

Projekt prewencyjny „Nie tracę głowy na drodze”

UMOTYWOWANIE

Projekt prewencyjny „Nie tracę głowy na drodze” ma na celu ochronę młodzieży licealnej przed wypadkami komunikacyjnymi na skutek rozproszenia i korzystania z urządzeń mobilnych w ruchu drogowym. Jego nadrzędnym celem jest zmniejszenie liczby wypadków z udziałem młodych kierowców oraz pieszych na skutek 1) zmiany przekonań i nawyków związanych z obsługą urządzeń mobilnych w ruchu drogowym, 2) przekazania młodzieży technik uważności (ang. mindfulness) utrwalających zmiany postaw i zachowań oraz 3) tworzenia trendu na odpowiedzialne i bezpieczne korzystanie z urządzeń mobilnych.

Jak wynika z policyjnych statystyk z roku 2017 najwyższy wskaźnik ofiar na 1 mln populacji odnotowany został właśnie w przedziale wiekowym 18-24 lata. Największą liczbę wypadków ze skutkiem śmiertelnym, w odniesieniu do populacji kategorii wiekowej, spowodowali kierujący w wieku 18-24 lata - młodzi kierowcy byli sprawcami 5 550 wypadków (417 ze skutkiem śmiertelnym) i spowodowali śmierć 468 osób. Doszło także do:

- 203 wypadków z winy motocyklisty w wieku 18-24,
- 196 wypadków z winy pieszego w wieku 18-24,
- 124 wypadków z winy rowerzysty w wieku 18-24,
- 110 wypadków z winy motorowerzysty w wieku 18-24.

Na skutek tych wypadków śmierć poniosły 52 osoby, a 746 zostało rannych.

Warszawa należy do najbardziej niebezpiecznych pod względem liczby wypadków drogowych miast Polski, a wskaźnik liczby zabitych na 100 wypadków wynosi 10,3 (dla Polski – 9; najwyższy w Europie w 2016 r.).

Badania przeprowadzone w latach 2015-2016 przez Centrum Doradztwa i Badań Społecznych SOCJOGRAM we współpracy z Uniwersytetem Gdańskim na próbie ponad 21 tys. młodych Polaków (12-18 lat) wykazały, że 10-15% młodzieży zdradza symptomy uzależnienia od telefonów komórkowych. Dla celów projektu prewencyjnego „Nie tracę głowy na drodze”

chcemy wyróżnić dane mówiące o wpływie nawykowego i nadmiernego używania telefonów na bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

Po pierwsze, badanie ujawniło, że 35% młodzieży czuje silną potrzebę odpisania na SMS/e-mail natychmiast po jego otrzymaniu, a 25,6% często zerka telefon komórkowy, aby sprawdzić, czy ktoś napisał. Wiele przemawia za tym, że ten sam przymus młodzi ludzie będą odczuwali w trakcie prowadzenia samochodu. Prawdopodobieństwo wysyłania i czytania SMS-ów oraz odbierania i wykonywania połączeń podczas jazdy najsilniej bowiem zależy od tego, czy w życiu codziennym dana osoba robi to automatycznie, bezrefleksyjnie, nawykowo. Przykładowe twierdzenia potwierdzające skłonność do nawykowego korzystania z telefonu są następujące: „Robię to bez namysłu”, „Zaczynam to robić, zanim sobie uświadomię, że to robię”, „To jest typowe dla mnie”, „To należy do moich rutynowych czynności dnia codziennego”, „Nie muszę za wiele myśleć podczas robienia tego” (Bayer, Campbell, 2012).

Po drugie, badanie SOCJOGRAMU ujawniło, że postawy wobec używania telefonów w trakcie jazdy kształtują się bardzo wcześnie, jeszcze przed uzyskaniem uprawnień do kierowania pojazdem.

- Aż 20% młodzieży nie widzi nic złego w fakcie prowadzenia samochodu i korzystaniu w tym czasie z urządzeń mobilnych w niedozwolony sposób;
- Co piąta młoda osoba (19,4%) lat dopuszcza możliwość dyskretnego korzystania z telefonu komórkowego w trakcie prowadzenia pojazdu bez zestawu głośnomówiącego;
- 7,5% badanych osób wyraża przekonanie, że można korzystać z telefonu komórkowego w trakcie prowadzenia samochodu bez większych przeszkód;
- Co dziesiąty uczestnik prowadzonych badań (10,1%) przyznaje, że czasem "łapie się" na tym, że nie wie, jak przebył drogę z punktu A do punktu B, bo tak bardzo był zaabsorbowany korzystaniem z telefonu komórkowego;
- 12,8% młodzieży odbiera połączenia telefoniczne nawet w sytuacjach, w których może stwarzać to zagrożenie, np. na przejściu dla pieszych, kiedy prowadzi samochód.

Mimo tego, że większość osób w tym wieku nie posiada jeszcze uprawnień do prowadzenia samochodu, to powyższy sposób myślenia może nasilać skłonność do ryzykownych zachowań na drodze, gdy kandydaci dołączą do grona kierowców. Istnieje zatem bardzo wysokie prawdopodobieństwo, że z chwilą uzyskania prawa jazdy, młodzi ludzie będą poruszać się po drogach z telefonem w ręce.

Młodzi kierowcy (do 24 roku życia) są grupą wymagającą szczególnej opieki prewencyjnej. W porównaniu do doświadczonych kierowców, młodzi kierowcy częściej są odpowiedzialni lub częściowo odpowiedzialni za spowodowanie kolizji, wypadku lub sytuacji bliskiej wypadkowi w wyniku angażowania się w czynności rozpraszające uwagę. Alarmujące jest to, że 75% młodych kierowców preferuje pisanie wiadomości tekstowych dwiema rękami. W przypadku młodych kierowców wysyłanie i odczytywanie wiadomości tekstowych 4-krotnie zwiększa ryzyko wypadku, a sięganie po telefon 7-krotnie (Klauer i in. 2014). Najczęściej czytają i odpowiadają na wiadomości niż inicjują wymianę (Atchley, Atwood, Boulton, 2011).

Według badania przeprowadzonego w październiku 2018 roku przez badaczy z Wydziału Dziennikarstwa, Informacji i Bibliologii UW, Wydziału Psychologii UW oraz panelu badawczego Ariadna aż u 21 proc. respondentów w wieku 15-24 lat występuje wysokie FOMO (ang. Fear of Missing Out), a u 69% - średnie. FOMO to "wszechogarniający lęk, wynikający z przecucia, że inne osoby w danym momencie przeżywają bardzo satysfakcjonujące doświadczenia, w których ja nie uczestniczę", który prowadzi do nawykowego, uzależnieniowego korzystania m.in. ze smartfonów. Według badania aż 25% osób z wysokim FOMO korzysta z urządzeń mobilnych podczas prowadzenia samochodu, a 29% - przechodząc przez ulicę.

Konieczność wczesnej prewencji w zakresie posługiwania się nowoczesnymi technologiami w trakcie jazdy potwierdza Raport Europejski Barometr Odpowiedzialnej Jazdy z 2018 r. Badania objęły reprezentatywne grupy kierowców z 11 krajów Unii Europejskiej, w tym z Polski. Raport wyraźnie wskazuje, że istnieje problem ryzykownego korzystania ze smartfonów w trakcie jazdy oraz wskazuje konsekwencje dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Raport ujawnił, że:

- 51% polskich kierowców ustawia parametry nawigacji GPS (41% w Europie), co stanowi rekordowo wysoki poziom w Europie,

- 50% rozmawia przez telefon korzystając z systemu Bluetooth (45% w Europie),
- 32% pisze i/lub czyta SMS-y i maile (24% w Europie),
- 50% rozmawia przez telefon bez zestawu głośnomówiącego (30% w Europie),
- 27% sygnalizuje zdarzenie innym kierowcom poprzez aplikację (16% w Europie), co stanowi europejski rekord,
- 40% rozmawia przez telefon z słuchawką/słuchawkami (30% w Europie).

Smartfon przez młodych kierowców często wykorzystywany jest nie tylko do pisania wiadomości tekstowych czy wykonywania połączeń telefonicznych, ale również do:

- przeglądania stron internetowych (np. najnowszych wiadomości),
- aktywnego uczestniczenia w portalach społecznościowych,
- sprawdzania poczty e-mail oraz odpisywania na wiadomości e-mail,
- robienia 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),
- robienia zdjęć w wyżej wymienionych sytuacjach wraz z bezpośrednim umieszczeniem ich w internecie (np. związane z przekraczaniem prędkości),
- realizacji materiałów video i jednoczesnego umieszczenia ich w internecie,
- oglądania materiałów video (np. z wykorzystaniem kanału youtube),
- prowadzenia rozmów video (np. przy wykorzystaniu programu facetime),
- korzystania z dyktafonu konwertującego mowę na tekst.

Obsługa telefonu w trakcie jazdy wiąże się z odwracaniem wzroku od drogi, zdejmowaniem rąk z kierownicy, zaabsorbowaniem myślami. Każde odwrócenie wzroku na okres powyżej 2 sekund zwiększa prawdopodobieństwo wypadku 3-krotnie (za: Olson, Hanowski, Hickman, Bocanegra, s. xxv). Meta-analiza 28 badań (Caird, Johnston, Willnessc, Asbridge, Steel, 2014) potwierdziła, że możliwości percepcyjne, fizyczne i przetwarzania informacji kierowców obniżają się, gdy angażują się w obsługę telefonu w trakcie jazdy, co bezpośrednio wpływa na obniżenie poziomu bezpieczeństwa. Kierowcy:

- częściej i na dłużej odwracają wzrok od drogi,
- wolniej reagują na niespodziewane przeszkody na drodze. Nawet jednowyrazowa odpowiedź wydłuża czas reakcji (korelacja 0,6),
- wolniej wykrywają zagrożenia na drodze,
- są zaangażowani w większą liczbę kolizji i wydarzeń bliskich kolizji,
- gorzej utrzymują tor jazdy (pomiar odchylenia od linii środkowej),
- wykazują tendencję do zwalniania i zwiększania odległości od poprzedzającego ich samochodu (zachowania kompensacyjne na zwiększone ryzyko wypadku) – korki uliczne.

Korzystanie z telefonu w trakcie jazdy zajmuje nie tylko ręce i skłania do odwrócenia wzroku od drogi, ale również angażuje myśli, rozprasza uwagę. Ryzyko spowodowania wypadku rośnie wraz z intensywnością myśli rozpraszających (Galera i in. 2012), co więcej aż 50% sprawców wypadków przyznało, że było zaabsorbowanych myślami. Odpowiedzią na wszystkie powyższe problemy jest praktyka uważności (ang. mindfulness).

Według Jona Kabata-Zinna, twórcy programu redukcji stresu opartej na uważności (MBSR, Mindfulness Based Stress Reduction), uważność to „utrzymywanie uwagi w szczególny sposób, celowo, nieoceniająco, w chwili obecnej, na odsłaniającym się z chwili na chwilę doświadczeniu”. Jest to umiejętność (a nawet meta-umiejętność) bycia „tu i teraz” i utrzymywania pełnej świadomości pojawiających się doświadczeń, myśli, emocji i innych impulsów. W wielu badaniach okazało się, że trening uważności pomaga w skutecznym radzeniu sobie z agresją, konfliktem, stresem, lękiem; w negocjacjach i komunikacji; w sporcie i w uczeniu się, w wychowywaniu dzieci. Można śmiało podsumować, że uważność jest dla psychiki tym, czym regularna aktywność fizyczna dla ciała.

W prowadzeniu samochodu trening uważności wspiera koncentrację kierowcy, jego zdolności poznawcze oraz samoświadomość. Pozwala skutecznie wyłapywać pierwsze oznaki zmęczenia czy rozproszenia. Odgrywa kluczową rolę w prewencji agresji drogowej – kierowcy praktykujący uważność dużo lepiej zarządzają swoimi emocjami, są mniej impulsywni i mniej skłonni do wybuchów. W kontekście programu prewencyjnego „Nie tracę głowy na drodze”

najważniejszym skutkiem praktyki uważności jest jednak większa umiejętność radzenia sobie z impulsami i nawykami – w tym przypadku dotyczącymi korzystania z urządzeń mobilnych.

W badaniach wyższą skłonność do odczytywania i wysyłania wiadomości tekstowych podczas prowadzenia samochodu zanotowano u osób o niskim poziomie uważnej obecności w porównaniu do osób o wysokim poziomie uważnej obecności. Naukowcy zaznaczyli, że uważność może odgrywać znaczącą rolę w redukcji ryzyka dla zdrowia publicznego powodowanego przez SMS-owanie podczas jazdy (Feldman i inni, 2011). W innym badaniu wykazano, że trening uważności może w znacznym stopniu wpłynąć na charakterystykę prowadzenia pojazdu, podnosząc koncentrację uwagi kierowców i ułatwiając im szybką identyfikację zagrożeń oraz blokowanie czynników rozpraszających (Kass i inni, 2011).

Uważność od lat z powodzeniem stosowana jest w szkołach, a nawet przedszkolach – na całym świecie praktyki uważności uczeni są już – oczywiście przez zabawę – czterolatki (m.in. amerykański program Inner Kids czy brytyjski Mindfulness In Schools Project).

Uważność wspiera samoświadomość i samoakceptację dzieci i młodzieży, pomaga radzić sobie z trudnymi emocjami oraz impulsywnymi – nie zawsze bezpiecznymi – reakcjami.

Uważność pomaga uczniom lepiej koncentrować się, uczyć i zapamiętywać. Praktyka uważności od najmłodszych lat przynosi również nieocenione korzyści w zakresie odporności psychicznej, a nawet immunologicznej. Trening uważności wielokrotnie sprawdził się w pracy z trudną młodzieżą. Wszystkie przeprowadzone na ten temat badania potwierdziły, że warto wprowadzać naukę uważności do szkół (van de Weijer-Bergsma i inni, 2012; Burke, 2009), co aktualnie dzieje się w Wielkiej Brytanii, gdzie mindfulness dołączył do obowiązkowych przedmiotów szkolnych.

Potwierdzeniem prewencyjnego działania treningu uważności, w szczególności umiejętności świadomego powstrzymania się przed nawykowym sięgnięciem po substancje, jest trening uważności stworzony dla osób uzależnionych od substancji psychoaktywnych, MBRP Mindfulness Based Relapse Prevention (Witkewitz, Marlatt i Walker, 2005; Bowen i inni, 2010) zapobiegający nawrotom i trenujący umiejętność powstrzymania się przed impulsem sięgnięcia po np. alkohol.

Badania nad praktyką uważności wykazują, że dzięki neuroplastyczności mózgu już po 6 tygodniach zauważalne są w nim pierwsze pozytywne zmiany - zwiększa się liczba połączeń

nerwowych i znacząco wzrasta poziom uważności (Alen i inni, 2012). Tyle czasu potrzeba również na potencjalnie skuteczne utrwalenie nowych nawyków lub pozbycie się starych.

W naszej opinii nowoczesne działania edukacyjne dotyczące samokontroli i zapobiegające fonoholizmowi czy FOMO w połączeniu ze sprawdzonymi i przebadanymi naukowo narzędziami uważności (mindfulness) będą stanowić potencjalnie najbardziej skuteczny program profilaktyczny w Polsce.

Literatura cytowana:

- Alen, M., Dietz, M., Blair, K.S., van Beek, M., Rees, G., Vestergaard-Poulsen, P, Lutz, A., Roepstorff, A., (2012). *Cognitive-Affective Neural Plasticity following Active-Controlled Mindfulness Intervention*. *Journal of Neuroscience*, 32(44), 15601-15610.
- Atchley, P., Atwood, S., Boulton, A. (2011). The choice to text and drive in younger drivers: Behavior may shape attitude. *Accident Analysis and Prevention* 43, s. 134–142.
- Badania na temat cyberprzemocy i fonoholizmu przeprowadzone w 2015-2016 roku przez Centrum Doradztwa i Badań Społecznych SOCJOGRAM (raport w opracowaniu, informacje od autora badania).
- Bayer, J.B., Campbell, S.W. (2012). Texting while driving on automatic: Considering the frequency-independent side of habit. *Computers in Human Behavior* 28, s. 2083–2090.
- Bowen, S., Chavla, N., Marlat, A., (2010). *Mindfulness-Based Relapse Prevention for Addictive Behaviors: A Clinician's Guide*. The Guilford Press, New York.
- Burke, E., (2009). Mindfulness-Based Approaches with Children and Adolescents: A Preliminary Review of Current Research in an Emergent Field. *Journal of Child and Family Studies*, 19(2), s. 133-144.
- Caird, J.K., Johnston, K.A., Willness, C.R., Asbridge, M., Steel, P. (2014). A meta-analysis of the effects of texting on driving. *Accident Analysis and Prevention*. 71, s. 311–318.
- Feldman, G., Greeson, J., Renna, M., Robbins-Monteith, K. (2011). Mindfulness predicts less texting while driving among young adults: Examining attention- and emotion-regulation motives as potential mediators. *Personality and Individual Differences*. 51, s. 856-861.
- Kass, S.J., VanWormer, L.A., Mikulas, W.L, Legan, S., Bumgarner, D. (2011). Effects of Mindfulness Training on Simulated Driving: Preliminary Results. *Mindfulness*. 2, s. 236-241.
- Klauer, S. G., i in. (2014). Distracted driving and risk of road crashes among novice and experienced drivers. *New England journal of medicine* 370.1, s. 54-59.
- Kozak-Piskorska, K., Sobiecka, A. (2018). Niezbędnik uważnego kierowcy

- Olson, R. L., Hanowski, R. J., Hickman, J. S., Bocanegra, J. (2009). *Driver Distraction in Commercial Vehicle Operations: Final Report. Contract DTMC75-07-D-00006, Task Order 3.* Washington, D.C.: Federal Motor Carrier Safety Administration.
- Raport Europejski Barometr Odpowiedzialnej Jazdy przygotowany przez Ipsos dla Fundacji Vinci Autoroutes na rzecz odpowiedzialnej jazdy (2018)
- Raport "FOMO. Polacy a lęk przed odłączeniem - raport z badań" (2018).
- Semple, R.J., Lee, J., Rosa, D., Miller, L.F., (2010). *A Randomized Trial of Mindfulness-Based Cognitive Therapy for Children: Promoting Mindful Attention to Enhance Social-Emotional Resiliency in Children.* Journal of Child nas Family studies, 19(2), s. 218-229.
- Van de Weijer-Bergsma, E., Formsma, A.R, de BruinSusan M., E.I, Bögels, S.M (2012). *The Effectiveness of Mindfulness Training on Behavioral Problems and Attentional Functioning in Adolescents with ADHD.* Journal of Child nas Family studies, 21(5), s. 775-787.
- Witkewitz, K. Marlat, A., Walker, D., (2005). *Mindfulness- Based Relapse Prevention for Alcohol and substance abuse.* Journal of Cognitive Psychotherapy: An International Quarterly. 19(3), 211-228.