

Gdańsk, 11.02.2016

OGÓLNOPOLSKIE BADANIA KIEROWCÓW W ZAKRESIE KORZYSTANIA Z URZĄDZEŃ MOBILNYCH

INFORMACJE O PROJEKCIE

1. Założenia wstępne

Jednym ze statutowych celów Fundacji DBAM O MÓJ Z@SIĘG jest inicjowanie i wspieranie nowatorskich rozwiązań w obszarze bezpieczeństwa publicznego poprzez propagowanie odpowiedzialnego wykorzystywania nowoczesnych rozwiązań technologicznych. Fundacja już od ponad roku na terenie całego kraju prowadzi badania wśród różnych grup respondentów w zakresie zaburzeń w korzystaniu z internetu oraz telefonów komórkowych, w szczególności wśród młodzieży szkolnej. Z przeprowadzonych na próbie ponad 21 tys. osób badań młodych Polaków (12-18 lat) wynika, że:

- a. co piąta młoda osoba (19,4%) lat dopuszcza możliwość dyskretnego korzystania z telefonu komórkowego bez zestawu głośnomówiącego w trakcie prowadzenia pojazdu,
- b. 7,5% badanych osób wyraża przekonanie, że można korzystać z telefonu komórkowego w trakcie prowadzenia samochodu bez większych przeszkód.
- c. Co dziesiąty uczestnik prowadzonych badań (11,1%) przyznaje, że czasem "łapie się" na tym, że nie wie, jak przebyła drogę z punktu A do punktu B, bo tak bardzo był zaabsorbowany korzystaniem z telefonu komórkowego
- d. 14,7% młodzieży odbiera połączenia telefoniczne nawet w sytuacjach, w których może stwarzać to zagrożenie, np. na przejściu dla pieszych, kiedy prowadzi samochód.

Pomimo tego, iż większość przebadanych dotychczas osób ze względu na zbyt młody wiek nie posiada jeszcze uprawnień do kierowania pojazdem mechanicznym, można wysnuć wniosek, że istnieje grupa młodzieży (ok.15% - 20%), która nie widzi nic złego w fakcie prowadzenia samochodu i jednocześnie korzystania z urządzeń mobilnych w niedozwolony sposób. ***Kształtowanie się ryzykownej postawy wśród młodych Polaków jest głównym motywem dla podjęcia badań wśród kierowców w zakresie używania telefonów komórkowych w ruchu drogowym.*** Badanie realizowane jest przez Fundację DBAM O MÓJ Z@SIĘG, oraz Wydział Nauk Społecznych Uniwersytetu Gdańskiego, Centrum Edukacji, Rozwoju i Szkoleń CERS oraz Centrum Doradztwa i Badań Społecznych SOCJOGRAM.

Policja w Polsce nie prowadzi statystyk związanych z ilością wypadków które są bezpośrednim skutkiem korzystania z telefonu komórkowego w trakcie kierowania pojazdem. W kartach wypadków drogowych uwzględniane są jedynie bezpośrednie przyczyny zdarzenia (na przykład nieudzielenie pierwszeństwa, niezastosowanie się do sygnałów świetlnych,

zjechanie na niewłaściwy pas jezdni, niedostosowanie prędkości jazdy do warunków ruchu itp.), jednakże brak jest szczegółowej analizy, co spowodowało niewłaściwe zachowanie się kierującego¹. Wiadomo jednak, że w 2014 r. policjanci ukarali mandatami za rozmowę przez telefon komórkowy 120 tys. 588 kierowców; rok wcześniej - 89 tys. 812. Różnego rodzaju dane wskazują, że udział wypadków powodowanych korzystaniem z telefonów komórkowych w puli wszystkich wypadków jest w wielu krajach bardzo znaczący: np. w Stanach Zjednoczonych 25%² a nawet 27%³, we Włoszech 20%⁴.

Problem niewłaściwego korzystania z telefonów komórkowych w ruchu drogowym dostrzega również polska Policja. W roku 2014 uruchomiony został społeczny program pt. „Nie [przy]dzwoni za kierownicą”, którego celem było uświadomienie kierowcom zagrożeń związanych z korzystaniem z telefonu podczas prowadzenia samochodu. Z badań prowadzonych w ramach kampanii wynika, że zaledwie 24% uczestników ruchu korzysta z zestawów głośnomówiących, natomiast aż 65% ankietowanych kierowców przyznaje, że korzysta z telefonów komórkowych w czasie jazdy. Z badań wynika ponadto, że ponad 47% ankietowanych kierowców rozmawia przez telefon w czasie jazdy i aż 65% czyta oraz pisze wiadomości tekstowe. Takie zachowania aż czterokrotnie zwiększają ryzyko wypadków. Jednak mimo to, liczba kierowców łamiących prawo w tym zakresie rośnie. Korzystanie z telefonów komórkowych podczas prowadzenia auta w zdecydowanym stopniu obniża koncentrację i tym samym utrudnia bezpieczne poruszanie się po drodze, co grozi nie tylko prowadzącemu auto oraz pasażerom, ale również innym uczestnikom ruchu drogowego. Nie wszyscy zdają sobie sprawę z tego, że samo zerknięcie na ekran telefonu – chociażby po to by sprawdzić, kto dzwoni – zajmuje kierowcy średnio 5 sekund. Przez ten czas, jadąc z prędkością 80 km/h, pokonuje on odcinek drogi równy boisku piłkarskiemu.

Zmiany zachodzące w kulturze prowadzenia samochodu a związane z korzystaniem z urządzeń mobilnych dotyczą nie tylko pisania sms czy dzwonienia bez używania zestawu głośnomówiącego, ale również innych zachowań o charakterze ryzykownym takich jak:

- ☐ przeglądanie stron internetowych (np. najnowszych wiadomości),
- ☐ aktywne uczestniczenie w portalach społecznościowych,
- ☐ sprawdzanie poczty email oraz odpisywanie na wiadomości email,

¹ W najnowszym raporcie Policji pt.: „Wypadki drogowe w Polsce w 2014 roku” nie ma wzmianki o ilości wypadków spowodowanym niewłaściwym korzystaniem z telefonu komórkowego. W roku 2014 aż w 1100 przypadkach nie ustalono jednoznacznej przyczyny wypadku drogowego. Polska znajduje się na drugim miejscu w Europie (za Włochami) pod względem ilości osób zabitych w wypadkach drogowych (w 2014 3357 osób). Więcej na <http://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html>

² Badanie zostało przeprowadzone przez stowarzyszenie Governors Highway Safety Association (GHSA), nonprofitową grupę starającą się zwiększyć bezpieczeństwo na drogach. GHSA przeanalizowało ponad 350 prac naukowych opublikowanych od 2000 roku. Wynika z nich, że połowa kierowców przy korzystaniu z gadżetów nie jest w stanie zachować dostatecznej czujności w prowadzeniu samochodu. Wypadki, które są skutkiem takiego rozproszenia uwagi, powodują zarówno niewielkie obrażenia, jak i śmierć. Szczególnie niebezpieczne jest SMS-owanie podczas jazdy. Więcej na <http://www.chip.pl/news/wydarzenia/trendy/2011/07/co-czwarty-wypadek-samochodowy-skutkiem-obcowania-z-telefonem-komorkowym>

³ Amerykańska Krajowa Rada Bezpieczeństwa szacuje, że już trzeci rok z rzędu rośnie liczba wypadków samochodowych, których przyczyną były telefony komórkowe. Z szacunków Rady wynika, że 6% wszystkich wypadków samochodowych jest spowodowanych przez pisanie SMS-ów w trakcie jazdy, z kolei rozmowa przez telefon była przyczyną 21% wypadków. Więcej na <http://www.telepolis.pl/wiadomosci/telefony-komorkowe-przyczyna-27-proc-wypadkow-samochodowych-w-usa,2,3,33494.html>

⁴ Przyczyną 20 procent wypadków samochodowych w Italii jest rozmowa przez trzymany w ręku przez kierowcę telefon komórkowy. Dopiero na następnych miejscach znalazły się alkohol i nadmierna prędkość - to dane krajowego Automobillklubu, zawarte w raporcie przygotowanym na targi wyposażenia samochodów w Rimini. Oczywiście, podkreśla się, że pozostałych przyczyn nie można bagatelizować, ale warto zwrócić uwagę na to, jak wielkim zagrożeniem może być rozmowa przez komórkę. Więcej na <http://wiadomosci.onet.pl/wlochy-rozmowa-przez-telefon-podstawowa-przyczyna-wypadkow-drogowych/ts20sb>

- ☐ robienie zdjęć samemu sobie, elementów wnętrza pojazdów (np. desce rozdzielczej), innym pasażerom (również pasażerom siedzącym na tylnej kanapie) czy sytuacjom drogowym (w dużej mierze napotkanym kolizjom czy wypadkom drogowym),
- ☐ robienie zdjęć w wyżej wymienionych sytuacjach i bezpośrednie umieszczanie ich w sieci (np. związane z przekraczaniem prędkości),
- ☐ robienie materiałów video i jednocześnie ich umieszczanie w sieci,
- ☐ oglądanie materiałów video (np. z wykorzystaniem kanału youtube),
- ☐ prowadzenie rozmów video (np. przy wykorzystaniu programu facetime),
- ☐ korzystanie z dyktafonu konwertującego mowę na tekst.

2. Cele, obszary badania, hipotezy badawcze

Celem realizowanego badania jest próba zweryfikowania stopnia potencjalnego zagrożenia w ruchu drogowym, jakim może być korzystanie z telefonu komórkowego podczas prowadzenia samochodu, pomiar rozmiaru zjawiska i przeciwdziałanie potencjalnemu zagrożeniu dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Cel ten można dookreślić poprzez wyróżnienie celów szczegółowych:

- a. Pomiar rozmiaru zjawiska, tj. korzystania z telefonu komórkowego podczas prowadzenia samochodu z uwzględnieniem różnych zmiennych socjodemograficznych respondentów, tj. m.in. wiek, płeć, staż prawa jazdy
- b. Pomiar najczęstszych czynności związanych z korzystaniem z telefonu komórkowego podczas prowadzenia samochodu z uwzględnieniem stopnia potencjalnego ryzyka dla bezpieczeństwa ruchu drogowego
- c. Weryfikacja potencjalnego ryzykownego korzystania z telefonu komórkowego mogącego stanowić podstawę do wnioskowania o ryzyku uzależnienia od technologii mobilnych
- d. Poszukiwanie podmiotowych (socjodemograficznych oraz osobowościowych) determinant ryzykownego korzystania z telefonu komórkowego podczas prowadzenia samochodu z uwzględnieniem następujących obszarów:
 - Kultury jazdy
 - Wykonywania innych czynności podczas prowadzenia samochodu
 - Właściwości osobowościowych

Opisywane badanie ma charakter wstępny, pilotażowy, weryfikujący rozmiar zjawiska związanego z korzystaniem z telefonów komórkowych podczas jazdy oraz profil osoby podejmującej takie potencjalnie ryzykowne zachowania w kontekście bezpieczeństwa ruchu drogowego. Tak sformułowane cele szczegółowe pozwoliły na postawienie następujących pytań badawczych:

1. Jaki jest rozmiar zjawiska dotyczący ryzykownego korzystania z telefonów komórkowych podczas prowadzenia samochodu w Polsce?
2. Czy istnieją podmiotowe (socjodemograficzne i osobowościowe) determinanty ryzykownego korzystania z telefonu komórkowego podczas prowadzenia samochodu?
3. Czy korzystanie z telefonów komórkowych podczas prowadzenia samochodu wiąże się z nadmiernym wykorzystywaniem nowych technologii komunikacyjnych w życiu codziennym?
4. Jaki jest ogólny poziom kultury jazdy osób korzystających w sposób ryzykowny z telefonów komórkowych podczas prowadzenia samochodu?
5. Czy osoby ryzykownie korzystające z telefonów komórkowych podczas prowadzenia

pojazdu mechanicznego deklarują podejmowanie także innych, pobocznych działań w kabinie samochodu mogących wpływać na bezpieczeństwo jazdy?

6. Czy w zakresie ryzykownego korzystania z telefonu komórkowego podczas prowadzenia samochodu wystąpią różnice pomiędzy różnymi grupami respondentów?

3. Metoda, grupy respondentów

Badania realizowane będą na terenie Polski w roku 2016, począwszy od II kwartału. Szacuje się, że badaniem zostanie objętych min. 50 tys. osób posiadających uprawnienia do kierowania pojazdem. Planowanym przedsięwzięciem badawczym objęte zostaną różne grupy kierowców:

- kandydaci na kierowców – uczestnicy kursów nauki jazdy
- kierowcy amatorsko posługujący się samochodem (jedynie do celów osobistych)
- kierowcy zawodowi – zarówno w zakresie przewozu mienia, jak i osób
- instruktorzy i egzaminatorzy nauki jazdy
- kierowcy po zatrzymaniu prawa jazdy
- przedstawiciele organów kontroli ruchu drogowego – policja, inspekcja transportu drogowego, straż miejska

W celu realizacji badań i skutecznego docierania do wskazanych grup respondentów, z jednej strony zbudowana została platforma elektroniczna umożliwiająca uczestnictwo w badaniu on-line (www.kierowcy.dbamomojzasieg.com), z drugiej strony badanie wykonywane będzie za pomocą wydrukowanych i udostępnionych kwestionariuszy ankiet (dla instytucji zajmujących się transportem drogowym, np. pracownie psychologiczne zajmujące się badaniami kierowców na terenie całej Polski, ośrodki szkolenia kierowców, Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego, komendy Policji, Straży Miejskiej oraz oddziały Inspekcji Transportu Drogowego).

W celu weryfikacji postawionych pytań planuje się posłużenie autorskim narzędziem kwestionariusza ankiety, który uwzględni wyszczególnione w projekcie obszary badań, w tym szczególnie ryzykowne korzystanie z telefonu komórkowego podczas prowadzenia samochodu, kulturę jazdy oraz inne poboczne czynności w kabinie pojazdu podczas prowadzenia samochodu. Narzędzie to dodatkowo rozbudowano o testy psychologicznego umożliwiające pomiar poziomu poszukiwania doznań, skłonności do zachowań ryzykownych, tendencji do błędów w ruchu drogowym oraz subiektywne poczucie samoskuteczności.

4. Implikacje

Uzyskane wyniki badań przede wszystkim będą stanowiły podstawę kontynuacji projektu badawczego, ale w zakresie już weryfikacji w jakim stopniu korzystanie z telefonu komórkowego podczas prowadzenia samochodu wpływa na sprawność psychomotoryczną kierowcy. W tym celu planowane są badania we współpracy z Instytutem Transportu Samochodowego w Warszawie z wykorzystaniem symulatorów jazdy. Podjęte już zostały działania mające na celu formalizację tej współpracy, a Instytut Transportu Samochodowego objął patronatem honorowym opisywane powyżej badania wstępne. Badania eksperymentalne pozwolą także na monitorowanie innych obszarów zachowań mogących wpływać na obniżanie sprawności w ruchu drogowym, np. inne czynniki rozpraszające uwagę kierowcy.

Efekty realizacji opisywanych badań pilotażowych przełożą się ponadto na inne zakresy działań, w zakresie których należy szczególnie wymienić:

- a. Wypracowanie rekomendacji w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w aspekcie ryzykownego korzystania z telefonów komórkowych podczas prowadzenia samochodu
- b. Opracowanie materiałów edukacyjnych, szkoleń i seminariów w celu podniesienia świadomości społeczeństwa w zakresie ryzykownego korzystania z telefonów komórkowych podczas prowadzenia samochodu
- c. Zainicjowanie kampanii społecznej poświęconej negatywnym skutkom ryzykownego korzystania z telefonów komórkowych podczas prowadzenia samochodu
- d. Organizacja ogólnokrajowej konferencji poświęconej problematyce ryzykownego korzystania z telefonów komórkowych podczas prowadzenia samochodu
- e. Publikacje naukowe dotyczące problematyki ryzykownego korzystania z telefonów komórkowych podczas prowadzenia samochodu, w tym zarówno publikacja w międzynarodowym czasopiśmie z listy ministerialnej oraz monografia w języku polskim.

Warto wskazać, że komponent kierowców projektu DBAM O MÓJ Z@SIĘG uzyskał już patronat Polskiego Związku Motorowego oraz Instytutu Transportu Samochodowego.

dr Maciej Dębski

Koordynator Naukowy Projektu