

# Izobraževanje in usposabljanje starejših voznikov

*Andrej Justinek<sup>1</sup>*

## **Povzetek**

Ko govorimo o starejših voznikih v cestnem prometu, je najpogostejša tema razgovorov njihova zmožnost in sposobnost za vožnjo. Ohranjena zmožnost, da starejši lahko varno vozijo, jim omogoča potrebno mobilnost, ki je ena temeljnih potreb današnjega časa. Ugotovljeno je, da izobraževanje in usposabljanje izboljša vozniške spretnosti starejših voznikov tako v teoretičnih kot praktičnih preizkušnjah. Usposabljanje starejših voznikov, ki ga Slovenija poizkusno uvaja, povezuje teoretične vsebine z vrsto praktičnih vaj, kjer lahko starejša populacija voznikov preizkusi svoje zmožnosti in sposobnosti, se seznanijo z novostmi ter se njihove uporabe tudi nauči. Učenje je in ostaja izziv pri staranju. Programi izobraževanja in usposabljanja, ki so usmerjeni v potrebe starejših voznikov, izboljšajo njihovo znanje o varni vožnji in njihovo dejansko usposobljenost za vožnjo.

**Ključne besede:** prometna varnost, psihofizične sposobnosti starejših, funkcionalne vozniške sposobnosti, udeležba v prometu, izobraževanje in usposabljanje za varno vožnjo

## **Education and Training for Older Drivers - Abstract**

When talking about older drivers, the most common topics of discussion are their general abilities and their ability to drive. The preserved ability to drive safely continues to provide older people with a necessary mobility, one of the basic needs of modern life. Education and training have been found to improve the driving skills of older drivers both in theoretical and practical tests. The training of older drivers introduced in Slovenia connects theoretical content with a series of practical exercises, where the older population can test their driving skills, familiarise themselves with innovations and learn to use them. Learning is and remains a challenge to the ageing. The results of many studies have shown that courses addressing the needs of older drivers improve their knowledge of driving safety as well as their actual ability to drive.

**Keywords:** road safety, physical and mental fitness in older people, functional ability in driving, traffic participation, driving safety education and training

---

1 Mag. Andrej Justinek, Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa

## Uvod

Možnost svobodnega fizičnega premikanja na različne lokacije je velika dobrina sodobnega človeka. Vzdrževanje in ohranjanje mobilnosti tudi v starosti predstavljata pomemben vidik aktivnega in kakovostnega staranja, saj starejšim omogoča ohranjanje vsakodnevnih navad, socialnih mrež in potrebno svobodo pri odločanju. Želja vsakogar je, da bi tudi kot starejši obiskovali krog prijateljev in znancev, se udeleževali različnih prireditev, izletov, potovanj. Imeti avtomobil in ga voziti pomeni več kot zgolj možnost, da se pripeljemo do cilja. Pomeni svobodo izbire, kdaj in kam bomo šli, pomeni nadziranje svojega časa, neodvisnost in udobje. Voziti avtomobil je simbol avtonomnosti in vključenosti v mobilno družbo (Urry, 2007). Vse bolj se uveljavlja koncept aktivnega staranja, ki po Walkerju (2002) izpostavlja predvsem povezavo med aktivnostjo in zdravjem.

Vožnja motornega vozila je kompleksno psiho-fizično opravilo posameznika, ki mora imeti potrebno znanje, spretnosti in izkušnje. Izziv, ki zadeva predvsem medicinsko področje, izdajo vozniških dovoljenj in pripravo zakonodaje za področje voznikov, je to, kako določiti zdravstveno sposobnost za vožnjo vozila. Vožnja zahteva mnoge človeške funkcije, od enostavnih – kot sta npr. vid, gibljivost – do sestavljenih, ki vključujejo predvidevanje, spoznavanje, odločanje in sposobnost reagiranja. Mnoge od teh se lahko preveri in zanje določi primerne standarde, kakršne je potrebno dosežati za varno vožnjo. Za nekatere druge, kot npr. funkcije percepcije, mišljenja, vzročnosti in spominjanja, pa to ni mogoče. Tu se dotikamo problematike starejše populacije oziroma starejših voznikov in voznic, ki imajo fiziološki/patološki upad zmožnosti za vožnjo. Čeprav avtomobili za starejše osebe ostajajo transportno sredstvo, pa se vedno pogosteje pojavljajo vprašanja o varni vožnji tudi tistih starejših oseb, ki imajo zmanjšano kognitivno sposobnost ali celo demenco, oboje pa varno vožnjo onemogoča (Carr in Ott, 2010).

Demografski podatki napovedujejo močan porast starejšega prebivalstva. Nova generacija starejših bo po predvidevanjih imela več prihodkov, zato bodo imeli tudi boljše možnost za nakup avtomobila. Pogosta uporaba avtomobila jim bo omogočala individualno mobilnost in neodvisnost od drugih (Tacken, 1998).

Za osvetlitev statistik navajamo nekaj dejstev o starosti populacije voznikov motornih vozil:

- V začetku tridesetih let tega stoletja bo ena četrtnina voznikov starejša od 65 let.
- Pri voznikih, starejših od 85 let, povprečje prometnih nesreč naraste na skoraj štirikrat večjo raven kot pri mladih voznikih, ki sicer sodijo med prometno najbolj kritično populacijo.
- Starejši kot postajajo vozniki, hitreje se znižuje njihova zmožnost zaznavanja in slabše so njihove vozniške sposobnosti. Hkrati pa je zaradi večje krhkosti kosti pri starejših večja verjetnost, da bodo v nesreči utrpeli hujše poškodbe ali smrt.

Ljudje v poznejših letih si želijo avtonomnosti in del nje je tudi gibanje. Želijo si biti dejavni. Vse to poraja potrebo po zmožnosti voziti avtomobil tako dolgo, kot je le mogoče. Vedno več je »starejših voznikov«, ki so kot skupina z vidika prometne varnosti vse pomembnejši. Prometna varnost postaja ena od osnovnih človeških bivanjskih vrednot. Z besedno zvezo *starejši voznik* opredeljujemo voznike, starejše od 65 let. Vozniki v poznih petdesetih in v zgodnjih šestdesetih letih so med najbolj varnimi vozniki na cesti, po tem obdobju pa se krivulja varnosti obrne. V starosti nad 74 let je verjetnost smrti v avtomobilski nesreči štirikrat večja, nad 85 let pa se tveganje v prometu poveča za petdeset odstotkov. V treh četrtinah nesreč, kjer so udeleženi starejši, so ti tudi povzročitelji. Prometna varnost zaradi udeležbe starejše populacije voznikov močno upada, kar postaja problem povsod po svetu in tudi v Sloveniji.

Moderne, socialne države se zavedajo, da je vsak prispevek k izboljšanju zdravja, aktivnosti in mobilnosti starejših bogato poplačan, saj pomeni pomoč pri ohranjanju njihove neodvisnosti, socialne vključenosti in večje kvalitete življenja.

### Zakaj je problem starejših voznikov pomemben?

Prometni sistem je orodje, preko katerega si vozniki, med njimi tudi starejši, organizirajo svoje vsakdanje delovanje in uresničujejo svoje družbene aktivnosti. Učinkoviti prometni sistemi in ureditve so predpogoj za učinkovito mobilnost, ki starejšim zagotavlja kvaliteto življenja in posledično njihovo neodvisnost oziroma avtonomnost (Urry, 2007).

Za današnje in jutrišnje razmere pa so aktualna tudi naslednja vprašanja:

- Ali bodo starejši lahko sledili hitro spreminjajočemu se tehnološkem razvoju; ali bodo pripravljeni in motivirani za spremembe in prilagajanje; bodo dovolj poučeni o svojih zmožnostih in sposobnostih za vožnjo ter bodo dovolj kritični do njih?
- Kaj je potrebno storiti, da ostanejo starejši čim dlje mobilni?
- Kako združevati mobilnost – ki je tako pomembna za polno življenje v starosti – z varnostjo starejših v cestnem prometu in s splošno prometno varnostjo?

Starejši vozniki, gledano s prometno-varnostnega vidika, težje opazijo dogajanje in dojamajo njegov pomen. Posebej težko se odzovejo na več hkratnih in med seboj različnih dogajanj. Ko so informacije hitre in nejasne, je reakcijski čas pri starejših veliko daljši kot pri mlajših. Več kot polovica prometnih nesreč, ki jih povzročijo starejši vozniki, je posledica neustreznega ravnanja v zahtevnejših situacijah, predvsem v križiščih.

Značilne napake starejših voznikov so:

- nenadno in sunkovito menjanje prometnih pasov,
- nenadno in sunkovito zaviranje in pospeševanje,
- neuporaba smernih utripalk in njihovo neizklapljanje,

- težave pri vožnji naravnost, »sekanje« ovinkov,
- izgubljanje na poti, težave pri orientaciji,
- spregledanje znakov,
- drobni trki med parkiranjem.

Najpogostejši vzrok prometnih nesreč, ki jih povzročijo starejši vozniki osebnih avtomobilov, so nepravilni premiki z vozilom, neupoštevanje pravil o prednosti in nepravilna stran oz. smer vožnje.

### **Kako so problem starejših voznikov reševali v preteklosti?**

Osnovna predpostavka varne vožnje je, da voznik prilagodi vožnjo svojemu psihofizičnemu stanju (zmožnostim) in svoji aktualni sposobnosti za vožnjo. Ta maksima se je v preteklosti reševala predvsem s pravnimi uredbami. To pomeni naslednjo določbo: kadar je telesna ali duševna zmožnost osebe zmanjšana zaradi prirojenih ali pridobljenih bolezni, poškodb ali duševnega stanja, sme taka oseba voziti motorno vozilo v cestnem prometu le, če njeno stanje ne vpliva na njeno zmožnost za varno vožnjo motornega vozila. Odgovornost na strani voznika pa je, da prepozna in sprejme funkcionalne omejitve, ki jih je starejšemu možno vključiti v vozniško dovoljenje, npr.: vožnja samo v dnevnih urah, samo po območjih z redkejšim prometom, ne po hitrih cestah in avtocestah, samo v omejenem radiju od doma (Kasper in Scheiner, 2002). Starejšim ne smemo kratiti pravic, a jim obenem tudi ne smemo dovoliti, da bi ogrozili sebe in druge.

Če zakonodaja ne predvideva pogostejših zdravstvenih pregledov, je toliko več odgovornosti na ramenih starejših. Njim se torej nalaga, da skrbijo za svoje psihofizično stanje in nehajo voziti, ko se ne počutijo več dovolj sposobne za varno vožnjo. Taka pričakovanja so v nasprotju z ugotovitvami stroke, da samokritičnost glede vožnje pri starejših pada, zato je samoiniciativnih prenehanj uporabe avtomobila v praksi zelo malo. Od starejših je nerealno pričakovati, da se bodo iz prometa umaknili sami. Slabšo pripravljenost pri sebi težje opazijo, ker gre za počasen proces. Zato morajo biti toliko bolj pazljivi svojci, ki morajo opazovati svoje starše ali stare starše in jih v primeru poslabšanja psihofizičnega stanja napotiti k zdravniku.

Za varnost starejših voznikov se izvajajo preventivne akcije z namenom spodbujanja obnavljanja znanja in spretnosti, kontrolni zdravstveni pregledi, opozarjanje na morebitne zdravstvene težave v povezavi z zmožnostmi za vožnjo motornega vozila, spodbujanje osebnih zdravnikov, da ob ugotovitvah bolezni, ki vplivajo na varno udeležbo v prometu, napotijo bolnika na kontrolni zdravstveni pregled. Javne institucije bedijo nad psihofizično sposobnostjo voznikov, vendar se posameznik o sposobnosti upravljanja z motornim vozilom v danem trenutku odloča sam.

## Katere so strokovne implikacije varnosti starejših voznikov?

Čeprav avtomobili ostajajo sredstvo mobilnosti za starejše odrasle, motnje na področju spoznavanja in demenca pogosto zmanjšajo njihovo sposobnost za varno vožnjo. Prav tako ne obstaja metoda, ki bi določala, kdaj demenca dejansko onemogoči zmožnosti za varno vožnjo. Vožnja je kompleksna aktivnost, ki zahteva operativne, taktične in strateške veščine. Hogan (2005) izpostavlja, da lahko družinski zdravniki neposredno ocenjujejo samo operativne sposobnosti. Pri starejših lahko govorimo o dvajsetih operativnih opozorilnih znakih, ki nakazujejo, da bi starejši lahko bil v vožnji nevaren. Ti znaki so:

1. Zanaša ga iz smeri.
2. Vozi preko ločilnih črt.
3. Nenadoma spremeni smer.
4. Ignorira ali spregleda STOP znak.
5. Hitro se zmede v prometu.
6. Nepričakovano zavira ali ustavi brez vzroka.
7. Nenadoma pospeši brez razloga.
8. Počasi se giblje do naslednje ustavitve sredi gibajočega se prometa.
9. Med vožnjo pritiska istočasno na zavoro in plin.
10. Ima težave, da opazi pešce in druga vozila.
11. Med vožnjo je čedalje bolj nervozen.
12. Vozi občutno počasneje od sosednjih vozil.
13. Ko zgreši izhod ali cesto, začne voziti vzratno.
14. S težavo hitro reagira, ko opazi večjo množino dogodkov ali zvokov.
15. Ima problem z gibljivostjo vratu, ko mora s pogledom preko rame preveriti promet na levi ali desni.
16. Hitro se izgubi ali disorientira, celo v njemu poznanih krajih.
17. Pozabi ugasniti smerno utripalko ali jo drži aktivno, ne da bi menjal smer.
18. Naraščajoče število dogodkov, ki so skoraj nesreče.
19. V zadnjih dveh letih stori dva ali več prekrškov oziroma prekrši dve ali več opozoril.
20. Odgrnine in poškodbe na avtomobilu, ograjah, poštnih nabiralnikih, garažnih vratih in odbojnih ograjah.

### *Izkušnje in nova spoznanja za večjo kakovost vožnje starejših*

Starejših na cesti ne ovira le slabša psihofizična pripravljenost, temveč tudi slabše poznavanje sodobne avtomobilske tehnike, zapletenih elektronskih pripomočkov in vse večja gostota prometa. Da bodo starejši ostali varni vozniki do poznih let, je izjemno pomembno, da:

- ohranjajo potrebne psihofizične sposobnosti in so seznanjeni s svojim zdravstvenim stanjem;
- ohranjajo in dopolnjujejo svoja vozniška znanja in spretnosti;
- storijo kar največ, da zmanjšajo možnosti, da bi bili udeleženi v prometni nezgodi.

Pomembno vprašanje je tudi, kakšen avtomobil naj imajo starejši. Proizvajalci vozil in opreme se pripravljajo na nove izzive. Novejša vozila so varnejša, udobnejša in lažje vodljiva. Kontrolni instrumenti spremljajo delovanje sestavnih delov vozila in starejšim voznikom svetujejo, kako naj ravnajo, da bo vozilo delovalo optimalno. Boljšo preglednost dopolnjuje oprema, ki opozarja na ovire, vzdrževanje varnostne razdalje, na pravo hitrost, smer in pot. Ker je izbira avtomobila pomembna, se starejšim predlaga, da naj se pri izbiri avtomobila osredotočijo na naslednje elemente:

- višji avtomobil (višji prag pri vstopu, vendar boljša preglednost nad okolico),
- avtomobil s sprednjimi in zadnjimi parkirnimi senzorji,
- avtomobil s kamero za vzvratno vožnjo,
- samodejni menjalnik,
- večja vzvratna ogledala,
- odpiranje vrat pod širokim kotom,
- po višini nastavljiv sedež,
- nizek nakladalni rob pri zadnjih vratih,
- senzor za premajhno varnostno razdaljo,
- senzor lege vozila na prometnem pasu.

Pojavlja se vprašanje, ali bi bilo treba starejšim prilagoditi tudi prometno infrastrukturo. Tako kot na delovnem mestu izboljšujemo delovne pogoje in jih moramo prilagajati zmoglostim starejših delavcev, bo tudi na področju prometa potrebno poskrbeti za starejšim prijaznejše okolje. Ceste, znaki, pravila, standardi bodo morali biti v večji meri prilagojeni zmoglostim starejših.

### *Izobraževanja in usposabljanja starejših voznikov*

Kot odgovor na vprašanje, kako naj starejši voznik pridobi spoznanja o svojih psihofizičnih sposobnostih ter dopolnilno znanje in vozniške spretnosti, znanje o avtomobilski tehniki in prometni infrastrukturi, se ponuja možnost izobraževanja in usposabljanja starejših voznikov. Zorec Karlovšek (2010) navaja, da si starejši vozniki želijo brezplačna usposabljanja v okviru ljudskih univerz (usposabljanje mora vsebovati teoretični in praktični del) ter vožnjo z inštruktorjem varne vožnje v dejanskem prometu.

V šolah varne vožnje vedo, da so pričakovanja in potrebe voznikov pri 55 letih drugačne kot pri 75 letih in drugačne kot pri 85 letih. Pomembno je, da si udeleženci obliko programa izberejo po svoji meri. Pri pripravi programov je smiselno upoštevati izredno

heterogenost starejše populacije (> 65 let in < 90 let), programe je treba oblikovati modularno za različne starostne skupine starejših voznikov (Zorec Karlovšek, 2010).

### Možne rešitve varnosti starejših voznikov s pomočjo izobraževanja

Vseživljenjsko učenje je dejavnost in proces, ki obsega vse oblike učenja bodisi formalno bodisi neformalno ter naključno ali priložnostno. Vseživljenjsko učenje in izobraževanje zajema tudi področje prometa in njegove varnosti. Izobraževanja in praktična usposabljanja za starejše voznike ponujajo pomembne vsebine, kot so tečaji odličnosti, pa tudi vozniške vsebine, zanimive za starejše:

- vožnja in psihofizične sposobnosti: zmožnost in sposobnost za vožnjo; problematika določenih bolezenskih stanj, pomen rehabilitacije in treninga vožnje po daljših prekinitvah, uporaba zdravil, alkohola;
- kako načrtujemo pot, kako pripravimo vozilo za vožnjo, kako se pripravimo na vožnjo;
- kakšen je pravilni položaj sedeža, namestitvev in način uporabe volana, varnostnih pasov in drugih oblik pasivne varnosti, kako se izognemo mrtvim, vidnim kotom;
- pravilna uporaba zavornega sistema ABS, ESP in drugih oblik aktivne varnosti, kako vzdržujemo primerno varnostno razdaljo;
- kako izberemo najvarnejši način spreminjanja voznih pasov, zavijanja, vključevanja v promet v križiščih in krožiščih;
- avtomobilska asistenca, navigacijski sistemi, kaj nam nudijo, kako to sprejemamo;
- kaj so motnje pri vožnji; poslušanje radia, glasbe, prostoročno telefoniranje: da ali ne;
- zakaj in kdaj je potreben kontrolni zdravstveni pregled, kdaj prenehati voziti motorno vozilo in kaj potem.

Pomembno je, da so teoretične vsebine povezane z vrsto praktičnih vaj, kjer lahko starejši vozniki preizkusijo svoje zmožnosti in sposobnosti, se seznanijo z novostmi in se njihove uporabe tudi naučijo. Aktualni vozniški izpiti so zelo primerni za ocenjevanje zmožnosti in sposobnosti. Možni so tudi testi na simulatorju vožnje, vendar je potrebno upoštevati, ali starejši poznajo simulatorje vožnje, da ne bi zaradi nepoznavanja metode doživljali stres, kar lahko vodi v problem vrednotenja vožnje.

Ameriško združenje AAA je izvedlo študijo (Keeping ..., 2015), v kateri so ocenili, ali lahko krajše usposabljanje starejših voznikov izboljša njihove vozniške sposobnosti. Raziskovalci so v usposabljanje – ki je bilo sestavljeno iz dveh predavanj v učilnici (osvežili so pravila v cestnem prometu in obravnavali tipične težave, s katerimi se soočajo starejši vozniki) in iz dveh dvournih praktičnih voženj na cesti (pozorni so bili na skupne in posamezne napake, ki jih delajo starejši vozniki) – pritegnili voznike, stare 70 let in več. Ugotovili so, da je tovrstno usposabljanje izboljšalo vozniške spretnosti starejših voznikov tako v pisnih kot praktičnih preizkušnjah. Raziskava je potrdila, da lahko starejši



vozniki s pomočjo dodatnega usposabljanja dlje časa varno vozijo in ohranijo mobilnost tudi zunaj lastnega bivanjskega okoliša.

V tuji praksi obstajajo različne oblike usposabljanj starejših voznikov: programi izobraževanja v učilnici, programi izobraževanja z vključenim usposabljanjem na cesti, programi za fizično okrepitev, programi varne vožnje z vključenimi psiho-socialno-fizičnimi sestavinami. Programe bomo v nadaljevanju kratko opisali.

*Programov izobraževanja, ki potekajo izključno v učilnici*, se ne izvaja v prometu, vključujejo pa pomembne teoretične teme, kot so tveganje pri vožnji, pomen kakovostnega opazovanja prometa, komunikacija z drugimi prometnimi udeleženci, prilagajanje hitrosti, varnostne rezerve pri vožnji, možne obveznosti pri vožnji, lastnosti vozila, vožnja pod vplivom psihotropnih substanc. Programi pomembno prispevajo k ozaveščanju starejših in k njihovim novim spoznanjem o vožnji. Program predvsem izboljša zavedanje nevarnosti vožnje in odločanje, kdaj in kje voziti.

*Programi izobraževanja z vključenim usposabljanjem na cesti* predstavljajo usposabljanje, ki temelji na skupinski dinamiki in je namenjeno osveževanju voznških spretnosti starejših voznikov in vzdrževanju njihove neodvisnosti. V programu poučujejo kvalificirani inštruktorji v dvo-, tro- ali štiriurnih enotah. V teoretični del se lahko vključijo teme: tehnološke novosti avtomobilov in cest ter samovrednotenje lastne vožnje. Usposabljanje na cesti pa vključuje dve enoti, ki trajata trideset do štirideset minut z inštruktorjem in se osredotočata na koncepte, ki so bili prediskutirani v učilnici, kot na primer: položaj sedežev v avtomobilu, nastavitev ogledal, vidljivost, varnostni pasovi, odločitve ob zaznavanju dogodkov, kontrola hitosti, varnostna razdalja, položaj vozila, menjava prometnih pasov, obračanje, uporaba smernih in varnostnih utripalk, križišča, pravila prednosti, vzvratna vožnja, vožnja po avtocesti in sporazumevanje z drugimi vozniki. Vožnjo posnamejo in jo inštruktorji kasneje presojujejo, ne da bi vedeli, kdo je voznik. Ocenjujejo naslednje elemente vožnje:

- položaj vozila na cesti,
- menjava in izbira lege vozila,
- varnostna razdalja do vozil spredaj,
- hitrost vožnje in prilagoditve hitrosti,
- očesna komunikacija z drugimi prometnimi udeleženci (gibanje oči, očesni kontakt),
- percepcija in odgovor na ravnanje drugih,
- mehanske operacije (uporaba volana in pedalov),
- predvidevanje, taktično obnašanje v spremenljivih situacijah,
- razumevanje svojega sodelovanja v prometu,
- zavijanje levo v različnih situacijah,
- ravnanje na avtocestah.

Udeleženci so stari 60 let in več, pri izobraževanju pa poleg inštruktorjev vožnje sodelujejo tudi psihologi in učitelji vožnje motornih vozil. Kot učne pripomočke uporabljajo video



prezentacije, refleksometer (za merjenje reakcijskih časov posameznih voznikov) in posebna očala, ki simulirajo vožnjo pod vplivom psihogenih substanc. Trajanje programa je dan in pol (kar pomeni, da morajo udeleženci priti dvakrat); v skupini je največ 12 udeležencev.

Teoretične vsebine vključujejo podrobno analizo šestih realnih prometnih nesreč, kjer so udeleženi starejši vozniki, posebno obravnavo vožnje po avtocesti, vpliv zdravja na vožnjo in opremo vozila. Praktične vsebine vključujejo 45 minut vožnje v realnem prometu, pogovor z inštruktorjem vožnje na podlagi opazovanja vožnje in pogovor v skupini starejših voznikov. Potem sledijo še praktične delavnice: kviz o vožnji po avtocesti, merjenje reakcijskega časa posameznika, očesni test, pogovor o vožnji pod vplivom psihoaktivnih substanc. Program se zaključi z vprašalnikom za samovrednotenje, skupinsko analizo in povzetki.

*Programi za fizično okrepitev* se osredotočajo na gibanje ekstremitet: vratna, prsna in križnična rotacija, upogib in izteg vratu, fleksija in abdukcija ramen, fleksija in ekstenzija kolen, dorzalna in plantarna fleksija dlani, koordinacija in moč gibanja. Proces vodita dva izkušena fizioterapevta. Vsaka vaja je sestavljena iz treh zaporednih nivojev, ki si sledijo po težavnosti. Udeleženci za domačo vadbo dobijo tudi priročnik s piktogrami in pisnimi navodili, kar doma prevadijo in ponovno pregledajo s terapevtom na tedenskih srečanjih. Vsakodnevno morajo sami doma vaditi po 15 minut. Naključne statistične kontrole nakazujejo, da fizični trening izboljša znanje in sposobnost vožnje pri starejših voznikih. Niso pa opravljene posebne študije, ki bi raziskovale, ali telesni/fizični trening zmanjša tudi tveganje za nesreče pri starejšem vozniku.

*Programi varne vožnje z vključenimi psiho-socialno-fizičnimi sestavinami* vključujejo fizične, vedenjske in spoznavne sposobnosti zaznavanja v prostoru (»videti, slišati, opaziti, odgovoriti, delovati«) in to na praktični ravni. Programi še niso evalvirani, zato njihovi praktični učinki še niso poznani.

### *Ugotovitve tujih praks usposabljanja starejših voznikov*

Stopnja težav na ravni percepcijskih in kognitivnih funkcij pri starejših voznikih je v korelaciji s težavami pri vožnji, ki so kasnejši vzrok prometnih nesreč. Nevropsihološki testi so uporabnejši kot testi sposobnosti v realnem prometu, ker bolje merijo funkcije, ki se kažejo v napakah, ki potem povzročajo prometne nesreče starejših voznikov. Najboljša oblika izobraževanja je kombinacija teoretičnega izobraževanja z usposabljanjem neposredno v realnem prometu.

### **Slovenska izkušnja usposabljanja starejših voznikov**

Tako kot v tuji literaturi tudi v slovenskih virih ni enotne opredelitve starejših voznikov. Jasna je le povezava s staranjem, a tudi glede posameznih obdobj v starosti ni povsem jasnih meril. Pečjak (2007) piše, da so klasifikacije glede starostnih obdobj zelo različne in jih je

težko razmejiti. Ramovš (2003) z vidika integralne antropologije navaja tri življenjska obdobja, in sicer mladost, srednja leta in starost, pri čemer starost delimo v zgodnje starostno obdobje (od 66. do 75. leta), srednje starostno obdobje (od 76. do 85. leta) in pozno starostno obdobje (po 86. letu). Zorec Karlovšek (2010) piše, da v medicinskih vedah za starejšo osebo razvitega sveta velja posameznik, star več kot 65 let. Zakon o voznikih (2010) starejših voznikov izrecno ne obravnava, le navaja, da so starejši vozniki tisti, ki so starejši od 65 let. Pri pojmu starejšega voznika se torej osredotočamo na osebo, starejšo od 65 let, čeprav se definicija, kot navaja Svetovna zdravstvena organizacija (WHO), med državami razlikuje, saj je povezana z gospodarskim stanjem v državi, posameznikovim socialnim in ekonomskim položajem, najpogosteje pa z upokojitveno dobo.

Kakovost življenja je, kot piše Poredoš (2004), odvisna pretežno od duševnih in telesnih funkcij in ko telesne ter duševne funkcije začnejo upadati, starejši postaja vse bolj odvisen od okolice, vendar je obdobje odvisnosti zelo subjektivno – ne pojavi se pri vseh ljudeh enako. Krajnc (2013) opozarja na spremembe, ki jih posameznik doživi ob odhodu v pokoj, kot ob začetku obdobja staranja. Vsak naj bi bil ustvarjalen in se vključeval v različne dejavnosti, na kar smo že uvodoma opozorili z omembo koncepta aktivne starosti. Vsakdanje življenje starejših je (tudi) odraz ukrepov, ki se odvijajo na makroravni, z javnimi institucionalnimi ukrepi, na mezzoravni preko civilnih društev in iniciativ ter na mikroravni z omrežji poznanstev (Kavčič, 2011). Za ohranjanje dejavnosti in poznanstev je posamezniku v veliko pomoč prevozno sredstvo, ki pa ga mora biti sposoben varno uporabljati.

Dejavna starost in izobraževanje sta tesno prepletena pojava. Starejši za svoje dejavnosti potrebujejo novo znanje, kar velja tudi za vožnjo. Kot smo že omenjali, vožnja pomeni neprekinjeno kompleksno zaznavno-motorično večino, pri kateri sta pomembni odločitev o izbiri ustreznega giba in kakovost giba. Kako varen je pri vožnji voznik, je odvisno od njegove vozniške spretnosti, ta pa je rezultat vaje, izkušenj in zmožnosti. Vozniška zmožnost je posledica vozniških sposobnosti za varno upravljanje avtomobila in vključevanje v promet, čeprav je morda prisotna senzorična, kognitivna ali gibalna ovira ali prizadetost. Šibenik (2006) dodaja, da za starejše voznike – v primerjavi z mladimi – ni težava izkušnost in poznavanje prometnih razmer, temveč upadanje zmožnosti hitrih zaznav in daljši reakcijski čas pri zaznavanju; v primerjavi z mlajšimi vozniki pa so tudi bolj neodločni. Pri upadu vozniške zmožnosti ne smemo pozabiti, da neka telesna ovira ne pomeni nujno, da je zmanjšana vozniška uspešnost, saj je ta, kot smo že omenili, odvisna tudi od vozniške spretnosti.

Slovenski model ali program usposabljanja starejših voznikov temelji na nujnosti spreminjanja njihovih pridobljenih, običajno neprimernih ali celo nevarnih stališč ter na odpravi njihovih pridobljenih »slabih« navad. Poleg tega sloni na implementaciji dodatnih znanj ter obnovitvi že pridobljenih, a (mogoče) pozabljenih, zanemarjenih znanj za varno vožnjo (gl. Justinek, 2012). Program temelji na metodi posrednega svetovanja (Rogers, 2003). Posredno svetovanje starejšim voznikom skuša spremeniti njihova neustrezna stališča ter vzpostaviti zavedanje lastnih omejenih sposobnosti. Poteka preko več faz, kot so:

poslušanje, sprejemanje, empatija in ubesedovanje, pristnost in osebna skladnost, analiza in samoanaliza.

Posredno svetovanje pomaga do: razvoja kritičnega razmišljanja, ozaveščanja o normah varne vožnje, oblikovanja sistema osebnih vrednot v cestnem prometu, vrednotenja prometne varnosti.

### *Razvoj kritičnega razmišljanja o sodelovanju v prometu*

Prometna določila Sveta Evropske skupnosti vse udeležence v cestnem prometu obvezujejo k ustaljenemu redu in previdnosti, voznike pa posebej k načinu vožnje, s katerim obvladajo vozilo v vseh prometnih okoliščinah in predvidijo nekatere – predvidljive – dogodke, med njimi napake drugih udeležencev v prometu ter preprečijo posledice, ki bi zaradi njih lahko nastale. Vsi udeleženci cestnega prometa so dolžni ravnati tako, da promet poteka varno in neovirano. Dolžni so skrbeti za primerne medsebojne odnose ter za življenje in zdravje drugih v prometu. Za razvoj kritičnega mišljenja o sodelovanju v prometu udeleženci izvedejo vajo *poslušanje* (Rogers, 2003). Vaja temelji na naslednjih vprašanjih, ki si jih udeleženci zastavljajo:

- Zakaj je v življenju potrebno samokritično razmišljanje o prometnih določilih in prometni varnosti?
- V katerih situacijah sem nagnjen k nekritičnemu razmišljanju?

Na podlagi razmišljanja prihaja do sprejemanja premišljenih odločitev o bodočem ravnanju v prometu.

### *Ozaveščanje o lastnih nedoslednostih pri vožnji in kršitvah*

Udeležence pripravimo do tega, da ozaveščajo svoje pomanjkljivosti in napake pri vožnji. Pri tem se v skupini pogovarjajo o naslednjem: predstavijo lastne nedoslednosti pred skupino; vsak udeleženec v skupini reflektira mnenje o predstavljeni nedoslednosti. Udeleženci za razvoj ozaveščanja o lastnih nedoslednostih pri vožnji in kršitvah izvedejo vajo *sprejemanje* (Rogers, 2003). Vaja temelji na naslednjih vprašanjih, ki si jih zastavljajo udeleženci:

- Ste že kdaj doživeli, da so vas drugi vozniki sprejeli in vam posvetili pozornost, vam odstopili prednost, tudi ko ste naredili napako?
- Kako ste se pri tem počutili?
- Ali ste kdaj doživeli, da vas niso sprejemali, da so vam žugali, hupali ...?
- Kakšne so bile posledice?

### *Oblikovanje sistema veljavnih vrednot v cestnem prometu*

Udeležence se navaja na sprejemanje usmeritev za varno vožnjo, zato se poudarja naslednja načela (Justinek, 1999): voznik mora imeti pozitiven odnos tudi do vseh ostalih

udeležencev v prometu: ne čuti jih kot nekakšne »nebodijih treba« ali kot tekmece, ampak kot sodelavce, kot partnerje na cesti; voznik mora razumeti prometno varnost kot družbeno in človeško izjemno pomembno – ker s tem varuje tako tuja življenja kot tudi svoje. Za razvoj oblikovanja sistema veljavnih vrednot v cestnem prometu udeleženci izvedejo vajo *vživetljanje* (Rogers, 2003). Vaja temelji na naslednjih vprašanjih, ki si jih zastavljajo udeleženci:

- Ali je vrednota varne vožnje zame pomembna?
- Kako jo naredim pomembno?
- Kako reagiram na ljudi, za katere je prometna varnost nepomembna?

### *Prometna varnost*

Prometna varnost pomeni upoštevanje načinov in ukrepov za zmanjšanje družbeno nedopustnega tveganja udeležencev v prometu, da se ne bi poškodovali ali umrli v prometni nesreči. Človek v prometu deluje v skladu s svojimi osebnostnimi značilnostmi, ki se spreminjajo z izkušnjami in s starostjo. Starejši voznik ima praviloma veliko izkušenj, ki pa niso vedno varnostno pravilne, njegova psihomotorika za delovanje v prometnih situacijah pa je v upadanju. Upada psihomotorike si voznik praviloma ni pripravljen priznati, ali je ne zaznava ali pa namerno ne upošteva. To je njegov obrambni mehanizem, ki pa pogosto vodi v prometno nevarnost in nesrečo (Justinek, 1999). Za razvoj in oblikovanje dejanske varne vožnje udeleženci izvedejo vajo *pristnost – varovanje pred obrambnimi mehanizmi* (Rogers, 2003). Vaja temelji na naslednjih odločitvah, ki si jih zapišejo udeleženci: *Odločim se, da bo moja vožnja kljub moji zmanjšani sposobnosti še vedno varna in odgovorna ter da bom za to storil vse potrebno.*

### *Uporabljene metode in oblike dela v programu*

Osnovna oblika (pre)oblikovanja stališč je skupinska, in sicer učna delavnica oziroma študijski krožek. Skupinska oblika je pomembna, saj udeleženec v interakciji z drugimi udeleženci in v povezavi z izbranim vsebinskim modulom pridobiva spoznanja ter stališča, ki mu bodo omogočila varen prometni vsakdan. Pri izvedbi se uporabljajo različne metode; izpostavili bi metodo razgovora ali pojasnjevanja in metodo proučevanja primerov. Starejši vozniki se poglobljajo v izbrano vsebino, pri čemer je za uspeh pomembna prijetna socialna klima, kar pomeni, da morata med udeleženci vladati zaupanje in odkrit odnos. Da omogočimo tudi neverbalno govorico, se udeleženci gledajo v obraz. Ker so odnosi posameznika do soljudi »odgovori na odmev«, ki ga posameznikovo obnašanje sproža v drugih ljudeh, lahko udeleženec pri drugih voznikih vzpodbudi pozitiven odmev, ki vodi v spreminjanje stališč. Pri metodi proučevanja primerov predstavljajo osnovo iz prometnega dogajanja iztrgani primeri ali pa so primeri namenoma posebej pripravljene in prikazujejo posamezne situacije. Pri proučevanju primerov starejši voznik spozna, kaj bi se zgodilo, če bi v prometu reagiral tako, kot je nameraval v skladu

s svojimi napačnimi pogledi in stališči. To poteka v obliki modeliranja, kjer inštruktor starejšim voznikom prikaže vedenjsko sosledje, ki naj bi ga usvojili.

Primeri modulov za izbrane veščine:

MODUL	VEDÊNJE/RAVNANJE
Vožnja v krožnem križišču	Upoštevam, da imajo prednost vozila, ki so že v krožišču.
Zmanjševanje hitrosti pred vstopom v krožišče	Pred vstopom pogledam promet v krožišču.
Vstop v krožišče	Pogledam v levo smer, nobeno vozilo ne prihaja od tam.
Izbira ustrezne lege v krožišču	Zapeljem na ustrezni prometni pas.
Vožnja na izhod iz krožišča	Zamenjam lego na ustrezen prometni pas, pogledam v desni mrtvi kot in zapustim krožišče.

MODUL	VEDÊNJE
Vključevanje na avtocesto/hitro cesto	Opazujem promet na avtocesti/hitri cesti.
Približevanje pospeševalnemu pasu avtoceste/hitre ceste	Ob prometnem znaku »krožišče s prednostno cesto« temeljito pogledam v levo.
Povečevanje hitrosti na pospeševalnem pasu	Pogledam v levi mrtvi kot; tam se nič ne nahaja.
Vključevanje na prometni pas avtoceste/ hitre ceste	Pogledam ogledali, vključim smerno utripalko, ponovno pogledam preko leve rame in menjam lego vozila na prometni pas.

MODUL	VEDÊNJE
Parkiranje v garažni hiši	Preverim prometni znak, ki označuje največjo dovoljeno višino vozila v garažni hiši.
Vstop preko garažne zapornice	Pazim na širino vstopa med nosilcema zapornice.
Upoštevanje prednosti v garažni hiši	Pazim na pravilo desnega in pravilo srečanja.
Iskanje prostega parkirnega mesta	Opazujem parkirna mesta, nad katerimi sveti zelena luč in izbiram najprimernejšega za parkiranje.
Parkiranje na izbrano mesto	Pazim na bočne razdalje do drugih vozil.

### *Operacionalizacija programa*

Program izobraževanja in usposabljanja starejših voznikov, ki ga poizkusno izvajamo v Sloveniji, ima naslednji programski načrt, ki ga določa splošni cilj: usposobljenost za primerno mobilnost v cestnem prometu. Oblika programa je modularna, kar pomeni, da si vsak udeleženec izbere iz ponudbe paket modulov, za katerega se zanima. Trajanje posameznega modula je 45 minut. Program vključuje svetovalni pogovor o individualni sposobnosti za vožnjo in paket modulov. Ponujeni moduli so teoretični in praktični.

Teoretični moduli so:

- Dolžnostno ravnanje (vedenje) udeležencev v prometu (ravnanje v prometu kot dolžnost, načela prometne varnosti).
- Težavnost prometnih situacij, s katero se soočajo starejši vozniki (novosti v prometnih pravilih, v cestni infrastrukturi; slabše poznavanje, reagiranje in odzivanje starejših voznikov).
- Socialni odnosi med vozniki in izkušnje starejših (sprejemanje, dobrohotnost med vozniki; negativne izkušnje starejših).
- Medgeneracijsko komuniciranje udeležencev v prometu (mladi starejše težko razumejo, starejši pa težje sprejemajo vedenje mladih).
- Osveščanje o lastnem zdravstvenem stanju za vožnjo (test kognitivnih sposobnosti, test vida, test pozornosti/orientacije, test reakcijskega časa, test demence).
- Uporaba funkcionalnih omejitev vozniskega dovoljenja (različne možne omejitve vozniskega dovoljenja: omejitve vožnje ponoči, omejitve vožnje po hitrih cestah/avtocestah, omejitve hitrosti preko določene, omejitve radijusa vožnje ...).
- Uporaba opreme avtomobila (uporaba novejše opreme, izbira pravih pnevmatik, priprava avtomobila na vožnjo).
- Načrtovanje poti in prilagoditev vožnje okoliščinam (odločitev o nujnosti poti (vožnje), izbira dnevnega časa in smeri, določitev potrebnega časa za potovanje, preverjanje opremljenosti vozila).

Praktični moduli so:

- Test tehnike vožnje (po težavnostnih stopnjah glede na starost in glede na preference, v katerem okolju želi starejši voznik voziti).
- Test praktične komunikacije z drugimi vozniki (način in kakovost sporazumevanja z drugimi, odstopanje relativne prednosti, skrb za pretočnost prometa).
- Vožnja v različnem okolju (domače, mestno, deželno).
- Zavijanje desno/levo v križiščih (kakovost opazovanja in predvidevanja; najdenje v križiščih; vožnja v krožnih križiščih).
- Upoštevanje mrtvih kotov pri vozilu (uporaba vzvratnih ogledal – notranjega, zunanjih; bočni pogledi).

Pri delu izvajalci uporabljajo različna učna sredstva, npr. računalnik, projektor, projekcijsko površino, pripomočke za testiranje, pisno gradivo, obrazec za ocenjevanje kakovosti praktične vožnje.

## Zaključek

Koliko mora biti star človek, da je za vožnjo prestar? Poznati posameznikove omejitve in storiti, kar je potrebno, da se omejitve ali primanjkljave do največje možne mere

kompensira, je imperativ, nujen za varnost vsakega na cestah (Mc Gowan, 2004). Predstavili smo značilnosti slovenskega modela za izobraževanje starejših voznikov in zakaj je starejše voznike pomembno izobraževati. Vemo, da je starejše treba znati pravilno motivirati, zato bi morali socialni gerontologi s pogovorom na raznih srečanjih pojasniti, zakaj je pomembno, da starejši ostanejo mobilni in dovolj strokovno ter psihofizično usposobljeni za varno vožnjo.

Izguba pravice do vožnje je travmatičen dogodek. Ko ljudje zbolijo in ne zmorejo več voziti, je potrebno »pospraviti ključ«. Toda pred tem je za večino starejših pomembno, da se preverja sposobnosti za vožnjo avtomobila in se starejše voznike ustrezno usposablja za varno vožnjo ter ozavešča o pomembnosti, da o svoji vožnji sami premislijo. Zato potrebujemo ustrezne programe.

Čas je za strateško javno in zasebno sodelovanje, ki bo razvijalo in podpiralo programe izobraževanja starejših voznikov. Zavarovalnice, starejši državljani in državljanke, zdravstveni sistem, zakonodajalci, ki bi delovali skupaj, bi lahko sestavili primeren načrt, ki bi imel vsebinske in finančne poudarke, ki bi spodbujali sodelovanje v programih za doseganje in vzdrževanje varne vožnje starejših voznikov. Rezultati mnogih študij so dokazali, da izobraževalni programi, ki so usmerjeni v potrebe starejših voznikov, izboljšajo njihovo znanje o varni vožnji ter njihovo dejansko pripravljenost za vožnjo.

## Literatura

- Bilban, M. (2004). Analiza varnosti v življenjskem okolju. V V. Smrkolj in R. Komadina (ur.), *Gerontološka travmatologija* (str. 289–293). Celje: Grafika Gracer.
- Bilban, M. (2008). Ocenjevanje vozniške zmožnosti. V M. Zorec Karlovšek (ur.), *Zdravila in prometna varnost* (str. 21–40). Ljubljana: Združenje za razvoj forenzične toksikologije in drugih forenzičnih ved – Fortox.
- Bilban, M. (2010). Staranje in starostniki. V M. Zorec Karlovšek (ur.), *Starejši voznik* (str. 25–34). Ljubljana: Združenje za razvoj forenzične toksikologije in drugih forenzičnih ved – Fortox.
- Carr, D. in Ott, B. (2010). The older adult driver with cognitive impairment, It's a Very Frustrating Life. *Jama*, 303(16), 1632–1641.
- Hogan, D. B. (2005). Which older patients are competent to drive? Approaches to office-based assessment. *Can Fam Physician*, 51(3), 362–368.
- Justinek, A. (1999). Vzgoja in izobraževanje voznikov. *Andragoška spoznanja*, 5(1), 56–63.
- Justinek, A. (2008). Zakon omejuje, da varuje, V B. Žlender (ur.), *Zakon o varnosti cestnega prometa: spoznajte spremembe 2008* (str. 5–6). Ljubljana: Ministrstvo za promet, Direkcija Republike Slovenije za ceste, 2008.
- Justinek, A. (2012). *Način varne vožnje ali model varnega voznika*, Agencija za varnost prometa. Pridobljeno s [http://www.avp-rs.si/wp-content/uploads/2012/02/AVP\\_nacin\\_varne\\_voznje\\_ali\\_model\\_varnega\\_voznika\\_clanek.pdf](http://www.avp-rs.si/wp-content/uploads/2012/02/AVP_nacin_varne_voznje_ali_model_varnega_voznika_clanek.pdf).



- Kasper, B. in Scheiner, J. (2002). *Leisure Mobility and Mobility Problems of Elderly People in Urban, Suburban and Rural Environment*. Pridobljeno s <http://www-sre.wu.wien.ac.at/ersa/ersaconfs/ersa02/cd-rom/papers/264.pdf>.
- Keeping Older Adults Driving Safely* (2015). Pridobljeno s <http://newsroom.aaa.com/2015/12/keeping-older-adults-driving-safely/>.
- Kavčič, M. (2011). *Družbena in individualna tveganja starejših – vloga omrežij socialne opore* (Doktorska disertacija). Fakulteta za družbene vede, Ljubljana.
- Krajnc, A. (2013). Je izobraževanje starejših drugačno? V D. Findeisen (ur.), *Posebnosti izobraževanja starejših* (str. 11–33). Ljubljana: Društvo za izobraževanje za tretje življenjsko obdobje.
- Krajnc, A. (2016). *Starejši se učimo. Izobraževanje starejših v teoriji in praksi*. Ljubljana: Univerza za tretje življenjsko obdobje, združenje za izobraževanje in družbeno vključenost.
- Krajnc Letonja, S. in Ovsenik, M. (2016). Starejši vozniki – družbeni izziv. V B. Filej (ur.), *Socialna gerontologija* (str. 76–80). Maribor: Alma Mater Europaea – ECM.
- McGowan, J. Y. (2004). *Driving While Elderly. Better Safe Than Sorry*. Edmonds: Blue Tree Books.
- Pečjak, V. (2007). *Psihologija staranja*. Bled: samozaložba.
- Poredoš, P. (2004). Zdravstveni problemi starostnikov. *Zdravniški vestnik*, 73, 753–756. Pridobljeno s [http://mail.sz.d.si/user\\_files/vsebina/Zdravniški\\_Vestnik/vestnik/st4-10/st4-10-753-756.htm](http://mail.sz.d.si/user_files/vsebina/Zdravniški_Vestnik/vestnik/st4-10/st4-10-753-756.htm).
- Ramovš, J. (2003). *Kakovost staranja*. Ljubljana: Inštitut Antona Trstenjaka.
- Rogers, C. (2003). *Client centered Therapy: Its current practice, implications and theory*. London: Constable & Robinson.
- Šibenik, T. (2006). Koga ogrožajo seniorji v prometu? V A. Gostinčar (ur.), *Zbornik referatov, 8. Slovenski kongres o cestah in prometu* (str. 297–306). Ljubljana: DRC – Družba za raziskave v cestni in prometni stroki.
- Tacken, M. (1998). Mobility of the Elderly in Time and Space in the Netherlands: An Analysis of the Dutch National Travel Survey. *Transportation*, 25(4), 379–393.
- Urry, J. (2007). *Mobilities*. Cambridge: Polity Press.
- Walker, A. (2002). A Strategy for Active Ageing. *International Social Security Review*, 55(1), 121–139. Pridobljeno s <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC1472965/>.
- Zakon o varnosti cestnega prometa. *Uradni list Republike Slovenije*, št. 83/2004.
- Zakon o voznikih. *Uradni list Republike Slovenije*, št. 109/2010.
- Zorec Karlovšek, M. (2010). Starejši voznik. V M. Zorec Karlovšek (ur.), *Program in povzetki referatov, Simpozij Starejši voznik – za večjo varnost in mobilnost v cestnem prometu* (str. 3–4). Ljubljana: Združenje za razvoj forenzične toksikologije in drugih forenzičnih ved – Fortox.