jest zwiększenie liczebności starszych kierowców i tym samym utworzenie jednej z największych podgrup kierowców. Prawdopodobnie wpłynie to na zmiany w organizacji ruchu drogowego i zachowanie innych grup wiekowych kierowców. W efekcie tego paradoksalnie wzrost liczby starszych kierowców może przyczynić się do spadku liczby ofiar śmiertelnych wypadków z ich udziałem.

Udział osób mających trudności w ruchu drogowym z powodu funkcjonalnych ograniczeń jest bardziej widoczny wśród starszych uczestników ruchu (75 i więcej lat) niż wśród młodszych osób (65-74 lat). Trudności te dotyczą nie tylko pieszych i rowerzystów ale także starszych kierowców.

2. DZIAŁANIA PODEJMOWANE WOBEC STARSZYCH KIEROWCÓW W WYBRANYCH KRAJACH

Udział starszych osób w ruchu drogowym stale się zwiększa. W Europie liczba kierowców w wieku między 65. i 74. rokiem życia obejmuje od 71% do 93% mężczyzn i od 7% do 46% kobiet. Grupy te reprezentują kierowców, którzy „jutro” osiągną wiek 75 i więcej lat.

Ocenia się, że w 2030 roku ¼ wszystkich kierowców stanowić będą osoby w wieku 65 i więcej lat.

Tab. 1. Prognozowany procentowy wzrost liczby kierowców w wieku 65 lat i więcej w wybranych krajach europejskich w 2030 roku w porównaniu do roku 2000

Kraj	Udział kierowców 65+ w ogólnej liczbie wszystkich kierowców 2000 r. w %	Udział kierowców 65+ w ogólnej liczbie wszystkich kierowców w 2030 r. w %	Kierowcy 65+, wzrost w %
Finlandia	14,9%	26,7%	79%
Francja	16,1%	25,8%	60%
Holandia	13,7%	26,5%	93%
Norwegia	15,3%	23,5%	53%
Hiszpania	16,8%	26,1%	55%
Szwecja	17,2%	24,1%	40%
Wielka Brytania	15,7%	23,5%	49%

Źródło: OECD, 2001[5]

Obecnie, również w Polsce zauważalne jest gwałtowne zwiększanie się liczby osób powyżej 50. roku życia. Szacuje się, że w 2050 r. w Unii Europejskiej odsetek osób w wieku 50 i więcej lat będzie wynosił prawie 50% (dane Urzędu Statystycznego Wspólnot Europejskich Eurostat).

Według danych szacunkowych w Polsce w 2010 roku było około 8 mln kierowców w wieku 50 i więcej lat, posiadających bezterminowe prawo jazdy uzyskane nawet kilkadziesiąt lat wcześniej. Kierowcy ci nigdy potem nie aktualizowali wiedzy i nie doskonalili swoich umiejętności. W tym kontekście sprawą niezwykle ważną jest zapewnienie możliwości osobom starszym kierowania pojazdem jak najdłużej bez stwarzania zagrożeń w ruchu drogowym lub – w razie takiej konieczności – dopomóc im w podjęciu odpowiedzialnej decyzji o ograniczeniu lub całkowitym zaprzestaniu kierowania pojazdem. Jest to możliwe m.in. dzięki edukacji i wsparciu kierowcy przez nowoczesną technikę i technologię w pojeździe i na drodze.

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 dwa lata ma obowiązek wziąć udział w 3,5-godzinnych zajęciach organizowanych przez Ministra Transportu prowincji Ontario, podczas których musi:

- poddać się badaniom wzroku. W przypadku posiadania zaświadczenia wystawionego przez okulistę, poświadczającego wykonanie badania nie wcześniej niż sześć miesięcy przed spotkaniem nie przeprowadza się badań. Na zajęcia należy przynieść okulary, których kierowca używa w czasie prowadzenia samochodu,
- zdać egzamin teoretyczny. Test zawiera zadania wielokrotnego wyboru z zakresu przepisów ruchu drogowego i sygnalizacji świetlnej. Nie ma limitu czasu na odpowiedź. Jeśli kierowca za pierwszym razem nie zda egzaminu może do niego przystąpić ponownie w innym terminie. 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.

Kierowca starający się o odnowienie prawa jazdy powinien brać czynny udział w zajęciach – odpowiadać na pytania, sam zadawać pytania, opowiadać o swoich doświadczeniach. W przypadku, gdy osoba starająca się o odnowienie prawa jazdy nie może zgłosić się w wyznaczonym terminie, może ustalić inny termin. Jeśli w tym czasie upłynie termin ważności starego prawa jazdy, może uzyskać tymczasowe prawo jazdy.

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 rzeczywistości uzasadnionych medycznie przypadkach. Uniemożliwienie prowadzenia samochodu jest bowiem 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 (Departament 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,
- 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.

Regulacje dotyczące poszczególnych stanów zaprezentowano poniżej.

Dystrykt Kolumbii

Kierowcy powyżej 70. roku życia podczas odnawiania prawa jazdy muszą przedstawić zaświadczenie od swojego lekarza domowego, że są zdolni do prowadzenia pojazdów.

Floryda

Obowiązkiem kierowcy powyżej 79. roku życia jest poddanie się badaniu wzroku przy każdym odnowieniu prawa jazdy. W przypadku popełnienia wykroczenia w ruchu drogowym lub na wniosek lekarza domowego kierowca może być także skierowany na egzamin teoretyczny (test pisemny) i/lub jazdę egzaminacyjną.

Hawaje

Kierowcy w wieku powyżej 72 lat są zobowiązani do odnawiania prawa jazdy co 2 lata.

Illinois

Kierowcy w wieku powyżej 75. roku życia przy każdym odnawianiu prawa, tj. co 2 lata muszą przedstawić wynik badania wzroku i odbyć jazdę egzaminacyjną. Kierowcy w wieku powyżej 87 lat odnawiają prawo jazdy co roku.

Maine

Kierowcy w wieku powyżej 65 lat odnawiają prawo jazdy co 4 lata. W ramach odnowienia prawa jazdy przeprowadzane jest badanie wzroku.

New Hampshire

Kierowcy w wieku powyżej 75. roku życia w ramach odnawiania prawa jazdy odbywają jazdę egzaminacyjną.

Nowy Meksyk

Kierowcy w wieku powyżej 75 lat odnawiają prawo jazdy co roku.

Pennsylvania

Kierowcy w wieku powyżej 65. roku życia odnawiają prawo jazdy co 2 lata.

Utah

Kierowcy w wieku powyżej 65. roku życia w ramach odnowienia prawa jazdy są obowiązani przedstawić wyniki badania wzroku.

Niemcy

W Niemczech prawo jazdy jest wydawane bezterminowo, przy czym już dawno jednoznacznie rozstrzygnięto, że nie ma konieczności sprawdzania na poziomie normatywnym zdolności do prowadzenia pojazdu przez starszych kierowców.

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

Holandia

Holenderski BROEM przeznaczony jest dla kierowców w wieku 50 i więcej lat. Nie jest to egzamin ani kurs na prawo jazdy. BROEM 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.

W ostatnich latach w Finlandii Liikenneturva (główna organizacja zajmująca się bezpieczeństwem ruchu drogowego) intensywnie współpracuje z organizacjami

skupiającymi emerytów, sektorem zdrowia i społecznym, miejskimi radami starszych obywateli oraz trenerami specjalizującymi się w tym zakresie. Posiada wiele dostępnych narzędzi do edukacji starszych osób. Należą do nich m.in.:

- *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, świadomości własnego ja, zapoznać się z typowymi niebezpiecznymi sytuacjami z udziałem starszych kierowców i sposobami uniknięcia ryzyka.
- *Samoocena kierowcy-seniora* – ten 32-stronicowy podręcznik zawiera test, którego wynik może wskazać na konieczność wizyty u lekarza w celu sprawdzenia stanu zdrowia pod kątem sprawności w ruchu drogowym jako kierowcy oraz potrzebę zajęć z instruktorem nauki jazdy. Ma to pomóc kierowcy w ocenie radzenia sobie w ruchu drogowym. 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.

Liikenneturva przygotowuje również materiały (mapy) z zaznaczeniem miejsc niebezpiecznych z punktu widzenia starszego uczestnika ruchu. Miejsca te wyznaczają sami seniorzy. Inicjatywa dostarcza decydentom cenne informacje o problemowych miejscach w ruchu drogowym z perspektywy starszych obywateli. Stanowi to pomoc przy planowaniu urbanistycznym, jak i tworzeniu polityki związanej ze starszymi obywatelami.

Australia – *Years ahead* (Naprzód seniorzy)

Od starszych kierowców oczekuje się, że będą bardziej doświadczonymi w ruchu drogowym będą również uprzejmi, będą stosować się do prawa drogowego i podejmować mniej ryzykownych zachowań niż młodszy uczestnicy ruchu. Aby zachować bezpieczeństwo na drodze starszych kierowców Królewski Automobilklub Viktorii (RACV) opracował projekt przeznaczony dla seniorów obejmujący 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) – do tej części przygotowano ulotki tematyczne; Część 3 to jednogodzinne spotkanie specjalnie przygotowanych pracowników RACV z seniorami, podczas którego informuje się ich o zagrożeniach i przekazuje zalecenia jak bezpiecznie prowadzić samochód. Spotkania odbywają się w klubach emerytów, organizacjach kościelnych, wioskach seniorów itp. niemal w całej części Viktorii. Prezentacja zawiera: wskazówki dla kierowców, pasażerów i pieszych, wybór bezpiecznego pojazdu, 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.

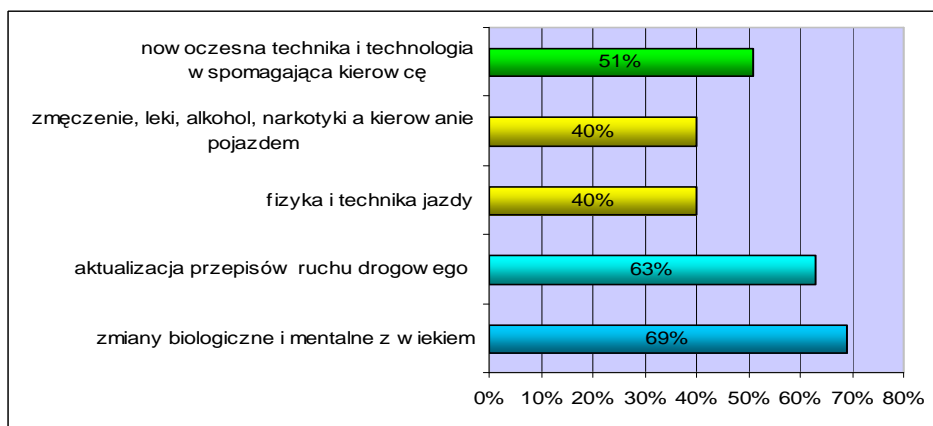
3. PAKIET EDUKACYJNY „KIEROWCA 50+”

W 2010 roku 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 w celu zapewnienia tej grupie kierowców jak najdłuższej mobilności bez stwarzania zagrożeń w ruchu drogowym oraz pomocy 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.

W badaniu wzięły udział 94 osoby. Zdecydowana większość tych osób (ponad 70%) była zainteresowana wzięciem udziału w bezpłatnym szkoleniu przeznaczonym dla kierowców powyżej 50. roku życia. Zdaniem respondentów najciekawsze zagadnienia teoretyczne takiego szkolenia, to:

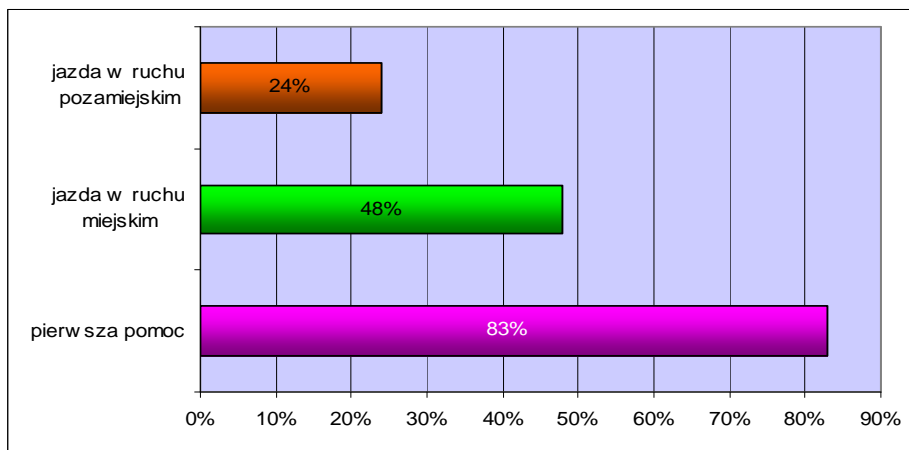
- zmiany biologiczne i mentalne postępujące z wiekiem i ich wpływ na kierowanie pojazdem (69%),
- aktualizacja przepisów ruchu drogowego (63%),
- zastosowanie nowoczesnej techniki i technologii w pojeździe oraz na drodze wspomagającej kierowcę (51%),
- fizyka i technika jazdy (40%),
- wpływ zmęczenia, leków, alkoholu i narkotyków na kierowanie pojazdem (40%).



Wykres 1. Najciekawsze teoretyczne zagadnienia szkolenia

Natomiast najciekawsze zagadnienia praktyczne to:

- udzielanie pierwszej pomocy ofiarom wypadków drogowych (83%),
- jazda w ruchu miejskim: przejeżdżanie przez skrzyżowania (w tym rondo), zachowanie bezpiecznego odstępu, skręcanie w prawo na zielonej strzałce, zachowanie wobec pieszych, parkowanie (48%).



Wykres 2. Najciekawsze zagadnienia praktyczne szkolenia

Zdaniem 46% respondentów w szkoleniu powinna być przewaga zajęć praktycznych, 33% jest zdania, że potrzebna jest większa liczba zajęć teoretycznych, według 21% tyle samo godzin należy przeznaczyć na teorię i praktykę.

Dla 56% respondentów najdogodniejszymi dniami tygodnia, przeznaczonymi na takie szkolenie jest weekend, bez szczególnych preferencji odnośnie pory dnia. Dla 32% termin szkolenia nie ma znaczenia.

Najwięcej osób badanych (39%) może jednorazowo poświęcić na szkolenie nie więcej niż 3 godziny, łącznie z dojazdem.

W badaniu uczestniczyły kobiety (30%) i mężczyźni (70%) w wieku od 41 do 72 lat. Najlichnieszą grupę wiekową stanowiły osoby od 51. do 55. roku życia (45%); kolejno: 56-60 lat (23%), 61-65 lat (17%), poniżej 50. roku życia (13%) i powyżej 71 lat (2%).

Były to osoby o wykształceniu podstawowym (5%), zawodowym (20%), średnim (31%) i wyższym (44%).

Większość osób ankietowanych pochodziła z dużego miasta (60%), z małego miasta - 27%, a ze wsi - 13%.

Ankietowani to osoby, które od kilkudziesięciu lat są czynnymi kierowcami. Najlichnieszą grupą stanowią kierowcy z 31-40-letnim stażem (48%) i kolejno kierowcy z praktyką 21-30 lat (25%), powyżej 41 lat (14%) oraz 10-20 lat (12%).

Ankietowani przejechali jako kierowcy tysiące kilometrów. Najlichnieszą grupę stanowili ci, którzy przejechali powyżej miliona km (30%). Rekordziści prawie 4 mln, następnie osoby z doświadczeniem poniżej 100 tys. km (23%) oraz 110-300 tys. i 310-500 tys. (po 17%).

Pakiet edukacyjny „Kierowca 50+” zawiera:

- program szkolenia. Program ma strukturę modułową. Składa się z 5 następujących 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 i na drodze wspomagające kierowcę. Fizyka jazdy.
- Moduł 4. Pierwsza pomoc ofiarom wypadków drogowych.
- Moduł 5. Kierowanie pojazdem w ruchu miejskim.

Każdy moduł zawiera następujące elementy:

- cele zajęć,
- materiał nauczania w postaci haseł programowych,
- ćwiczenia (obowiązkowe),
- wykaz niezbędnych środków dydaktycznych,
- wskazówki metodyczne do realizacji materiału nauczania.

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).

- 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”.

4. WNIOSKI

1. Starzenie się społeczeństw krajów uprzemysłowionych ma charakter powszechny i trwały, w związku z czym może generować szereg problemów dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.
2. Osoby starsze są najszybciej rosnącą grupą kierowców .
3. Nie ma dowodu na to, że starsi kierowcy stanowią większe niż młodzi kierowcy lub kierowcy w średnim wieku zagrożenie dla pozostałych uczestników ruchu.
4. Odbieranie uprawnień do kierowania pojazdem osobom starszym powinno mieć miejsce tylko w rzeczywiście uzasadnionych medycznie przypadkach.
5. Edukacja, obok badań lekarskich i nowoczesnej techniki i technologii w pojeździe i na drodze, jest najbardziej skutecznym sposobem na zapewnienie możliwości kierowania pojazdem jak najdłużej bez stwarzania zagrożeń w ruchu drogowym. Specjalne szkolenia adresowane do tej grupy kierowców realizowane są w wielu krajach na całym świecie. Polska jak najszybciej powinna dołączyć do tych państw.

5. BIBLIOGRAFIA

- [1] Clarke D., Ward P., Truman W., Bartle C.: *Collisions Involving Older Drivers: An In-depth Study*, Road Safety Research Report 109, Department for Transport, London 2009.
- [2] Korzeniowska D.M.: *Rozwiązania prawne dotyczące starszych kierowców w wybranych krajach*, Kancelaria Senatu Biuro Analiz i Dokumentacji Dział Analiz i Opracowań Tematycznych
www.mto.gov.on.ca/french/dandy/driver/senior/renewal80.shtml (20.01.2011).
- [3] Leśnikowska-Matusiak I. (red.): *Kierowca 50+. Pakiet edukacyjny*, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2010.

-
- [4] Materiały 9th International Conference on Mobility and Transport for Eldery and Disabled People TRANSED 2001 TOWARDS SAFETY, INDEPENDENCE AND SECURITY, Warszawa 2-5 czerwca 2001.
- [5] *Older drivers*, EC DG TREN, European Road Safety Observatory, 2007.