

PROGRAM EDUKACYJNY KIEROWCA 50+

EDUCATIONAL PROGRAMME DRIVER 50+

Wprowadzenie

Starzenie się społeczeństw krajów uprzemysłowionych ma charakter powszechny. Obecnie przyrost ludności na świecie ma zdecydowanie mniejszą dynamikę. Do 2050 roku największy spadek urodzeń wystąpi w Japonii, a w Unii Europejskiej w Polsce, obok Litwy, Rosji, Niemiec i Włoch. Zmieni się także znacząco struktura wieku – 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 miliardowego przyrostu ludności w ciągu najbliższych 40 lat będzie w wieku powyżej 60 roku życia. Najszybszy będzie przyrost liczby osób najstarszych tj. powyżej 80 roku życia (obecnie w tej grupie wiekowej jest około 90 milionów osób na świecie). W 2050 roku będzie ich powyżej 400 milionów. Wiele z tych osób będzie aktywnych i mobilnych, także jako kierowcy, pomimo ograniczeń sprawności wynikających z wieku.

W 2010 roku Komisja Europejska określiła kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020. Na ich podstawie można podejmować działania na różnych poziomach – europejskim, krajowym, regionalnym i lokalnym. Bezpieczeństwo ruchu drogowego jest także kluczowym elementem Białej Księgi dotyczącej polityki transportowej na lata 2010–2020, ponieważ zmniejszenie liczby ofiar wypadków drogowych decyduje o poprawie całego systemu transportowego oraz zaspokojeniu potrzeb i oczekiwań obywateli i przedsiębiorców w tym zakresie. W ciągu ostatniego dziesięciolecia liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w Unii Europejskiej zmniejszyła się niemal o połowę. Inicjatywy w zakresie technologii, egzekwowania przepisów i edukacji oraz poświęcenie specjalnej uwagi szczególnie zagrożonym użytkownikom dróg będą kluczowe dla dalszego radykalnego ograniczenia liczby ofiar [3].

Jednym z działań służących eliminowaniu ofiar śmiertelnych na drogach jest skoncentrowanie się na szkoleniu i edukacji wszystkich uczestników ruchu.

W zakresie edukacji Komisja Europejska przywiązuje szczególną uwagę do szkolenia kierowców. Ze względu na postępujący w szybkim tempie proces starzenia się ludności Europy należy poddać pod rozagę prowadzenie cyklicz-

nych szkoleń dla kierowców niezawodowych, uwzględniając prawo osób starszych i niepełnosprawnych do swobodnego poruszania się oraz – w razie takiej konieczności – przyjęcie rozwiązań alternatywnych.

Zapewnienie bezpieczeństwa i niezależności poruszania się osobom starszym jest jednym z ważniejszych zadań władz rządowych i samorządowych. Wynika to z obowiązku równego traktowania wszystkich obywateli i zapobiegania wykluczeniu społecznemu tej stale rosnącej i już obecnie licznej grupy uczestników ruchu. Wymaga jednak zastosowania wielu różnych rozwiązań prawnych, technicznych, technologicznych, medycznych i edukacyjnych. Podstawowym narzędziem sprostania potrzebom starzejących się społeczeństw w zakresie mobilności jest edukacja adresowana zarówno do osób starszych, jak i członków rządu, parlamentarzystów, osób odpowiedzialnych za mobilność na poziomie lokalnym, w tym szczególnie w miastach, dzielnikarzy itd. Należy korzystać tu z najlepszych, sprawdzonych rozwiązań, zarówno na szczeblu międzynarodowym, jak i lokalnym, pamiętając przy tym, że w zakresie mobilności nie istnieją rozwiązania uniwersalne. Sama edukacja także podlega ustawicznemu doskonaleniu, gdyż jest to proces wymuszany rozwojem wiedzy, techniki i technologii, a także koniecznością kształtowania właściwych postaw oraz uzyskiwania wiedzy o skutecznych sposobach radzenia sobie z trudnościami, w tym w ruchu drogowym.

W Polsce zmiany demograficzne będą następowały jeszcze szybciej i liczba osób w wieku 65 lat i więcej ulegnie powiększeniu już w 2030 roku. Według Departamentu Badań Ludnościowych ONZ liczba mieszkańców Polski do 2050 roku będzie spadać, przy czym liczba kobiet nadal będzie przewyższać liczbę mężczyzn. Przewidywany proces postępującego starzenia się społeczeństwa naszego kraju spowoduje pojawienie się dominującej grupy osób w wieku 60–75 lat. Wzrośnie także odsetek osób w wieku 80 lat i więcej w społeczeństwie – w 2050 roku jedna osoba na dziesięć będzie liczyła powyżej 80 lat.

W Polsce obecnie jest około 8 milionów kierowców w wieku 50 lat i więcej, posiadających prawo jazdy kategorii B. Wielu z nich posiada bezterminowe prawo jazdy uzyskane nawet kilkadziesiąt lat wcześniej. Wiedzę i umiejętności zdobywali najczęściej w ośrodkach szkolenia kierow-

¹ Mgr, Instytut Transportu Samochodowego, ida.lesnikowska-matusiak@its.waw.pl

ców, czyli jednostkach świadczących usługi szkoleniowe w oparciu o prawo o swobodzie działalności gospodarczej, które nie gwarantuje wysokiej jakości działalności edukacyjnej. Kierowcy ci nigdy potem nie uzupełniali wiedzy i nie doskonalili swoich umiejętności odpowiednio do zmieniających się warunków ruchu drogowego oraz stanu prawnego drogowego. Do tych braków dołączają się zmiany biologiczne i mentalne postępujące wraz z wiekiem.

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..

Zmiany zachodzące w ludzkim organizmie wraz z wiekiem dotyczą zarówno sfery biologicznej (somatycznej), jak i psychicznej (emocjonalnej). Główne zmiany zachodzące w sferze biologicznej to:

- utrata sił i wytrzymałości fizycznej,
- pogorszenie widzenia,
- upośledzenie w obrębie słuchu,
- ubytki i schorzenia w obrębie układu szkieletowo-mięśniowego (w tkance kostnej, łącznej i w masie mięśniowej),
- zgubienie ścian tętnic i naczyń włosowatych,
- zmniejszenie poziomu hormonów,
- zmniejszenie wielkości i ciężaru mózgu,
- obniżenie objętości, giętkości i elastyczności płuc.

Główne problemy występujące w sferze psychicznej to:

- osłabienie funkcji spostrzegania,
- zaburzenia snu,
- pogorszenie pamięci krótkotrwałej,
- depresja, fobie.

Ludzie starzeją się w różnym tempie, ale każdy człowiek doświadcza z wiekiem określonych zmian zachodzących w jego organizmie. Zmiany te mogą nie mieć wpływu na codzienne życie, ale mają znaczenie dla kierowania pojazdem, gdyż kierowcy muszą często podjąć od 8 do 12 decyzji na jeden kilometr przejeżdżanej drogi, mając na to mniej niż pół sekundy. Oznacza to, że nawet niewielkie zmiany związane z wiekiem 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

Szacuje się, że w Europie w 2030 roku 1/4 wszystkich kierowców stanowić będą osoby w wieku 65 lat i więcej. Już obecnie osoby starsze są najszybciej rosnącą grupą kierowców zarówno pod względem ich liczby, jak i liczby przejechanych kilometrów. W przyszłości będą oni odbywali więcej podróży dłuższych i częściej jako kierowcy niż obecni kierowcy w starszym wieku. Dotyczy to szczególnie kobiet.

Tabela 1

Liczba kierowców w wieku 65+			
Kraj	kierowcy 65+ w 2000 roku w %	kierowców 65+ w 2030 roku 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

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* [6] opracowany przez Department for Transport London, sumujący wyniki badań przeprowadzonych w tym zakresie w wielu krajach na całym świecie. Poniżej przedstawiono główne wnioski wyprowadzone z tych badań.

Nie ma dowodu na to, że starsi kierowcy stanowią większe niż młodzi kierowcy lub kierowcy w średnim wieku zagrożenie dla pozostałych uczestników ruchu drogowego. Natomiast to oni są bardziej narażeni na wszelkie obrażenia, włącznie ze śmiertelnymi.

Tay [15], wykorzystując modele regresji Poissona, 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. Zdaniem Tay'a starsi kierowcy rekompensują braki w prowadzeniu pojazdów wynikające z wieku redukcją prędkości, ograniczeniem jazdy w nocy, stosowaniem pasów bezpieczeństwa, niepicciem alkoholu przed jazdą, korzystaniem ze sprawdzonych tras itd.

W pracach [9, 10] porównano liczby przejechanych kilometrów i wypadków z wiekiem kierowców. Kierowcy w wieku 75 i więcej lat okazali się bezpieczniejszą grupą niż pozostali kierowcy.

Wyniki badań Alvareza i Fierro [1] 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.

Starsi kierowcy według Hakamies-Blomqvista i Petersa [8] mogą mieć konkretne problemy z uwagą wzrokową. 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.

Badania przedstawione w pracy [5] 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 [6] prowadził badania także wśród starszych moto-

cyklistów. 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).

Badania przeprowadzone w USA [2] 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 mają tendencję do większego znużenia oraz do mimowolnego przyspieszania podczas jazdy.

Na świecie istnieją dwa główne podejścia do starszych kierowców:

1. W ramach odnawiania prawa jazdy (obligatoryjne dla wszystkich kierowców) przewidziano specjalne procedury dla starszych kierowców (np. Kanada, Stany Zjednoczone).
2. Prowadzone są dobrowolne szkolenia przeznaczone dla starszych kierowców (np. Niemcy, Holandia).

Przykłady działań podejmowanych wobec starszych kierowców w wybranych krajach

Kanada (prowincja Ontario)

Po ukończeniu 80 roku życia kierowca 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,
 - 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 (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

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 to oceny ich własnych zachowań i przyzwyczajzeń jako kierowców za pomocą dyskusji i wymiany doświadczeń. Program umożliwia starszym kierowcom zapoznanie się z najnowszymi przepisami związanymi z prowadzeniem samochodu i rozwiązywanie problemów wynikających 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 przepisach ruchu drogowego. 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.

Kraje skandynawskie

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 oraz własnych ograniczeń, zapoznać 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. Książeczka kosztuje 0,5 EUR, a Fińska Administracja Pojazdów (AKE) przekazuje ją 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 perspek-

tywy starszych obywateli. Stanowi to pomoc przy planowaniu urbanistycznym, jak i tworzeniu polityki związanej ze starszymi obywatelami.

Australia

Od starszych kierowców oczekuje się, że jako bardziej doświadczeni uczestnicy ruchu drogowego będą 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 osób, które nie prowadzą już samochodu). Do tej części przygotowano ulotki tematyczne;
- część 3. Jednogodzinne spotkanie z seniorami, podczas którego informuje się ich o zagrożeniach i przekazuje zalecenia dotyczące bezpiecznego prowadzenia samochodu. Spotkania odbywają się w klubach emerytów, organizacjach kościelnych, wioskach seniorów itp. niemal w całej Victorii.

Tematyka spotkania obejmuje wskazówki dla kierowców, pasażerów i pieszych, wybór bezpiecznego pojazdu, zdolność do kierowania samochodem, wpływ stanu zdrowia i leków na prowadzenie samochodu, ocenę własnych zdolności do prowadzenia samochodu, informacje o innych możliwościach przemieszczania się oraz planowanie podróży.

Polska

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

Od dnia 19 stycznia 2013 roku prawo jazdy będzie obowiązywało na czas określony –15 lat (dla kat. B), chyba że orzeczenie lekarskie będzie przewidywało termin krótszy.

Pakiet edukacyjny KIEROWCA 50+

W 2011 roku w Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Instytutu Transportu Samochodowego został opracowany pakiet edukacyjny „Kierowca 50+” przeznaczony do realizacji przez różne podmioty szkolące kierowców kategorii B (tzw. amatorów) w celu zapewnienia osobom starszym możliwości kierowania samochodem jak najdłużej bez stwarzania zagrożeń w ruchu drogowym lub – w razie takiej konieczności – by dopomóc im w podjęciu odpowiedzialnej decyzji o ograniczeniu lub całkowitym zaprzestaniu kierowania pojazdem.

Punktem wyjścia do prac prowadzonych w projekcie były wyniki ankiety opracowanej i przeprowadzonej przez pracowników centrum wśród kierowców w wieku 50 i więcej lat, w celu poznania ich potrzeb szkoleniowych oraz przykłady dobrych praktyk z całego świata.

Pakiet składa się z:

- programu szkolenia,
- materiałów dla wykładowców/instruktorów nauki jazdy,
- materiałów dla osób szkolonych („kierowców 50+”).

Programu szkolenia

Program ma strukturę modułową. Obejmuje 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.

Liczba godzin przewidzianych na realizację programu szkolenia 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/grupy modułów, w zależności od potrzeb słuchaczy i możliwości jednostki szkolącej.

Materiały dla wykładowców/instruktorów nauki jazdy

Materiały obejmują podręcznik oraz materiały do prezentacji w formie elektronicznej. Podręcznik zawiera treści, które uznano za najistotniejsze i najbardziej podstawowe z punktu widzenia przydatności dla starszych kierowców. Treści te wykładowcy mogą rozszerzać oraz weryfikować odpowiednio do zmian stanu wiedzy.

Główną metodą prowadzenia zajęć są krótkie (około 10. minutowe) wykłady z wykorzystaniem prezentacji komputerowych, odwoływaniem się do doświadczeń słuchaczy, zadawaniem pytań oraz dyskusja i ćwiczenia.

Podstawowe zasady realizacji szkolenia, to:

- przekazywanie wiedzy, udzielanie informacji – nie ocenianie,
- zachęcanie do samooceny,
- aktywizowanie do czynnego udziału w zajęciach, dzielenia się swoimi doświadczeniami.

Materiały dla osób szkolonych („kierowców 50+”)

Materiały zawierają broszurę, kwestionariusze samooceny, ulotkę oraz wkładkę „Ważne informacje”.

Podsumowanie

1. Starzenie się społeczeństw krajów uprzemysłowionych ma charakter powszechny, w związku z czym może generować szereg problemów dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.
2. Osoby starsze są najszybciej rosnącą grupą kierowców zarówno pod względem ich liczby, jak i liczby przejechanych kilometrów.

3. Nie ma dowodu na to, że starsi kierowcy stanowią większe niż młodzi kierowcy lub kierowcy w średnim wieku zagrożenie dla pozostałych uczestników ruchu drogowego.
4. Odbieranie uprawnień do kierowania pojazdami osobom starszym powinno następować tylko w rzeczywistości uzasadnionych medycznie przypadkach.
5. Edukacja, obok odpowiednich badań lekarskich i nowoczesnej techniki i technologii w pojeździe, jest najbardziej skutecznym sposobem na zapewnienie możliwości kierowania pojazdami 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 do tych krajów dołączyć.

Literatura

1. Alvarez F.J., Fierro I., *Older drivers, medical condition, medical impairment and crash risk*, *Crash Analysis and Prevention*, 40(1), 2008.
2. Baker T.K., Falb T., Voas R., Lacey J., *Older women drivers: fatal crashes in good conditions*, *Journal of Safety Research*, 34(4), 2003.
3. Biała Księga: *Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*, Komisja Europejska, SEK(2011) 359 wersja ostateczna, SEK(2011) 358 wersja ostateczna, SEK(2011) 391 wersja ostateczna, Bruksela 2011.
4. Clarke D.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.
5. Clarke, D.D., Ward P. J., Truman W.A., Bartle C., *Fatal Vehicle-occupant Collisions: An In-depth Study*, Road Safety Research, Report No. 75. Department for Transport: London 2007.
6. Clarke D.D., Ward P., Bartle C., Truman W., *In-depth Study of Motorcycle Crashes*, Road Safety Research, Report No. 54, London: Department for Transport, 2004.
7. Gospodarka.pl (01.03.11).
8. Hakamies-Blomqvist L., Peters B., *Recent European research on older drivers*, „Crash Analysis and Prevention”, 32(4), 2000.
9. Langford, J., Koppel, S., *Epidemiology of older driver crashes identifying older driver risk factors and exposure patterns*, „Transportation Research”, Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 9(5), 2006.
10. Langford J., Methorst R., Hakamies-Blomqvist L., *Older drivers do not have a high crash risk a replication of low mileage bias*, „Crash Analysis and Prevention”, 38(3), 2006.
11. Leśnikowska-Matusiak I. (red.), *Kierowca 50+. Pakiet edukacyjny*, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2010.
12. Korzeniowska D.M., Kancelaria Senatu Biuro Analiz i Dokumentacji Dział Analiz i Opracowań Tematycznych – rozwiązania prawne dotyczące starszych kierowców w wybranych krajach na podstawie informacji zawartej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury. www.mto.gov.on.ca/french/dandy/driver/senior/renewal80.shtml (20.01.2011)
13. Materiały z 9th International Conference on Mobility and Transport for Eldery and Disabled People Transed 2001 TOWARDS SAFETY, INDEPENDENCE AND SECURITY Warszawa 2–5 czerwca 2001.
14. *Older drivers*, EC DGTREN, European Road Safety Observatory, 2007.
15. Tay R., *Marginal effect of increasing ageing drivers on injury crashes*, „Crash Analysis and Prevention”, 40(6), 2008.
16. *W kierunku europejskiego obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego: kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020*, Komisja Europejska, SEC(2010) 903, Bruksela 2010.