

Fundacja



W RUCHU DROGOWYM #JESTEMOFFLINE

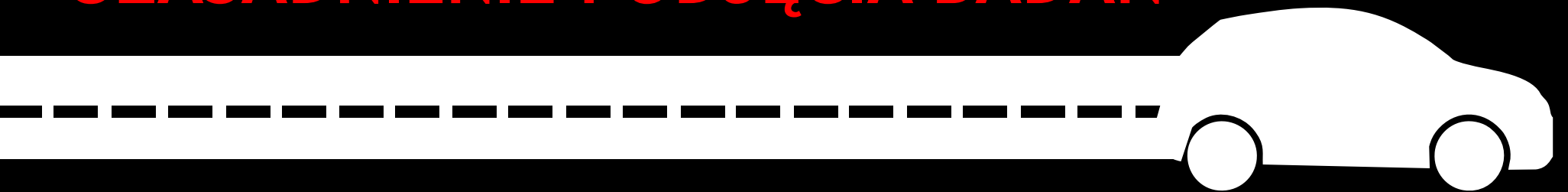
**OGÓLNOPOLSKIE BADANIA KIEROWCÓW W ZAKRESIE
KORZYSTANIA Z URZĄDZEŃ MOBILNYCH**

INFORMACJE O PROJEKCIE

Jednym ze statutowych celów Fundacji DBAM O MÓJ Z@SIĘG jest inicjowanie i wspieranie nowatorskich rozwiązań w obszarze bezpieczeństwa publicznego poprzez propagowanie odpowiedzialnego wykorzystania nowoczesnych technologii w życiu codziennym. Fundacja od ponad roku prowadzi badania na terenie całego kraju wśród różnych grup respondentów na temat zaburzeń w korzystaniu z internetu oraz telefonów komórkowych. Wykazały one, że: **10-15%** młodych osób zdradza wyraźne symptomy nadmiernego korzystania z sieci i telefonów komórkowych takie jak: przeżywanie negatywnych stanów psychicznych w sytuacjach niemożności korzystania z telefonu komórkowego, zaniedbywanie swoich dotychczasowych obowiązków czy nierozstawianie się z własnym telefonem. Kontynuując te badania, chcemy zaobserwować, jak obecnie wygląda kultura korzystania z urządzeń mobilnych na polskich drogach.

Badanie realizowane jest przez Fundację DBAM O MÓJ Z@SIĘG, Wydział Nauk Społecznych Uniwersytetu Gdańskiego, Centrum Edukacji, Rozwoju i Szkoleń CERS oraz Fundację ZenDriving.

UZASADNIENIE PODJĘCIA BADAŃ



POSTAWY KSZTAŁTUJĄ ZACHOWANIA

Postawy wobec używania telefonów w trakcie jazdy kształtują się u kierowców bardzo wcześnie, jeszcze przed uzyskaniem uprawnień do kierowania pojazdem.

Badania prowadzone w roku 2015 i 2016 przez Fundację DBAM O MÓJ Z@SIĘG na próbie 22.086 młodych Polaków (12-18 lat) wykazały, że:



15% - 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 (**11,1%**) przyznaje, że czasem "łapie się" na tym, że nie wie, jak przebyć drogę z punktu A do punktu B, bo tak bardzo był zaabsorbowany korzystaniem z telefonu komórkowego



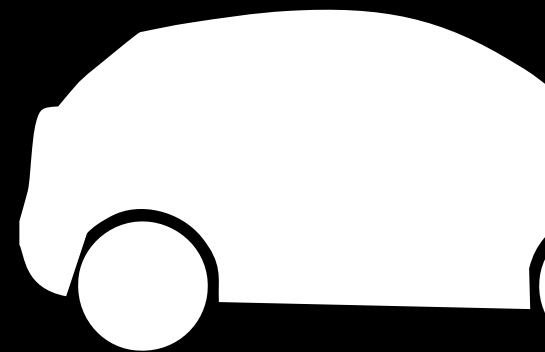
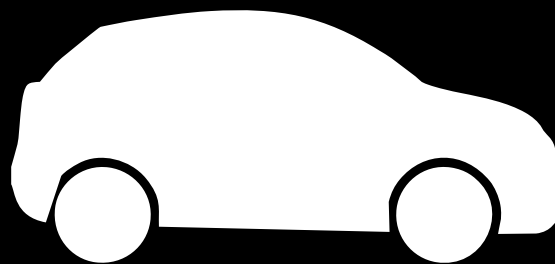
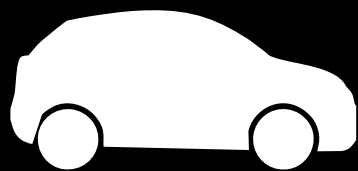
14,7% młodzieży odbiera połączenia telefoniczne nawet w sytuacjach, w których może stwarzać to zagrożenie, np. na przejściu dla pieszych, kiedy prowadzi samochód.

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 dołączają 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.



Wczesne kształtowanie się ryzykownych postaw wobec używania telefonów w trakcie jazdy, brak skutecznych metod prewencji i wczesnej interwencji, a zatem konieczność ich wypracowania to główne motywy podjęcia badań wśród młodych Polaków - kandydatów na kierowców.

**SKALA ZJAWISKA
UŻYWANIA TELEFONÓW
W TRAKCIE JAZDY**



Wyniki Europejskiego Barometru Odpowiedzialnej Jazdy - najważniejszych badań obejmujących 10 krajów UE (w tym Polskę) jednoznacznie wskazują, że korzystanie z urządzeń mobilnych w trakcie prowadzenia pojazdu jest bardzo ważnym problemem wpływającym na bezpieczeństwo jazdy ¹ .

Z przeprowadzonych badań wynika, że wysyłanie sms-ów podczas jazdy w opinii co trzeciego badanego (29%) oraz korzystanie z telefonu komórkowego (w opinii 18% respondentów), jest najbardziej niebezpiecznym zachowaniem podejmowanym przez kierowcę w ruchu drogowym.

Warto jednak podkreślić, iż polscy kierowcy relatywnie najmniej, w porównaniu do innych uczestników badania, są świadomi zagrożeń związanych z pisaniem sms-ów i korzystaniem z telefonu komórkowego, są raczej wyczuleni na jazdę po spożyciu niedopuszczalnej ilości alkoholu, bądź na przekraczanie dozwolonej prędkości.

¹ http://www.brd24.pl/wp-content/uploads/2015/04/Europejski-barometr-odpowiedzialnej-jazdy-2015_raport.pdf

Z tych samych badań dowiedzieć się można, że:

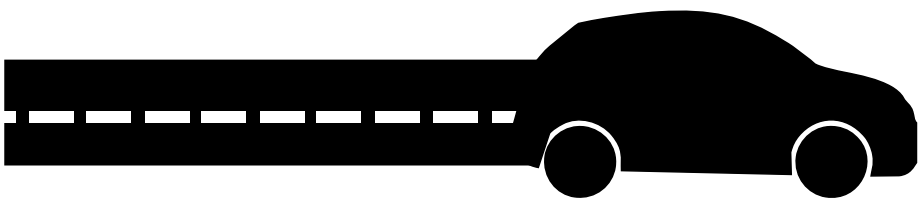
35% badanych rozmawia przez telefon podczas jazdy nie używając zestawu głośnomówiącego

26% wysyła lub/i odczytuje SMS-y lub e-maile podczas jazdy

22% podczas jazdy przekazuje innym kierowcom informacje poprzez aplikację w smartfonie lub narzędzie wspomagające jazdy

11% czyta gazetę lub inny dokument za kierownicą (np. mapę)

wśród kierowców, którzy zadeklarowali sprawdzanie e-maili lub SMS-ów w telefonie w czasie jazdy, **56%** osób dokonuje tego głównie w celach osobistych, **18%** w celach zawodowych a **25%** kierowców przyznało, że zarówno w celach osobistych, jak i zawodowych.



W 2014 r. polscy policjanci ukarali mandatami za rozmowę przez telefon komórkowy 120 588 kierowców; rok wcześniej - 89 812. 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. W roku 2014 uruchomiona została kampania społeczna pt. „Nie [przy]dzwoń 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

aż 65% ankietowanych kierowców przyznaje, że korzysta z telefonów komórkowych w czasie jazdy

ponad 47% ankietowanych kierowców rozmawia przez telefon w czasie jazdy i aż 65% czyta oraz pisze wiadomości tekstowe.

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>

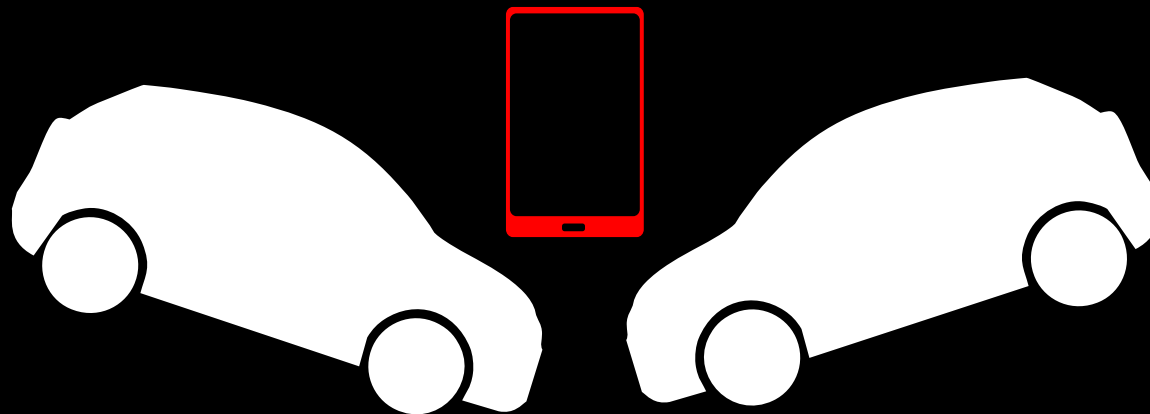
³ Amerykańska Krajowa Rada Bezpieczeństwa szacuje, że już trzeci rok z rzędu rośnie liczba wypadków samochodowych, których przyczyną były telefony komórkowe. Z szacunków Rady wynika, że 6% wszystkich wypadków samochodowych jest spowodowanych przez pisanie SMS-ów w trakcie jazdy, z kolei rozmowa przez 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 Automobilkłubu, 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>

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. Ponadto, z badań prowadzonych w roku 2015 przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wynika, że prawie 3% użytkowników samochodów osobowych, **5,2%** kierowców samochodów ciężarowych i **4,7%** samochodów dostawczych korzystała z telefonów komórkowych trzymanyh w ręku podczas jazdy . Warto dodać, że W latach 2014 i 2015 (I sesja) wskaźnik korzystania z telefonów komórkowych przez kierujących pojazdami samochodowymi w Polsce spadł z **4,4%** w 2014 roku do **3,3%** w I sesji 2015 roku.







W badaniach chcemy zweryfikować hipotezę, że kierowcy mają niskie subiektywne poczucie rozproszenia uwagi podczas korzystania z telefonów w trakcie jazdy. Na poziomie świadomym wiedzą, na czym polega ryzyko używania urządzeń mobilnych, ale nie biorą pod uwagę możliwości, że to oni mogą być sprawcami wypadku. Negatywne konsekwencje korzystania z telefonów w trakcie jazdy są traktowane czysto hipotetycznie.

RYZYZKO WYPADKÓW A UŻYWANIE TELEFONÓW W TRAKCIE JAZDY



Meta analiza 28 badań potwierdziła wiele wcześniejszych doniesień na temat obniżenia możliwości percepcyjnych, fizycznych i przetwarzania informacji przez kierowców, gdy angażują się w obsługę telefonu w trakcie jazdy. Pisanie sms-ów podczas prowadzenia pojazdu (pisanie, czytanie wiadomości) 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

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.). Brak jest szczegółowych analiz zachowań poprzedzających wypadek. W najnowszym raporcie Policji pt.: „Wypadki drogowe w Polsce w 2014 roku” nie ma wzmianki o liczbie wypadków spowodowanych 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 liczby osób zabitych w wypadkach drogowych (w 2014 3357 osób) . Naszym zamiarem jest uzupełnienie tych

Więcej na <http://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html>

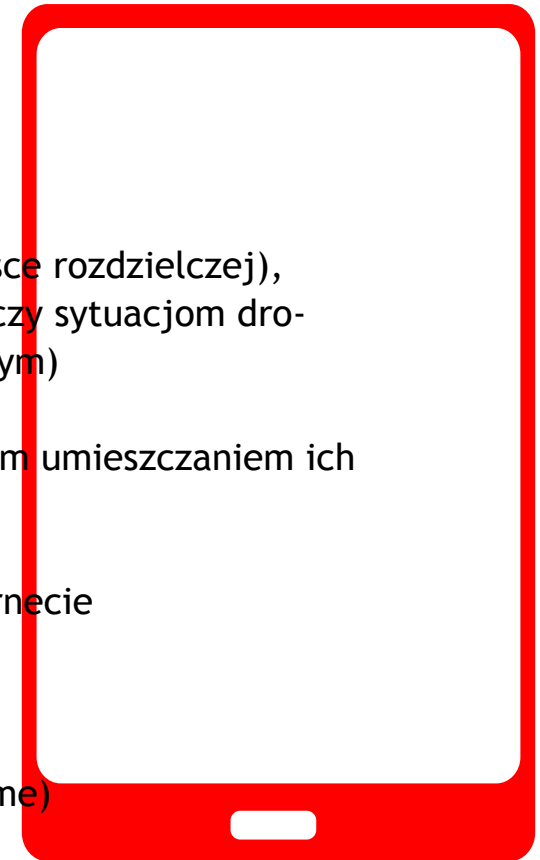


RYZYKOWNE ZACHOWANIA W KABINIE SAMOCHODU



Zachowania ryzykowne to wszystkie działania kierowcy, które prowadzą do zwiększonego rozproszenia uwagi, obniżenia poziomu koncentracji, wydłużenia czasu reakcji. Zachowania ryzykowne mogą dotyczyć określonych sytuacji wobec innych (pasażera, dziecka), jak również podejmowania działań przez samego kierowcę (np. jedzenie i picie w trakcie prowadzenia pojazdu). Nowe narzędzia komunikacji wykorzystywane są przez kierowców nie tylko pisanie 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 umieszczaniem ich w internecie (np. związane z przekraczaniem prędkości)
- 🔴 realizacji materiałów video i jednoczesnego umieszczania ich w internecie
- 🔴 oglądania materiałów video (np. z wykorzystaniem kanału youtube)
- 🔴 prowadzenia rozmów video (np. przy wykorzystaniu programu facetime)



NAJWAŻNIEJSZE CELE PROJEKTU



zwiększenie bezpieczeństwa poprzez przeciwdziałanie ryzykownym zachowaniom kierowców oraz pieszych związanych z używaniem telefonów komórkowych w ruchu drogowym



opracowanie innowacyjnej koncepcji nauczania kandydatów na kierowców, kierowców oraz pieszych w zakresie używania telefonu komórkowego w ruchu drogowym



opracowanie praktycznych, możliwych do wdrożenia rozwiązań podnoszących poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym



opracowanie rekomendacji prowadzących do zmian prawnych w kodeksie ruchu drogowego oraz w zakresie gromadzenia statystyki publicznej dotyczącej przyczyn wypadków drogowych



REZULTATY PROJEKTU



opracowanie oraz upowszechnienie szczegółowego raportu z badań dla różnych grup odbiorców (agend rządowych, jednostek samorządu terytorialnego, organizacji pozarządowych, szkół jazdy, firm ubezpieczeniowych, etc.)



opracowanie, przetestowanie oraz trwała implementacja programów edukacyjno-profilaktycznych dla różnych grup odbiorców (kierowców amatorów, kierowców zawodowych, kandydatów na kierowców, młodzieży przedszkolnej, szkolnej, etc.) w zakresie odpowiedzialnych zachowań w ruchu drogowym



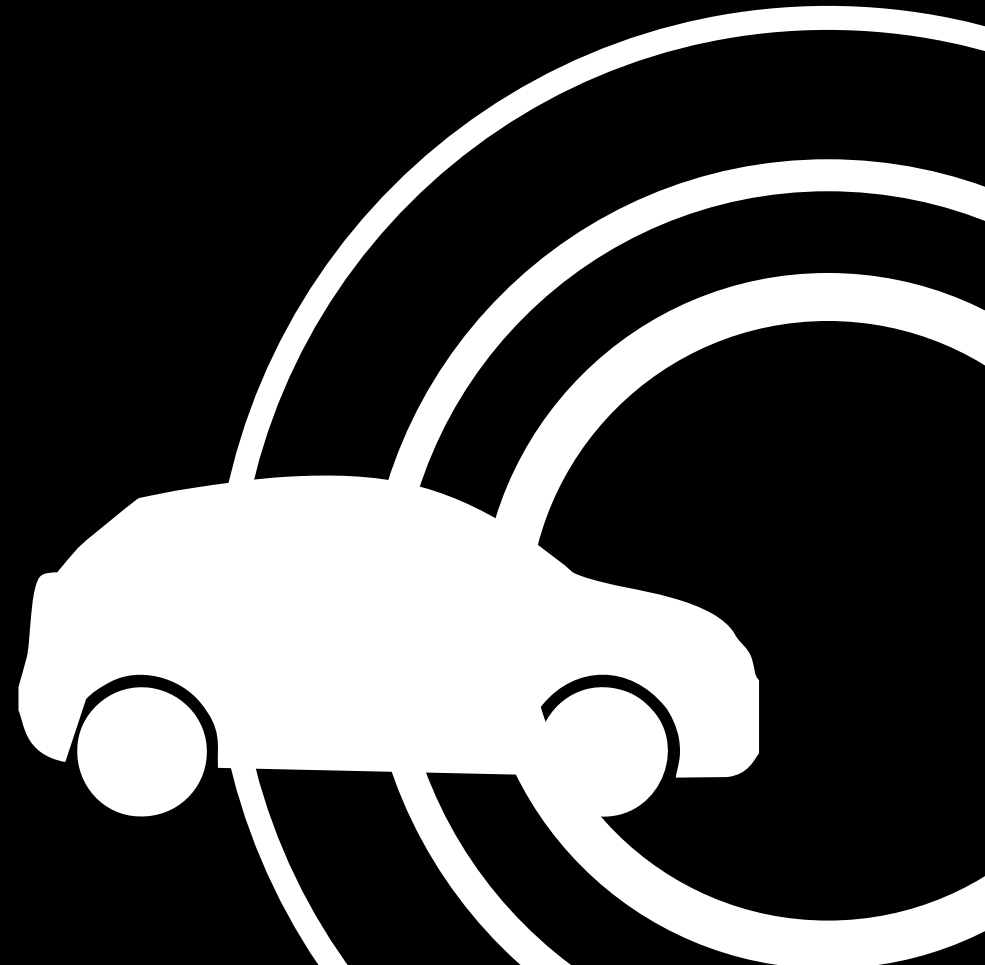
wprowadzenie nowych oznaczeń drogowych oraz rozszerzenie katalogu statystyk gromadzonych przez Policję w zakresie przyczyn wypadków drogowych o kwestie związane z korzystaniem z telefonów komórkowych w ruchu drogowym



powstanie aplikacji mobilnej dla kierowców zwiększającej bezpieczeństwo w ruchu drogowym



**CELE, OBSZARY BADANIA,
HIPOTEZY BADAWCZE**



Celem badania jest ocena stopnia zagrożenia w ruchu drogowym, jakie niesie korzystanie z telefonu komórkowego podczas prowadzenia samochodu, pomiar rozmiaru zjawiska i przeciwdziałanie potencjalnemu zagrożeniu dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Zdefiniowano również następujące cele szczegółowe:



Pomiar częstości rozmawiania przez telefon, wysyłania i odbierania wiadomości tekstowych podczas prowadzenia samochodu z uwzględnieniem różnych zmiennych socjodemograficznych respondentów, tj. wiek, płeć, kategoria prawa jazdy, staż prawa jazdy, miejsce zamieszkania, liczba przejechanych kilometrów w ciągu roku, stan cywilny



Pomiar częstości wykonywania przez kierowców różnych czynności za pomocą telefonu komórkowego (np. aktywność na portalach społecznościowych, robienie zdjęć, oglądanie filmów), korzystania z elektronicznych urządzeń mobilnych oraz pokładowych, uwzględnieniem stopnia ryzyka dla bezpieczeństwa ruchu drogowego



Diagnoza zachowań pod kątem skłonności kierowców do nadużywania telefonów komórkowych i technologii mobilnych w życiu codziennym



Odnalezienie podmiotowych (socjodemograficznych oraz osobowościowych) determinantów ryzykownego korzystania z telefonu komórkowego podczas prowadzenia samochodu.



NAJWAŻNIEJSZE ZMIENNE BADAWCZE

Do stworzenia profilu kierowcy wzięto pod uwagę następujące zmienne:

- Ⓜ Nasilenie nieodpowiednich zachowań na drodze danego kierowcy oraz ich przyczyny
- Ⓜ Ocenę własnych umiejętności, przekonanie o skuteczności radzenia sobie z trudnościami za kierownicą oraz w życiu codziennym
- Ⓜ Skłonność do zachowań ryzykownych i agresywnych
- Ⓜ Poziom uważności (mindfulness)
- Ⓜ Sposób reagowania emocjonalnego na różne sytuacje drogowe
- Ⓜ Stosunek do korzystania z telefonu w trakcie jazdy
- Ⓜ Poziom staranności w przygotowaniu samochodu do drogi



CAŁOŚĆ PODEJMOWANEJ PROBLEMATYKI BADAWCZEJ
WPISUJE SIĘ W REALIZACJĘ PRIORYTETU 1
- KSZTAŁTOWANIE BEZPIECZNYCH ZACHOWAŃ UCZEST-
NIKÓW RUCHU DROGOWEGO NARODOWEGO
PROGRAMU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO
NA LATA 2013-2020 .

Sformułowane powyżej cele szczegółowe pozwoliły na postawienie następujących pytań badawczych:

Jaki jest rozmiar zjawiska dotyczący ryzykownego korzystania z telefonów komórkowych podczas prowadzenia samochodu w Polsce?

Czy istnieją podmiotowe (socjodemograficzne i osobowościowe) determinanty ryzykownego korzystania z telefonu komórkowego podczas prowadzenia samochodu?

Czy i jak bardzo korzystanie przez kierowców z telefonów komórkowych podczas prowadzenia samochodu wiąże się z nałogowym/kompulsywnym korzystaniem z nowych technologii w życiu codziennym?

Czy przekonania kierowców dotyczące własnych możliwości i umiejętności są związane z zachowaniami ryzykownymi w ruchu drogowym?

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?

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









**METODA,
GRUPY RESPONDENTÓW**



RESPONDENCI

Badania realizowane będą na terenie Polski w roku 2016, począwszy od drugiej połowy marca. Zaplanowano, że w badaniach weźmie udział w sumie ok. **100 tys. osób** posiadających uprawnienia do kierowania pojazdem oraz kandydatów na kierowców. W badaniach uwzględniono następujące grupy kierowców:

-  kandydaci na kierowców - uczestnicy kursów nauki jazdy
-  kierowcy amatorsko posługujący się samochodem (do celów osobistych i zawodowych)
-  kierowcy zawodowi
-  instruktorzy i egzaminatorzy nauki jazdy
-  kierowcy po zatrzymaniu prawa jazdy
-  przedstawiciele organów kontroli ruchu drogowego - policja, inspekcja transportu drogowego.




GROMADZENIE DANYCH

Dane będą gromadzone w dwojaki sposób:
badanie on-line - logowanie się do platformy elektronicznej

www.kierowcy.jestemoffline.pl

oraz za pomocą arkuszy w wersji papierowej. Informacje na temat badania oraz zaproszenia do wzięcia udziału w badaniach będą umieszczone w:

 instytucjach zajmujących się transportem drogowym, np. pracowniach psychologicznych prowadzących badania kierowców na terenie całej Polski

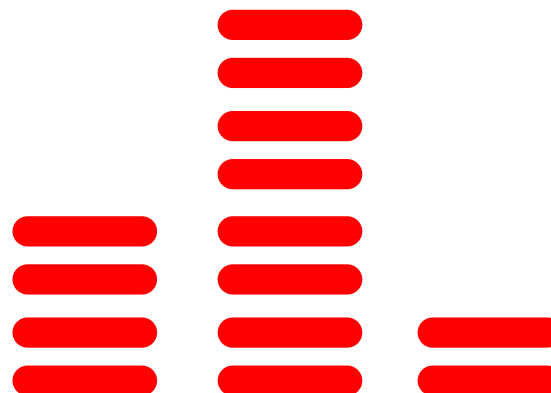
 ośrodkach szkolenia kierowców

 Wojewódzkich Ośrodkach Ruchu Drogowego

 komendach Policji, Straży Miejskiej








 oddziałach Inspekcji Transportu Drogowego

 urządach gmin i starostwach powiatowych



NARZĘDZIE BADAWCZE





Na potrzeby badania skonstruowano autorski kwestionariusz do pomiaru skłonności do nałogowego korzystania z telefonu oraz kwestionariusz do pomiaru częstości wykonywania w kabinie samochodu czynności rozpraszających uwagę. Narzędzie rozbudowano o następujące kwestionariusze psychologiczne:

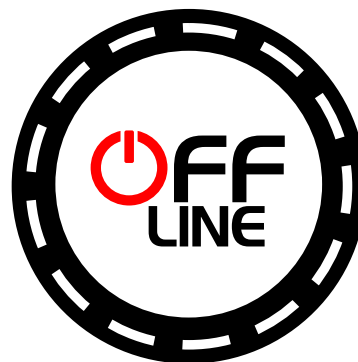
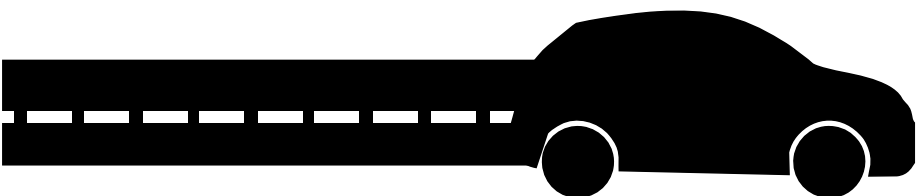
-  skalę Uogólnionej Własnej Skuteczności (DSES) - R. Schwarzer, M. Jerusalem i Z. Juczyński
-  skalę Poczucia Własnej Skuteczności na Drodze (Adelaide Driving Self-Efficacy Scale - ADSES) - S. George i in.
-  kwestionariusz Zachowań Drogowych (Driving Behavior Questionnaire - DBQ -PL) - J. Reason i in. w polskiej adaptacji M. Niezgody, T. Kamińskiego, M. Kruszewskiego
-  skalę Uważności (Cognitive and Affective Mindfulness Scale - CAMS-R) - G. Feldman
-  skalę Gniewu za kierownicą - Driving Anger Scale DAS - J. Deffenbacher
-  skalę skłonności do zachowań ryzykownych
-  kwestionariusz do pomiaru siły intencji do korzystania z telefonu w trakcie jazdy oraz czynników wpływających na jej siłę (postawy, normy osobiste i moralne, wpływ ważnych osób, przekonanie o posiadanej kontroli nad zachowaniem) - T. Benson i in.



Na podstawie wyników badania zostanie sporządzony raport na temat używania telefonów komórkowych w ruchu drogowym przez polskich kierowców. Oprócz danych statystycznych, uwzględni on najważniejsze praktyczne rekomendacje podnoszące bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Zebrane dane stanowią materiał wyjściowy do dalszego kompleksowego procesu edukacji kandydatów na kierowców, pieszych oraz samych użytkowników pojazdów mechanicznych.

Wyniki, wnioski z badania oraz rekomendacje podnoszące poziom bezpieczeństwa będą upowszechniane w następujący sposób:

-  Kampania społeczna poświęcona negatywnym skutkom ryzykownego korzystania z telefonów komórkowych podczas prowadzenia samochodu
-  Ogólnokrajowa konferencja poświęcona problematyce ryzykownego korzystania z telefonów komórkowych podczas prowadzenia samochodu
-  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
-  Publikacje popularnonaukowe na portalach internetowych poświęconych zagadnieniom BRD



GŁÓWNI PATRONI MERYTORYCZNI PROJEKTU



Polski Związek Motorowy



Instytut Transportu Samochodowego



Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego



ORGANIZATORZY PROJEKTU

FUNDACJA DBAM O MÓJ Z@SIĘG

Pamiętając o tym, że podstawą dobrego życia są relacje międzyludzkie FUNDACJA DBAM O MÓJ Z@SIĘG przyczynia się do odpowiedzialnego korzystania z nowych narzędzi komunikacyjnych. Podstawą podejmowanych działań jest profesjonalna diagnoza problemu, działanie we współpracy międzysektorowej, jak również idea partycypacji rozumiana jako włączenie w proces wsparcia tych, którzy sami tego wsparcia potrzebują.

Zespół Fundacji dąży do tego, aby podejmowane działania doprowadzały do poprawy jakości życia wszystkich członków społeczności lokalnej.

Celami Fundacji są inicjowanie i wspieranie nowatorskich rozwiązań w różnorodnych dziedzinach życia społecznego, propagowanie odpowiedzialnego wykorzystywania nowoczesnych technologii w społeczeństwie, jak również rozwijanie i umacnianie postaw nastawionych na aktywne współdziałanie w rozwoju społeczeństwa obywatelskiego, w szczególności podnoszenie poziomu kapitału społecznego kształtowania wartości obywatelskich takich jak prospołeczność, altruizm społeczny, zaufanie społeczne

więcej na: dbamomojzasieg.com



FUNDACJA ZENDRIVING

Stowarzyszona w prestiżowym Partnerstwie dla Bezpieczeństwa Drogowego Fundacja ZenDriving aktywnie działa na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego i jest w Polsce pionierem szkoleń dla kierowców opartych na neuropsychologii, psychologii transportu i metodzie mindfulness, która odnosi sukcesy m.in. w sporcie i biznesie. Kompleksowy Program Uważnej Jazdy ZenDriving powstał w odpowiedzi na rosnące zapotrzebowanie sektora flot samochodowych

Program edukacyjny ZenDriving oparty jest na starannie wybranych przez naszych specjalistów technik psychologicznych. Celem Fundacji jest nie tylko wzrost świadomości kierowców, ale przede wszystkim - praca nad ich ryzykownymi nawykami. Fundacja prowadzi wyjątkowe na polskim rynku warsztaty i szkolenia dla kierowców flotowych i indywidualnych.

więcej na: fundacjazendring.pl



UNIwersytet Gdański

Uniwersytet Gdański to dynamicznie rozwijająca się uczelnia, która łączy tradycję z nowoczesnością. Kształcenie we wszystkich niemal dziedzinach wiedzy akademickiej i w zawodach poszukiwanych na rynku pracy połączone jest z nowoczesnymi warunkami studiowania w jednym z największych na Pomorzu uniwersyteckich ośrodków, który jest rozbudowywany w ramach Bałtyckiego Kampus Uniwersytetu Gdańskiego.

Obecnie Uniwersytet Gdański jest największą uczelnią wyższą w regionie pomorskim. Na jedenastu wydziałach studiuje ponad trzydzieści tysięcy studentów, doktorantów oraz słuchaczy studiów podyplomowych. Kadra naukowa liczy tysiąc siedmiuset pracowników naukowo-dydaktycznych. Takie kierunki, jak biologia, biotechnologia, chemia, oceanografia, fizyka kwantowa, pedagogika, psychologia, prawo czy nauki ekonomiczne zaliczane są do krajowej czołówki.

więcej na ug.edu.pl



CENTRUM EDUKACJI, ROZWOJU I SZKOLEŃ CERS

Zespół CERS stanowi grupa entuzjastów pragnących spopularyzować wszystkie dostępne na świecie techniki dotyczące NEUROPLASTYKI MÓZGU. Za pomocą autorskich, pionierskich a więc oryginalnych i unikatowych projektów specjalistycznych LABORATORIÓW AUDIO-WIZUALNYCH, CERS przeprowadza diagnostykę sprawności mózgu człowieka.

W laboratoriach audio-wizualnych CERS prowadzone są indywidualne oraz grupowe zajęcia w ramach miesięcznych kursów tzw. PROGRAMOWANIA MÓZGU.

więcej na: cers.pl



