



Wpływ używania
przenośnych urządzeń
elektronicznych
przez użytkowników dróg
na bezpieczeństwo
ruchu drogowego



Wprowadzenie

Zakłócenie uwagi uczestników ruchu drogowego (zarówno kierujących pojazdami jak i pieszych) jest jednym z poważniejszych czynników ryzyka wypadków na drogach. Źródłem zakłócenia uwagi mogą być niezależne i niemożliwe do modyfikacji czynniki, takie jak warunki pogodowe czy ogólny stan zdrowia i ogólne miejscowe uwarunkowania ruchu drogowego. Stan uwagi uczestnika ruchu drogowego może jednak zostać zakłócony przez czynniki wynikające z jego zachowań, takich jak kierowanie pojazdem pod wpływem różnych substancji psychoaktywnych (w tym alkoholu i narkotyków), zażywanie przed kierowaniem leków mających wpływ na sprawność psychomotoryczną, brak odpoczynku przed podróżą, podejmowanie równoległe w czasie kierowania różnych czynności takich jak palenie tytoniu, rozmowa przez telefon komórkowy lub korzystanie z innych urządzeń elektronicznych tj. tablety lub konsole do gier. Wymienione wyżej czynniki wynikające z zachowań mogą zostać ograniczone poprzez różnego rodzaju interwencje prewencyjne oraz edukację. Szczególnie ostatnie wymienione czynniki związane z używaniem w czasie kierowania przenośnych urządzeń elektronicznych stają się szczególnie ważnym wyzwaniem dla bezpieczeństwa ruchu drogowego na świecie z powodu wzrastającej popularności oraz wielofunkcyjności tych urządzeń.

Pomimo wprowadzenia zakazów używania telefonów komórkowych bez zestawów głośno-mówiących na większości obszarów świata, w tym na terenie wszystkich państw europejskich z wyjątkiem Mołdawii, problem wypadków spowodowanych przez zakłócenie uwagi w wyniku równoległego używania sprzętu elektronicznego zaczyna być coraz bardziej odczuwany. Należy przy tym nadmienić, że wymieniony zakaz używania przez kierujących telefonów komórkowych jest łatwo technicznie obejść i jest on trudny w egzekwowaniu, trudny jest też w egzekucji ogólny zakaz używania innych przenośnych urządzeń elektronicznych podczas kierowania pojazdem. Trudno też jest rutynowo kontrolować służbom policyjnym czy kierujący faktycznie korzysta z tego typu urządzeń. Jeszcze trudniejszym zadaniem jest ustalenie po fakcie kolizji, lub wypadku drogowego, czy faktycznie używanie przenośnych urządzeń elektronicznych podczas przyczyniło się do spowodowania wypadku przez kierowcę. Zazwyczaj wypadek drogowy jest splotem wielu różnych okoliczności oraz łańcuchem czynników, które prowadzą do wypadku, a nie tylko jednej przyczyny bezpośredniej. Policja w Polsce publikując swoje raporty na temat zarejestrowanych wypadków nie podaje liczb wypadków drogowych bezpośrednio spowodowanych przez używanie przez kierowców podczas jazdy telefonów komórkowych ani liczby poszkodowanych w tego typu zdarzeniach. W Stanach Zjednoczonych Ameryki organizacja National Safety Council zajmująca się analizami bezpieczeństwa ocenia, że od 2014 roku przeciętnie nawet nieco częściej niż co czwarty wypadek na amerykańskich drogach wynikał bezpośrednio z zakłócenia uwagi przez używanie telefonu komórkowego¹. Ta sama organizacja ocenia na podstawie

¹ <https://www.nsc.org/in-the-newsroom/cell-phones-are-involved-in-an-estimated-27-percent-of-all-car-crashes-says-national-safety-council>

analiz informacji statystycznych nt. wypadków z roku 2011, że w USA nieco ponad 1,3 % wszystkich ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w tamtym czasie zginęło przez używanie przez kierowców pojazdów w różny sposób przenośnych urządzeń telefonicznych. Starsze badania pochodzące już z Europy wskazały, że w Holandii w 2004 roku 8,5% wszystkich poszkodowanych (rannych i zabitych) w wypadkach drogowych było ofiarami wypadków spowodowanych przez kierowców używających podczas jazdy telefony komórkowe. W roku 2010 we Francji wymieniony wyżej udział ofiar wypadków tego typu szacowano zaś na 10%. Dla porównania w Wielkiej Brytanii tamtejsze Ministerstwo Transportu (Department of Transport) udokumentowało, że odsetek ofiar śmiertelnych na brytyjskich drogach, które zginęły przez używanie telefonów komórkowych przez kierowców wynosił 2,5% w 2017 i obserwuje się tendencję wzrostową liczby zarówno rannych jak i zabitych w tego typu wypadkach od roku 2011. Dla porównania według badania KANTAR zleconego przez PZU w roku 2018, w Polsce 6% kierowców miało wypadek drogowy lub stłuczkę, do której doszło w wyniku korzystania z telefonu komórkowego podczas jazdy.

W Wielkiej Brytanii dane na temat częstości tego typu zdarzeń były na tyle szokujące, że postanowiono przedstawić projekt regulacji całkowicie zabraniającej używania telefonów komórkowych podczas jazdy, nawet wraz z zestawem głośnomówiącym². Takie rozwiązanie wprowadzono na kontynencie europejskim już wcześniej w Portugalii. W Polsce, według wypowiedzi ekspertów Instytutu Transportu Samochodowego (ITS), nawet co czwarty wypadek drogowy może być spowodowany przez zaburzenia uwagi kierowcy przez używanie telefonu komórkowego. Nadal jednak brakuje rzetelnych informacji na temat skali ofiar jakie powoduje używanie telefonów komórkowych przez kierowców, a dalsze badania na ten temat wymagają rozwoju.

Jak dużym czynnikiem ryzyka wypadku jest używanie telefonu komórkowego przez kierowcę pojazdem?

Jeszcze w latach dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku, kiedy rozwijała się telefonia komórkowa zauważono potencjalny wpływ rozmów telefonicznych na uwagę kierowcy i wystąpienie ryzyka wypadku drogowego. Od tamtej pory przeprowadzono szereg rzetelnych badań na temat wpływu używania urządzeń elektronicznych na bezpieczeństwo ruchu drogowego, w których wykazano, że szansa spowodowania wypadku drogowego podczas rozmowy przez telefon komórkowy jest istotnie wyższa niż kiedy takiego urządzenia nie używa się. Ostatnio przeprowadzono w 2016 roku metaanalizę autorstwa S.M. Simmons i współpracowników. Stanowi ona statystyczne i metodologiczne podsumowanie z dotychczas przeprowadzonych badań, a jej wyniki zostały opublikowane w prestiżowym czasopiśmie „Accident Analysis and Prevention”. W jej ramach uwzględniono 6 najrzetelniejszych metodologicznie badań z lat dotyczących związku różnych zachowań związanych z używaniem telefo-

² <https://www.independent.co.uk/news/uk/politics/driving-phone-hands-free-ban-uk-laws-a9055131.html>

nów komórkowych z sytuacjami krytycznie niebezpiecznymi z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego

Wyniki wyżej wymienionego przeglądu pokazały, że używanie telefonu komórkowego może zwiększać istotnie statystycznie 2,7 raza (iloraz szans-OR) zagrożenie pojawienia się niebezpiecznej sytuacji z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego³. Szansa pojawienia się niebezpiecznych sytuacji różniła się w zależności od rodzaju aktywności (Tab. 1). Przykładowo autorzy przeglądu zauważyli, że sam fakt rozmawiania przez telefon nie wpływał w badaniach istotnie statystycznie na ryzyko sytuacji krytycznie niebezpiecznych, natomiast wybieranie numeru i odbieranie telefonu istotnie zwiększało takie ryzyko. Najbardziej niebezpieczne jest pisanie podczas jazdy wiadomości SMS, które wiąże się z oderwaniem wzroku od sytuacji na jezdni i według przeprowadzonej metaanalizy ponad dziesięciokrotnie zwiększa ryzyko sytuacji niebezpiecznych.

Należy przy tym dodać, że w podobny sposób rozprasza uwagę kierującego co pisanie SMSów, używanie innych stosowanych popularnie przenośnych urządzeń elektronicznych takich jak nawigacja GPS bądź korzystanie na smartfonach podczas jazdy z coraz popularniejszych serwisów społecznościowych i narzędzi komunikacyjnych z nimi związanych. Wydaje się zatem dużym wyzwaniem nie tyle same przeprowadzanie rozmowy przez telefon komórkowy ile i również używanie podczas kierowania pojazdem wszelkiego rodzaju coraz popularniejszych wielofunkcyjnych urządzeń elektronicznych, tymczasem większość ograniczeń w przepisach drogowych odnosi się bezpośrednio tylko do okoliczności przeprowadzania rozmowy przez telefon komórkowy.

| Nazwa czynności | Iloraz szans zdarzenia sytuacji krytycznie niebezpiecznej na drodze (OR) | Przedział ufności ilorazu szans (95% CI) |
|----------------------------------|--|--|
| Wybieranie numeru | 4,04 | 2,65-6,16 |
| Rozmowa | 0,89 | 0,76-1,05 |
| Odbieranie rozmowy telefonicznej | 3,57 | 2,52-5,05 |
| Pisanie SMS/Przegląd ekranu | 10,30 | 2,38-44,67 |

Tabela 1. Iloraz szans zdarzenia sytuacji krytycznie niebezpiecznej na drodze w związku wykonywanymi czynnościami dotyczącymi wg. metaanalizy przeprowadzonej S.M. Simmons i wsp. w roku 2016

Jak często w rzeczywistości używane są telefony komórkowe podczas kierowania pojazdami Polsce?

W ostatnich latach przeprowadza się coraz więcej badań na temat faktycznego używania telefonów komórkowych przez kierujących pojazdami z uwagi na okoliczność, że dane policyjne na temat

³ Sarah M. Simmons i wsp. "Safety-critical event risk associated with cell phone tasks as measured in naturalistic driving studies: A systematic review and meta-analysis" *Accident Analysis and Prevention* 87 (2016) 161–169

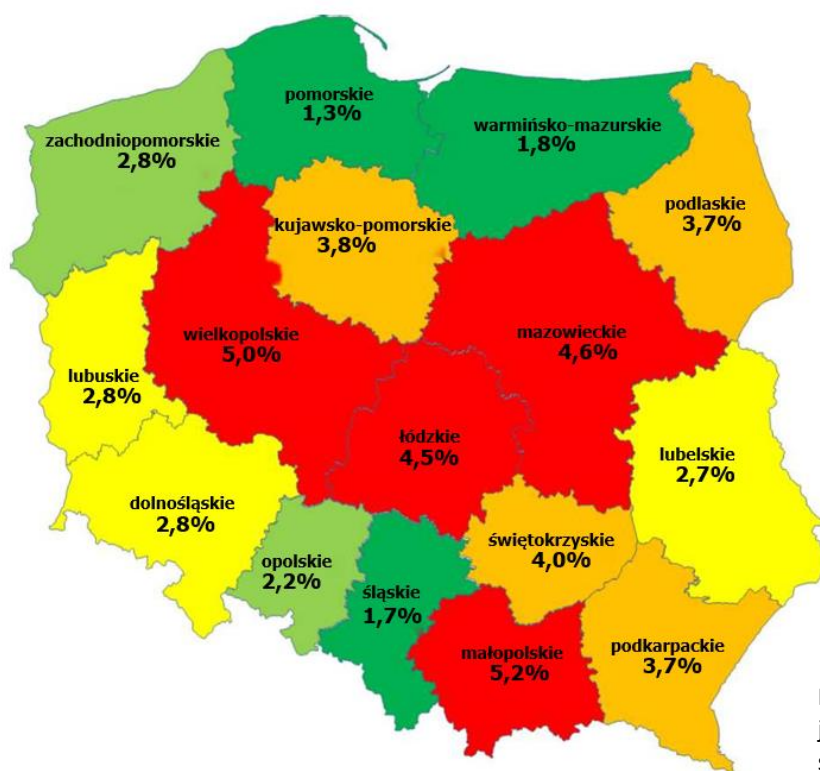
liczby ukaranych kierowców z powodu rozmowy przez telefon podczas kierowania nie są miarodajne. Przeprowadzone w latach 2015-2016 w Europie na dużej ponad 26 tysięcznej próbie badanie o akronimie ESRA⁴ (E-Survey of Road Users' Attitudes) wskazało, że 47% mężczyzn i 38% kobiet przynajmniej raz w ciągu miesiąca rozmawiało przez telefon komórkowy podczas kierowania pojazdem. Najwyższe odsetki pozytywnych odpowiedzi były obserwowane w najmłodszej grupie badanych w wieku 18-24 lata (odpowiednio 59% i 43%). Dla porównania w tym samym badaniu odsetek osób, które przyznawały się przynajmniej raz w miesiącu do kierowania pod wpływem alkoholu wynosił przeciętnie w Europie 30%, a odsetek osób nie respektujących ograniczenia prędkości na obszarze zabudowanym 65%.

Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (KRBD) i ITS kierując się niepokojącymi sygnałami ze strony Policji postanowiły przeprowadzić w roku 2014 badanie obserwacyjne na temat częstości używania przez polskich kierowców telefonów komórkowych. Badanie objęło 102 096 kierujących pojazdami⁵ w całej Polsce. Według przeprowadzonych analiz odsetek korzystających z telefonów komórkowych przez kierowców samochodów osobowych wyniósł 4,1%. W porównaniu do konkluzji z badań ESRA mówiących o większej powściągliwości w używaniu telefonów komórkowych podczas kierowania przez kobiety, w Polsce większy odsetek kobiet (4,8%) niż mężczyzn (3,9%) korzystał z telefonów podczas jazdy. Najczęściej z telefonów komórkowych podczas jazdy korzystały osoby młode (w wieku 18 -24 lat) – 4,4%, zaś najmniej rozmów przeprowadzały osoby powyżej 61 roku życia – 1,8%. W roku 2015 badania rozszerzono⁶ i zauważono spadek częstości użytkowania telefonów komórkowych przez kierujących samochodami osobowymi do 2,9% (odpowiednio 2,9% mężczyzn i 3,1% kobiet). W roku 2015 badanie pozwoliło też zobrazować różnice międzywojewódzkie (Ryc. 1) jeśli chodzi o udział kierujących prowadzących samochody osobowe. Najwyższy wskaźnik korzystania z telefonów komórkowych przez kierujących pojazdami samochodowymi zanotowano w województwach: małopolskim (5,2%), wielkopolskim (5,0%) i mazowieckim (4,6%), najniższy natomiast w województwach: pomorskim (1,3%), śląskim (1,7%) i warmińsko-mazurskim (1,8%).

⁴ Veerle Ross „ESRA: E-Survey of Road Users' Attitudes – Analysis of Safety Indicators and Predictors of Distracted Driving Behaviour” proceedings of the 6th Humanist Conference, The Hague, Netherlands, 13-14 June 2018

⁵ <https://www.its.waw.pl/7893,pl,Wlacz-Myslenie-i-wylacz-telefon.html>

⁶ P. Bany i wsp. KRBD „Korzystanie z telefonów komórkowych przez kierujących pojazdami w Polsce w 2015 roku” Warszawa, lipiec 2015



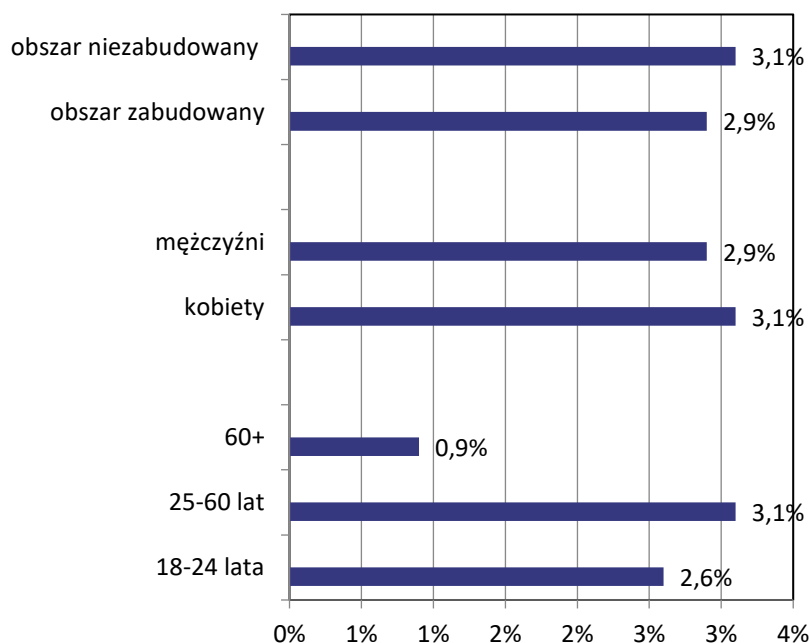
Rycina 1. Odsetek używających podczas jazdy telefonów komórkowych na podstawie badań obserwacyjnych przeprowadzonych przez ITS w poszczególnych województwach Polski w roku 2015

Porównując dane międzywojewódzkie na temat częstości używania telefonów komórkowych przez kierujących pojazdami oraz dane statystyczne Komendy Głównej Policji na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego nie można zaobserwować wyraźnej korelacji pomiędzy zarejestrowaną liczbą poszkodowanych na 100 000 ludności (zabitych i rannych) w wypadkach drogowych w poszczególnych województwach a zaobserwowanych w badaniach ITS odsetkach osób kierujących pojazdami używających telefony komórkowe. Od wielu lat najczęściej poszkodowanych na 100 000 w wypadkach komunikacyjnych jest rejestrowanych w województwach: łódzkim, pomorskim i małopolskim, a najmniej w kujawsko-pomorskim i lubelskim. Należy przy tym wziąć pod uwagę, że zróżnicowanie liczby ofiar wypadków drogowych jest zależne od wielu czynników takich jak ogólne natężenie ruchu drogowego, charakterystyka infrastruktury drogowej, stopień urbanizacji itp.

Grupą osób, która według danych Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (POBR) charakteryzuje się najbardziej ryzykownymi zachowaniami w kontekście bezpieczeństwa ruchu drogowego są młodzi mężczyźni kierującymi pojazdami w wieku 18-24 lat, którzy przyczyniają się do 26% wszystkich wypadków⁷. Obserwacje ITS dotyczące częstości używania telefonów komórkowych przez kierujących wykazały jednak, że to użytkownicy dróg ze średniej grupy wiekowej i kobiety częściej

⁷ http://www.obserwatoriumbrd.pl/pl/analizy_brd/problemy_brd/mlodzi_kierowcy/charakterystyka_grupy/

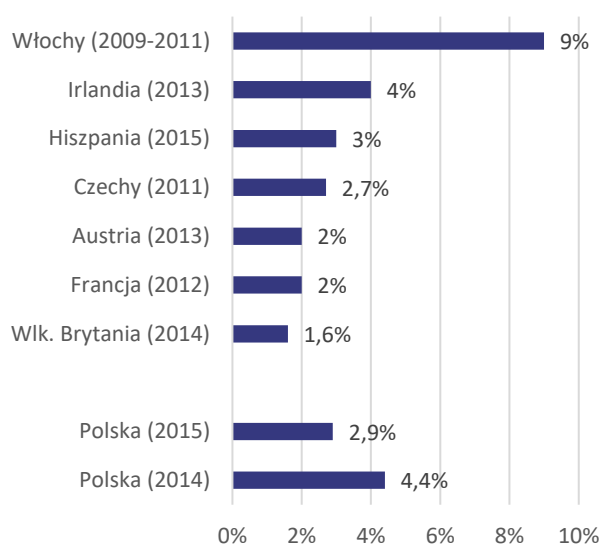
korzystają z tego typu urządzeń podczas jazdy (Ryc. 2). Kolejną trudną do interpretacji okolicznością był fakt szczególnie częstszego korzystania z telefonów komórkowych podczas jazdy na drogach ekspresowych. Zauważono też odpowiednio wyższy odsetek używających telefony komórkowe wśród kierujących pojazdami dostawczymi i ciężarowymi (odpowiednio 4,7% i 5,2%).



Rycina 2. Odsetek kierujących używających podczas jazdy telefonów komórkowych na podstawie badania obserwacyjnego ITS z roku 2015

Dane pochodzące European Road Safety Observatory (ERSO) na podstawie oszacowań z badań naukowych mówią, że odsetek kierujących używających telefonów komórkowych waha się od 1% do 11%⁸. W warunkach europejskich tylko w niektórych krajach europejskich zrealizowano badania obserwacyjne podobne do tych, które przeprowadził ITS (Ryc. 3), a co za tym idzie trudno porównać jest rzetelnie wyniki uzyskane dotychczas w Polsce.

⁸ Cell phone use while driving, European Road Safety Observatory
https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/erso-synthesis-2015-cellphone-detail_en.pdf



Rycina 3. Odsetek kierowców używających telefonów komórkowych podczas jazdy na podstawie badań obserwacyjnych przeprowadzonych w krajach europejskich (na podstawie danych zgromadzonych przez ESRO i ITS)

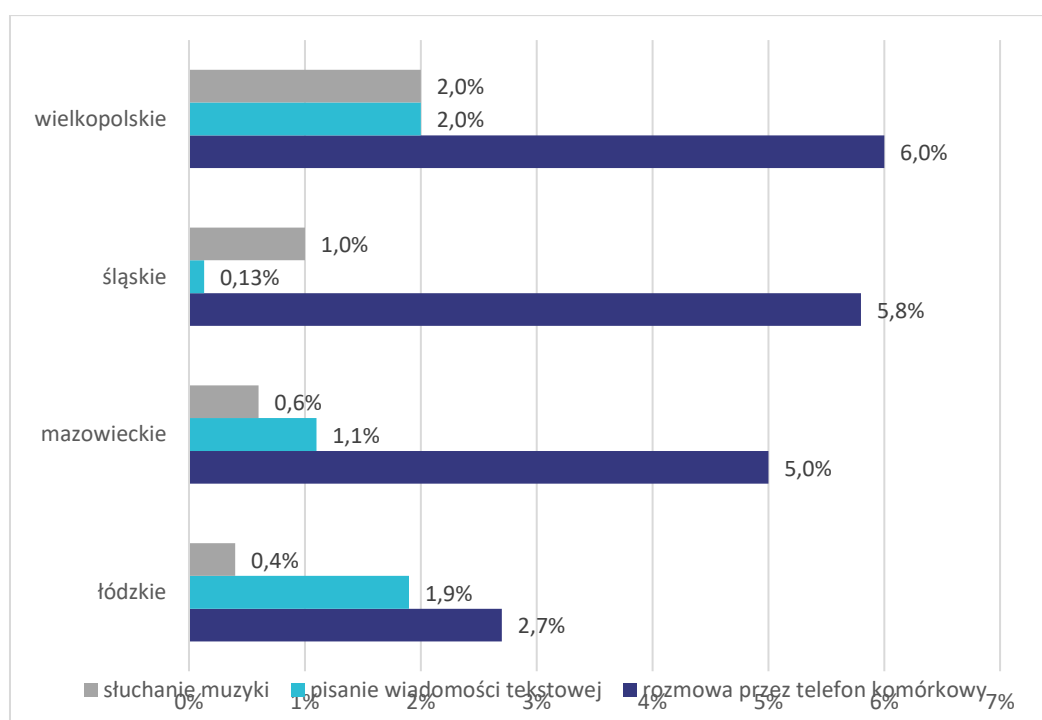
Czy w Polsce istnieje problem pieszych i innych uczestników ruchu korzystających z urządzeń elektronicznych podczas korzystania z infrastruktury drogowej?

W kontekście bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce ważnym wskazywanym przez wielu ekspertów z POBR czynnikiem jest relatywnie duży udział wśród ofiar wypadków niechronionych uczestników ruchu drogowego czyli pieszych i rowerzystów, którzy stanowią blisko co piątą ofiarę wypadków drogowych. Wobec tego szczególnym zagadnieniem w polskich warunkach jest zjawisko częstości używania urządzeń elektronicznych mających zdolność do rozpraszania uwagi przez grupę pieszych i rowerzystów. Dotychczas przeprowadzane badania wskazują na związek rozproszonej uwagi pieszych z większym ryzykiem potrącenia przez inny pojazd. Według danych kanadyjskich nawet 31% ofiar śmiertelnych potrąceń wśród pieszych⁹ wynikało z ich zakłóconej uwagi przez używanie przenośnych urządzeń elektronicznych - używanie telefonu komórkowego lub słuchania muzyki na słuchawkach.

Również i problem używania telefonów komórkowych przez niechronionych uczestników ruchu drogowego stanowił zainteresowanie badań ITS. W wymienionym już wyżej badaniu ITS z roku 2015 oszacowano, że odsetek rowerzystów korzystających podczas jazdy z aparatów telefonów komórkowych wynosił 1% i był znacznie niższy niż w przypadku innych pojazdów, choć według przeprowadzonych analiz najrzadziej korzystali z tego typu urządzeń kierowcy motocyklami i motorowerami - nie zarejestrowano ani jednego takiego przypadku.

⁹ BC Injury Research and Prevention Unit. Injury Insight. 2017 <http://www.injuryresearch.bc.ca/wp-content/uploads/2017/05/Injury-Insight-Pedestrian-Safety-May-2017-FINAL.pdf>

W lecie bieżącego roku ITS opublikował za to badania dotyczące obserwacji zachowań pieszych i ich interakcji z innymi kierującymi¹⁰. Badania obejmowały województwa: łódzkie, mazowieckie, śląskie i wielkopolskie oraz były prowadzone przez kwestionariusze ankietowe i obserwacje terenowe. Według nich udział procentowy pieszych rozmawiających przez telefon w czasie przechodzenia przez jezdnię był najwyższy w woj. wielkopolskim i wynosił 6%, a najniższy w woj. śląskim i wynosił 2,7%. Autorzy badania zbadali też częstotliwość udziału procentowego pieszych piszących wiadomości tekstowe w czasie przechodzenia przez jezdnię i tutaj podobnie najwyższy odsetek zaobserwowano w woj. wielkopolskim – 2%, a najniższy był w łódzkim 0,4% (Ryc. 4). Należy przy tym wymienić, że eksperci ITS uznali na podstawie udziału wypadków z pieszymi woj. zachodniopomorskie, śląskie oraz kujawsko-pomorskie jako regiony Polski o bardzo niskim bezpieczeństwie pieszych na drogach.



Rycina 4. Odsetek pieszych używających urządzenia elektroniczne podczas przekraczania jezdni na podstawie badania obserwacyjnego ITS z roku 2019

Wyniki uzyskane w wyżej wymienionym badaniu skłaniają ku przesłance, że częstotliwość korzystania z telefonów komórkowych podczas przekraczania jezdni może być znacznie wyższa od częstości korzystania z tych samych urządzeń przez kierujących pojazdami. Wciąż jednak istnieje potrzeba dalszych szerszych i bardziej pogłębionych analiz w tym obszarze. Należy przy tym wspomnieć, że wyniki otrzymane w badaniu ITS są dosyć zbliżone do oszacowań przeprowadzonych przez Kantar na rzecz PZU według, których odsetek pieszych przekraczających jezdnię i używających telefonu komórkowego wynosił 5% w Warszawie oraz 1% w Wołominie.

¹⁰ M. Dąbrowska-Loranc, P. Skoczyński, J. Wacowska-Ślęzak i inni. Badania zachowań pieszych i relacji pieszy-kierowca wrzesień – grudzień 2018 r, Warszawa, lipiec 2019

Jak wygląda deklarowana przez Polaków częstotliwość używania urządzeń elektronicznych podczas kierowania pojazdami?

Oprócz wymienionych już wyżej badań i analiz dotyczących rozpowszechnienia używania urządzeń elektronicznych zbadano również opinie i postawy różnych uczestników ruchu drogowego odnośnie postaw wobec używania różnego rodzaju urządzeń elektronicznych w trakcie kierowania. Dorobek tych badań zarówno w Polsce jak i Europie jest dosyć duży i obejmuje on szereg badań społecznych, z których najważniejsze stanowią w kontekście Polski międzynarodowe badanie ESRA-2 (E-Survey of Road Users' Attitudes)¹¹ z roku 2018 przeprowadzone w 52 krajach świata, badanie CBOS z 2017 roku dotyczące zachowań związanych z używaniem telefonów komórkowych przeprowadzone na próbie 573 kierowców¹² jak i badanie pracowni Kantar przeprowadzone na próbie 803 kierowców przeprowadzone w 2019 roku.

Badanie ESRA-2 dostarcza dosyć niepokojących danych dotyczących deklarowanych zachowań polskich kierowców odnośnie używania urządzeń elektronicznych. Polacy wśród badanych dwudziestu krajów europejskich częściej deklarowali korzystanie z telefonu komórkowego w różny sposób podczas kierowania pojazdem niż przeciętnie w badanych krajach europejskich. W ciągu ostatnich 30 dni używanie telefonu komórkowego bez zestawu głośnomówiącego deklarowało 42,1% badanych vs. 28,6% przeciętnie w 20 badanych krajach europejskich. W przypadku pisania wiadomości SMS odsetek ten wynosił 26,7% i był już zbliżony do poziomu badanych krajów europejskich dla których średnia wynosiła 24,2% (Ryc. 5 i 6). Można też zauważyć na podstawie omawianego badania, że niski udział kierowców deklarujących używanie telefonu komórkowego był charakterystyczny dla wielu państw cechujących się bardzo wysokim bezpieczeństwem na drogach tj. Holandia i Wielka Brytania.

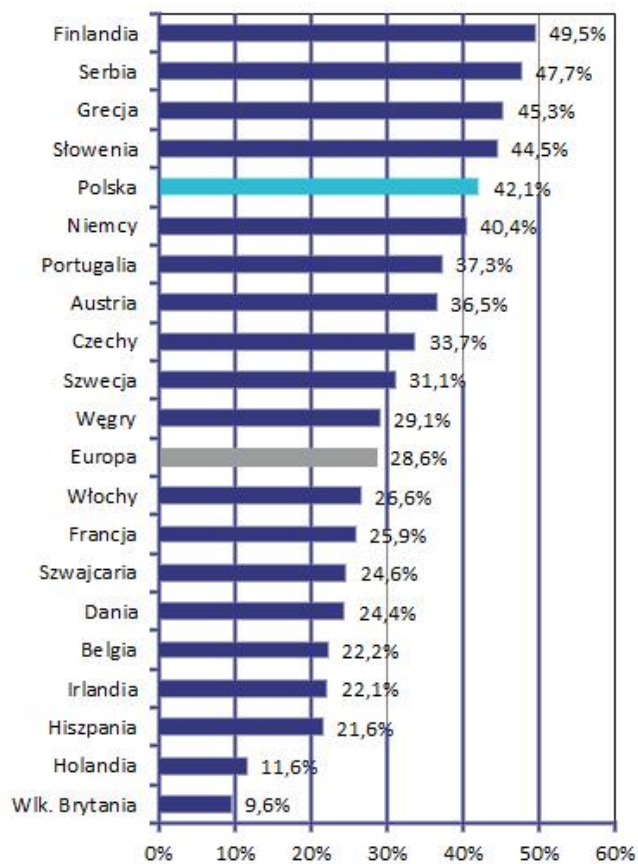
Według badania Kantar zleconego przez PZU omawiane wyżej odsetki te są jeszcze wyższe. Pisanie SMSów lub korzystanie z komunikatorów internetowych zdarzało się 40% kierowców, a rozmawianie przez telefon komórkowy bez zestawu głośnomówiącego 57% kierowców. Trzeba przy tym wspomnieć, że w badaniu ESRA zadano inne pytanie diagnostyczne – pytano o okres ostatnich 30 dni natomiast w badaniu PZU pytano ogólnie o deklarację używania w różny sposób urządzeń. Ciekawie kształtowały się deklaracje odnośnie doświadczeń kierowców jako pasażerów. 55% badanych w badaniu Kantar od czasu do czasu, często, lub bardzo często doświadczyło jazdy z kierowcą rozmawiającym z telefonem przy uchu, w badaniu CBOS odsetek ten wynosił zaś 39%. W przypadkach kiedy kierowca pisał wiadomości lub używał komunikatora odsetki te wynosiły zaś 28% w badaniu Kantar i 9% w przypadku badania CBOS.

Deklarowane wyżej zachowania stanowiły też o pewnej niekonsekwencji postaw i zachowań polskich kierowców, gdyż według wymienionego już badania Kantar używanie komunikatorów interne-

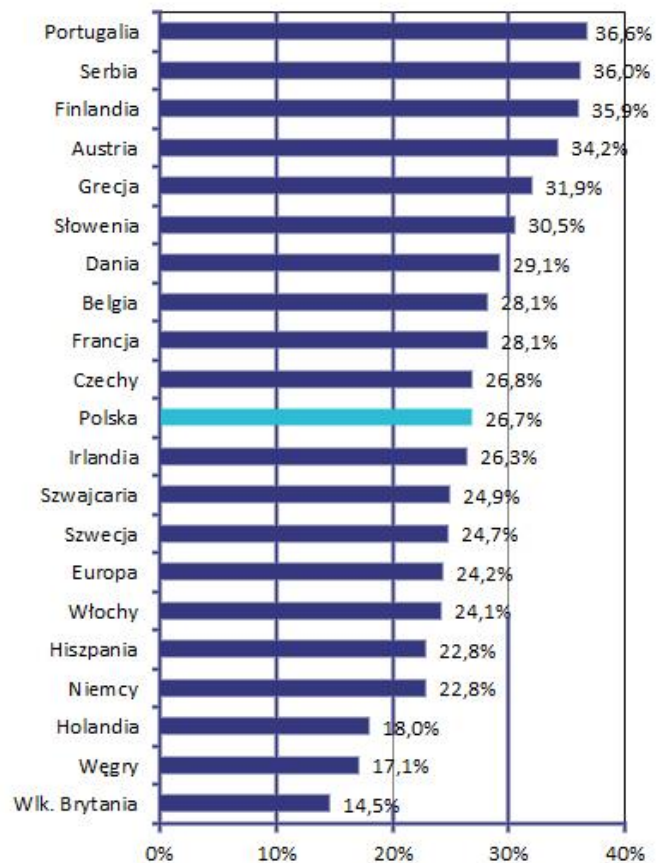
¹¹ Pires, C., Areal, A., Trigo, J. (2019) Distraction (mobilephone use). ESRA2 Thematic report Nr. 3. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes), Lisboa 2019

¹² Komunikat z Badań Nr. 82/2017 Używanie telefonów komórkowych za kierownicą

towych lub SMS podczas kierowania uznano za niebezpieczne 95% respondentów, natomiast rozmowę przez telefon komórkowy przy uchu uznano za niebezpieczną 93% respondentów.



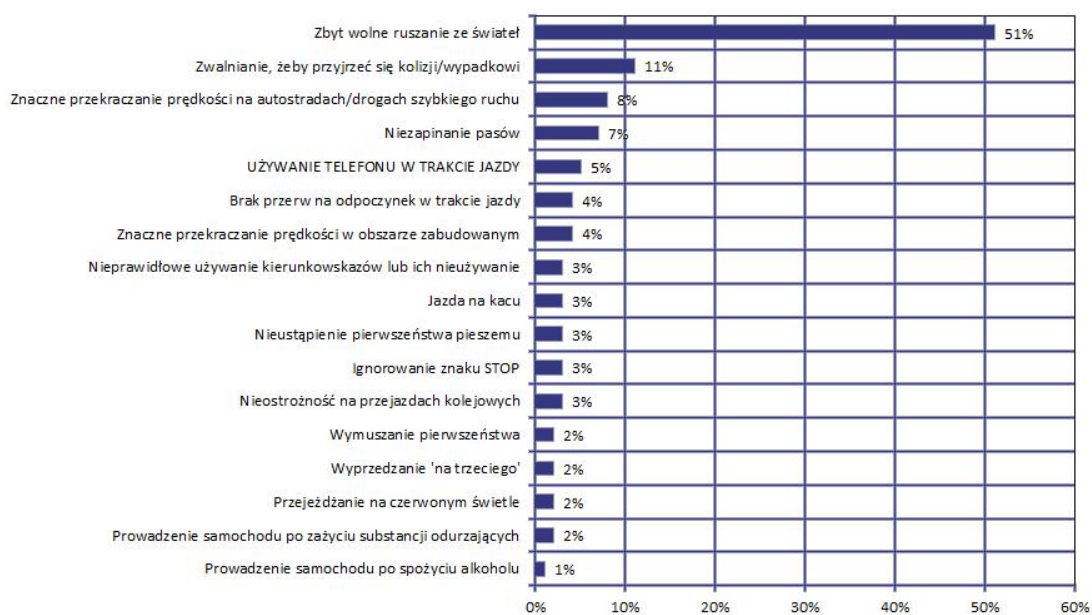
Rycina 5. Odsetek kierowców deklarujących używania telefonów komórkowych przy uchu podczas kierowania w ciągu ostatnich 30 dni w badanych krajach Europy według badania ESRA-2 z 2018 roku



Rycina 6. Odsetek kierowców deklarujących pisanie wiadomości tekstowych lub korzystających z komunikatorów tekstowych podczas kierowania w ciągu ostatnich 30 dni w badanych krajach Europy według badania ESRA-2 z 2018 roku

Czy polscy kierowcy odznaczają się jakimiś szczególnymi postawami wobec używania urządzeń elektronicznych podczas kierowania?

Zarówno wspomniane już wyżej badanie firmy Kantar na rzecz PZU z bieżącego roku jak i badanie CBOS z 2017 roku wskazują, że dość powszechna jest świadomość polskich kierowców odnośnie zagrożeń jakie niesie za sobą używanie różnego rodzaju urządzeń elektronicznych podczas kierowania pojazdem. Tylko 3% respondentów w badaniu Kantar i 2% respondentów w badaniu CBOS z 2017 roku uważało, że rozmawianie przez telefon komórkowy podczas kierowania nie niesie żadnego zagrożenia. Jednocześnie według badania Kantar tylko 27% kierujących uważa za niebezpieczną dla bezpieczeństwa ruchu drogowego obsługę nawigacji, która często do obsługi wymaga jednak od kierującego systematycznego odrywania uwagi od sytuacji na drodze porównywalnego do obsługi np. serwisów społecznościowych na telefonie komórkowym. Trzeba przy tym nadmienić, że w badaniu Kantar polscy kierowcy uważali za najbardziej zagrażające niebezpieczeństwu kierowanie po spożyciu alkoholu i pod wpływem substancji odurzających, zaledwie 1-2% respondentów uważało tego typu zachowania za bezpieczne. Za najmniej niebezpieczne uważano zaś zbyt wolne ruszanie ze świateł (Ryc. 7). Wyniki otrzymane w badaniu Kantar są w tym zakresie spójne z wynikami jakie otrzymano w międzynarodowym badaniu ESRA-2, w którym też badano akceptowalność przez kierowców zachowań związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego w tym i w Polsce. W przypadku rozmawiania przez telefon komórkowy bez zestawu głośnomówiącego akceptowalność tego typu zachowań przez kierowców w Polsce w badaniu ESRA-2 oceniono na ok. 6%, a w przypadku pisania wiadomości tekstowych i korzystania z komunikatorów odsetek ten wynosił 3,5%.



Rycina 6. Odsetek kierowców deklarujących jako w pełni bezpieczne wybrane zachowania według badania Kantar z 2019 roku przeprowadzonego na zlecenie PZU

W badaniu Kantar przeprowadzonym na zlecenie PZU zaobserwowano, że im dłuższy staż za kierownicą tym mniejszy odsetek respondentów deklarujących, że używanie telefonu komórkowego podczas kierowania pojazdem jest bardzo niebezpieczne. Dla kierowców ze stażem poniżej 7 lat odsetek takich odpowiedzi wynosił 77% zaś u kierowców ze stażem za kierownicą powyżej 16 lat wynosił już tylko 64%. Wyniki te są spójne z obserwacjami badawczymi ITS z roku 2015 odnośnie udziału kierowców posługujących się telefonami komórkowymi podczas jazdy. Kierowcy ze średniej grupy wiekowej w wieku 25-60 lat nieznacznie częściej używali tego typu urządzeń niż kierowcy poniżej 25 lat. Najwyższy udział kierowców rozmawiających przez telefon komórkowy podczas jazdy (ponad 5%) zaobserwowano w przypadku pojazdów dostawczych i ciężarowych. Zazwyczaj tego typu pojazdy są kierowane przez osoby o wyższym stażu w roli kierowcy.

W kontekście postaw kierowców wobec używania urządzeń elektronicznych ciekawe wyniki przyniosło też badanie ESRA-2, z których wynika że relatywnie wyższy odsetek polskich kierowców niż przeciętnie w Europie deklaruje umiejętność jednoczesnego kierowania pojazdem i używania telefonu komórkowego przy uchu (10,2% vs. 7,9% przeciętnie w badanych krajach Europy). W przypadku pisania wiadomości i używania komunikatorów odsetek kierowców deklarujących posiadanie takiej umiejętności w Polsce wynosił 7,9% vs. 4,9% przeciętnie w badanych krajach Europy. W tym samym badaniu ESRA-2 można było zauważyć, że w porównaniu do innych badanych krajów Europy polscy kierowcy przy dużej świadomości na temat zagrożeń jakie niesie ze sobą używanie przenośnych urządzeń elektronicznych podczas kierowania pojazdem jednocześnie relatywnie często podejmują zachowania i znajdowali się na czele Europy jeśli chodzi o rozmijanie się deklarowanej wiedzy z podejmowanymi zachowaniami.

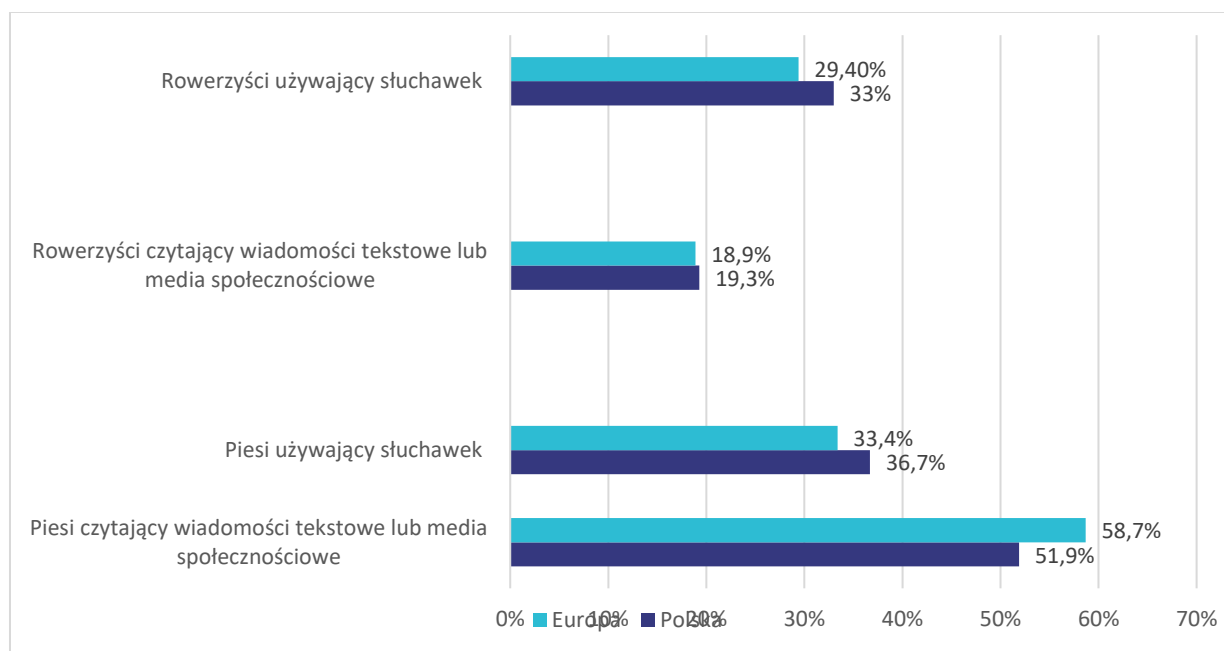
Jak często polscy piesi i rowerzyści deklarują używanie różnych urządzeń elektronicznych?

ITS w Polsce zaczął rozwijać w zeszłym roku dopiero badania dotyczące skali używania różnego rodzaju urządzeń elektronicznych przez pieszych. Brakuje za to informacji na temat postaw i zachowań rowerzystów w tym względzie. Częściowo odpowiedź przynoszą zeszłoroczne międzynarodowe badania ESRA-2. Pomimo dużej rejestrowanej w Polsce liczbie ofiar wypadków drogowych z udziałem pieszych i rowerzystów to wymienione badanie nie wskazało by polscy piesi i rowerzyści wykazywali się na tle innych państw europejskich szczególnie niepokojącymi deklaracjami odnośnie swoich zachowań związanymi z używaniem przenośnych urządzeń elektronicznych.

Zaobserwowano, że niższy odsetek polskich pieszych niż przeciętnie w Europie deklarował w ostatnich 30 dniach przekraczanie jezdni sprawdzając wiadomość tekstową lub sprawdzając media społecznościowe 51,9% w Polsce vs. 58,7% w badanych krajach Europy¹³. W przypadku rowerzystów

¹³ Country fact sheet Poland. ESRA2_2018 survey (E-Survey of Road users' Attitudes). Brussels, Belgium: Vias institute 2019

i pieszych można było zauważyć za to częstsze deklarowane używanie słuchawek na uszach (odpowiednio 36,7% pieszych i 33% rowerzystów) (Ryc. 8)



Rycina 8. Odsetek pieszych i rowerzystów używających różne urządzenia elektroniczne w ciągu ostatnich 30 dni w badanych krajach Europy według badania ESRA-2 z 2018 roku

Jak sobie radzić z problemem z punktu widzenia interwencji z zakresu zdrowia publicznego?

Istnieje relatywnie niewiele publikacji naukowych nt. prewencji niezamierzonych urazów, do których zaliczają się wypadki drogowe z udziałem pieszych i pojazdów z powodu rozproszeń wynikających z używania urządzeń elektronicznych. Rozproszenia doczekały się opisu systematyzującego i w zakresie rozproszonej jazdy termin ten definiowany jest jako: podejmowanie aktywności takich jak jedzenie, nakładanie make-up'u czytanie, palenie, rozmawianie oraz używanie telefonów komórkowych i innych elektronicznych urządzeń przenośnych (National Highway Traffic Safety Administration, 2006). Podobne rozproszenia towarzyszą przemieszczaniu się innymi środkami transportu (rowery, hulajnogi, deskorolki) czy podróży pieszej. Te rozproszenia mogą być wizualne (odrywanie oczu od drogi podróży), manualne (odrywanie rąk od kierownicy), poznawcze (rozproszenie uwagi) (National Highway Traffic Safety Administration, 2012b) .

Na podstawie przeglądu literatury odnaleziono dowody skuteczności interwencji przeciwdziałających urazom komunikacyjnych, których powodem są rozproszenia uwagi z powodu korzystania z urządzeń elektronicznej. Jedną z takich interwencji są programy edukacyjne (Overton, Rives, Hecht, Shafi, & Gandhi, 2015). Silne przekonanie o zaletach nie korzystania z telefonu podczas jazdy jest

związane z niższą częstością podejmowania ryzykownych zachowań dlatego programy, które koncentrują się na podkreślaniu zalet z jazdy bez rozproszeń wydają się bardziej efektywne niż polegające na podkreślaniu negatywnych konsekwencji.

W edukacji warto zwracać uwagę na negatywne normy społeczne funkcjonujące szczególnie wśród młodych kierowców i kierowac działania do grup, które cechują się największym ryzykiem niebezpiecznej jazdy (Hafetz, Jacobsohn, García-España, Curry, & Winston, 2010). Badania pokazują, że takie grupy kontynuują niebezpieczne zachowania kiedy są one akceptowane w ich środowisku oraz gdy nie grożą za nie konsekwencje (brak stosownych regulacji lub ich przestrzegania) (Riquelme, Al-Sammak, & Rios, 2010). Jeden z takich programów o nazwie BITZ – Be In The Zone polegał na edukacji studenckich liderów w lokalnym szpitalu pediatrycznym. Następnie liderzy ci prowadzili edukację rówieśniczą w swoich szkołach. W konsekwencji prowadzenia działań liczba osób piszących smsy w trakcie jazdy zdecydowanie zmalała (Unni, Morrow, Shultz, & Tian, 2013). Wielopłaszczyznowe programy angażujące nauczycieli, społeczność lokalną czy personel medyczny wydają się być bardziej efektywne (Juarez, 2006). Powinny się także skupiać na umiejętności redukcji ryzykownych zachowań na drodze oraz na budowaniu asertywności w obszarze używania alkoholu czy narkotyków (Senserrick et al., 2009).

Wiedza o prewencji urazów jest lepiej przyjmowana od osób cieszących się autorytetem, z którymi odbiorcy mają dobre relacje i gdzie istnieje wsparcie dla takich zachowań z otoczeniu. Taka wiedza może być wzmocniona przez ekspertów, instytucje czy lokalne organizacje (Cohen & Swift, 1999). Dlatego kampanie edukacyjne dotyczące kwestii moralnych rozproszonej jazdy mogą być efektywne, skupiając uwagę społeczeństwa. Trzeba jednak pamiętać, że nie wszystkie grupy społeczne będą wrażliwe na takie przekazy (Lerner, 2011) i dlatego konieczne są również działania prawne oraz zmiana infrastruktury. Jednym z przykładów skutecznego sposobu unikania wypadków pieszych jest budowa barierek przed przejściami dla pieszych czy kładek dla przechodniów (Fraser, 2011).

Odnaleziono również dowody na skuteczność działań prewencyjnych w zakresie mobilizowania kierowców do bezpiecznej jazdy wolnej od rozproszeń. Należą do nich:

- system stopniowego uzyskiwania prawa jazdy (ang. Graduated Driver Licensing) (Salam et al., 2016)
- uchwalanie prawnych ograniczeń (np. używania urządzeń elektronicznych podczas jazdy) i podwyższanie kar za łamanie przepisów
- zwiększanie nadzoru policji (kontroli)
- kampanie edukacyjne w mediach społecznościach i na drogach
- oznakowanie akustyczne
- progi zwalniające (Staton et al., 2016)

- podwyższenie widzialności pieszych uczestników ruchu: począwszy od oświetlenia dróg i przejść dla pieszych po zawieszki odblaskowe, materiały fluorescencyjne, oświetlenie osobiste, (Porchia, Baldasseroni, Dellisanti, Lorini, & Bonaccorsi, 2014) (Kwan & Mapstone, 2009)

Warto też pamiętać, że sami kierowcy stosują różne metody, które w ich mniemaniu mają zwiększyć bezpieczeństwo podczas czynności rozpraszających: zatrzymanie auta, zjechanie na pobocze, zmniejszenie szybkości, zwiększenie odległości od poprzedzającego samochodu (Young & Lenné, 2010).

Również WHO dostrzegają problem wypadków komunikacyjnych, w których rosnący udział mają rozproszenie uwagi spowodowane przez urządzenia elektroniczne. Organizacja wskazywała w swoich raportach na możliwe działania prewencyjne. W zakresie prewencji wypadków komunikacyjnych WHO w raporcie „World report on road traffic injury prevention” rekomenduje m.in. dodatkowo rozdzielanie szlaków komunikacyjnych, po których poruszają się pieszy, rowerzyści czy kierowcy.

Natomiast w opracowaniu poświęconym prewencji urazów wśród nieletnich jest raport WHO z 2008 pt. „World report on child injury prevention”. Opisano w nim w jaki sposób wiele krajów rozwinęło strategie zapobiegawcze w postaci stosownych przepisów prawnych, modyfikacji otoczenia i środowiska, środków ochrony życia i zdrowia czy edukacji w celu zapobiegania urazów. Celem tych strategii jest zmiana zachowań prowadzących do powstawania możliwych do uniknięcia urazów.

Wybrane piśmiennictwo dotyczące interwencji z zakresu zdrowia publicznego na temat problemu używania przenośnych urządzeń elektronicznych podczas kierowania pojazdem:

- Cohen, L., & Swift, S. (1999). The spectrum of prevention: developing a comprehensive approach to injury prevention. *Injury Prevention*, 5(3), 203–207. <https://doi.org/10.1136/ip.5.3.203>
- Fraser, B. (2011). Pedestrians at risk in Peru. *Lancet*, 377(9765), 543–544. [https://doi.org/10.1016/S0140-6736\(11\)60185-2](https://doi.org/10.1016/S0140-6736(11)60185-2)
- Hafetz, J. S., Jacobsohn, L. S., García-España, J. F., Curry, A. E., & Winston, F. K. (2010). Adolescent drivers' perceptions of the advantages and disadvantages of abstention from in-vehicle cell phone use. *Accident Analysis and Prevention*, 42(6), 1570–1576. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2010.03.015>
- Juarez, P. (2006). A conceptual framework for reducing risky teen driving behaviors among minority youth. *Injury Prevention*, 12(suppl 1), i49–i55. <https://doi.org/10.1136/ip.2006.012872>
- Kwan, I., & Mapstone, J. (2009). Interventions for increasing pedestrian and cyclist visibility for the prevention of death and injuries. *Cochrane Database of Systematic Reviews*. <https://doi.org/10.1002/14651858.CD003438.pub2>
- Lerner, B. H. (2011). Drunk driving, distracted driving, moralism, and public health. *New England Journal of Medicine*, 365(10), 879–881. <https://doi.org/10.1056/NEJMp1106640>
- Overton, T. L., Rives, T. E., Hecht, C., Shafi, S., & Gandhi, R. R. (2015). Distracted driving: prevalence, problems, and prevention. *International Journal of Injury Control and Safety Promotion*, 22(3), 187–192. <https://doi.org/10.1080/17457300.2013.879482>
- Porchia, B. R., Baldasseroni, A., Dellisanti, C., Lorini, C., & Bonaccorsi, G. (2014). Effectiveness of two interventions in preventing traffic accidents: a systematic review. *Annali Di Igiene* 26(1), 63–75.

- <https://doi.org/10.7416/ai.2014.1959>
- Riquelme, H. E., Al-Sammak, F. S., & Rios, R. E. (2010). Social influences among young drivers on talking on the mobile phone while driving. *Traffic Injury Prevention*, 11(2):127-132.
<https://doi.org/10.1080/15389580903536712>
- Salam, R. A., Arshad, A., Das, J. K., Khan, M. N., Mahmood, W., Freedman, S. B., & Bhutta, Z. A. (2016). Interventions to Prevent Unintentional Injuries Among Adolescents: A Systematic Review and Meta-Analysis. *Journal of Adolescent Health*, 59(4), S76-S87.
<https://doi.org/10.1016/j.jadohealth.2016.07.024>
- Senserrick, T., Ivers, R., Boufous, S., Chen, H.-Y., Norton, R., Stevenson, M., ... Zask, A. (2009). Young Driver Education Programs That Build Resilience Have Potential to Reduce Road Crashes. *Pediatrics*, 124(5), 1287-1292. <https://doi.org/10.1542/peds.2009-0659>
- Staton, C., Vissoci, J., Gong, E., Toomey, N., Wafula, R., Abdelgadir, J., ... Hocker, M. (2016). Road Traffic Injury Prevention Initiatives: A Systematic Review and Metasummary of Effectiveness in Low and Middle Income Countries. *PLOS ONE*, 11(1), e0144971.
<https://doi.org/10.1371/journal.pone.0144971>
- Toroyan, T., Peden, M. M., & Iyach, K. (2013). WHO launches second global status report on road safety. *Injury Prevention : Journal of the International Society for Child and Adolescent Injury Prevention*, 19(2), 150. <https://doi.org/10.1136/injuryprev-2013-040775>
- Unni, P., Morrow, S. E., Shultz, B. L., & Tian, T. T. (2013). A pilot hospital-school educational program to address teen motor vehicle safety. *Journal of Trauma and Acute Care Surgery*, 75, S285-S289.
<https://doi.org/10.1097/TA.0b013e31828f9aa4>
- Young, K. L., & Lenné, M. G. (2010). Driver engagement in distracting activities and the strategies used to minimise risk. *Safety Science*, 48(3), 326-332. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2009.10.008>



Z myślą o bezpieczeństwie

Przygotowanie raportu sfinansowano z funduszu prewencyjnego PZU