**Dlaczego prawo nie działa na gaduły za kierownicą?**

**Koncentrując się na rozmowie, tracimy z pola widzenia nawet 50% informacji o sytuacji drogowej, a aktywność obszarów mózgu odpowiedzialnych za widzenie zmniejsza się o 37% - dostrzegamy tylko to, co wprost przed nami, pomijając to, co się dzieje na peryferiach pola widzenia. Istnieje więc poważne ryzyko, że nie dostrzeżemy pieszego wchodzącego na jezdnię lub nadjeżdżającego z prawej strony rowerzysty. Dlaczego nadal rozmawiamy, pomimo świadomości zagrożeń?**

**Nieformalne normy społeczne**

Za korzystanie z telefonu w trakcie jazdy bez zestawu głośnomówiącego grozi 5 punktów karnych oraz grzywna w wysokości 200 zł. Tak mówi prawo. Jednak to, co jest dozwolone, a co jest zakazane, regulują również nieformalne normy społeczne. Zasady i okoliczności korzystania z telefonu wyznacza grupa i osoby ważne dla nas. Przyjaciele, rówieśnicy, osoby znajome oraz członkowie rodziny mogą wywierać presję, aby być z nimi w stałym kontakcie. Nieodporni na tego typu wpływ społeczny są szczególnie ludzie młodzi, dla których grupa rówieśnicza stanowi silny wyznacznik stylu życia i bycia. Im więcej osób z naszego kręgu korzysta z telefonu w niedozwolony sposób oraz im więcej osób obserwujemy na drodze w telefonem w ręce, tym silniejsze przekonanie, że istnieje przyzwolenie społeczne na rozmawianie i SMS-owanie podczas jazdy.

**Przyzwolenie na dzwonienie**

Ciekawy eksperyment przeprowadzili amerykańscy badacze ujawniając obecność nieformalnych norm dotyczących korzystania z telefonu w trakcie jazdy. Zadaniem uczestników badania było zapoznanie się z przebiegiem różnych wypadków drogowych. Informowani byli o ich okolicznościach i domniemanych przyczynach. W zależności od warunku eksperymentalnego dowiadywali się, że sprawca prowadził pod wpływem alkoholu, rozmawiał przez telefon lub SMS-ował w trakcie jazdy. Osoby badane oceniały na skali od 1 do 7 stopień, w jakim sprawca przyczynił się do wypadku. Największą odpowiedzialność za spowodowanie wypadku przypisano sprawcy, który SMS-ował w trakcie jazdy, w drugiej kolejności - w równym stopniu - temu, który rozmawiał przez telefon oraz temu, który prowadził pod wpływem alkoholu. SMS-owanie w trakcie jazdy uznano więc za najbardziej ryzykowne spośród trzech możliwych przyczyn wypadku. Następnie osoby badane poproszono o wyznaczenie kary, na jaką zasługuje sprawca wypadku. Kierowcy, który prowadził pod wpływem alkoholu wymierzono 2,5 razy wyższą grzywnę niż kierowcy SMS-ującemu podczas jazdy. Podobnie było w przypadku wyznaczania kary pozbawienia wolności - średnio 5 dni dla nietrzeźwego, natomiast dla SMS-ującego kierowcy 2 dni. Wyniki te świadczą o tym, że istnieje przyzwolenie społeczne na ryzykowne i niezgodne z prawem korzystanie z telefonu w trakcie jazdy, pomimo świadomości zagrożeń wynikających z tego zachowania.

**Złe rzeczy przytrafiają się innym**

Decyzja o tym, czy sięgnąć po telefon w trakcie prowadzenia samochodu zależy od tego, na ile oszacujemy prawdopodobieństwo wystąpienia negatywnych konsekwencji. Oszacowanie wysokiego prawdopodobieństwa przykrych, uciążliwych konsekwencji zwykle powstrzymuje nas przed ryzykownym działaniem. W ogólnym rozrachunku się to bowiem nie opłaca. Negatywne konsekwencje to na przykład: obniżenie koncentracji uwagi i pogorszenie stylu jazdy, spowodowanie stłuczki lub wypadku, zranienie siebie lub innej osoby, pozbawienie życia siebie lub innych, kalectwo, otrzymanie mandatu i punktów karnych lub odebranie prawa jazdy za przekroczenie limitu punktów karnych. Problem jednak w tym, że przy szacowaniu prawdopodobieństwa negatywnych zdarzeń popełniamy wiele błędów poznawczych, ulegamy iluzjom na temat własnych możliwości i umiejętności za kierownicą. Do najczęstszych uproszczeń i błędów poznawczych należy:

l Minimalizowanie zagrożeń - „Jeżdżę dynamicznie, ale bezpiecznie”,

l Niedoszacowanie prawdopodobieństwa zdarzeń - „Złe rzeczy przytrafiają się tylko innym ludziom”,

l Niedoszacowanie przypadkowości zdarzeń i splotów okoliczności.

**Samooszukiwanie za kółkiem**

Fałszywe przekonania dotyczą również naszej zdolności podzielności uwagi wtedy, gdy jednocześnie prowadzimy i korzystamy z telefonu. Ludzie ulegają złudzeniu, że są w stanie wykonywać kilka czynności jednocześnie, zachowując wysoką sprawność w każdym obszarze działania. Osoby, które najlepiej oceniają swoją wielozadaniowość, najłatwiej się rozpraszają. W badaniu opinii publicznej prowadzonym w Wielkiej Brytanii zadano następujące pytanie z dwiema możliwymi odpowiedziami do wyboru: Czy panujesz nad sytuacją drogową, gdy korzystasz z telefonu w trakcie jazdy? a) Tak, zawsze mam pełną kontrolę nad sytuacją drogową, gdy korzystam z telefonu w trakcie jazdy; b) Nie, mam słabsze panowanie nad sytuacją drogową, gdy korzystam z telefonu w trakcie jazdy. 57% respondentów oceniło, że ma pełne panowanie nad sytuacją drogową, wtedy gdy korzysta z telefonu w trakcie jazdy. Istnienie iluzji na temat naszych możliwości za kierownicą potwierdza cytowany wcześniej Raport Europejski barometr odpowiedzialnej jazdy 2016. Dowiadujemy się z niego, że 89% kierowców uważa swoje umiejętności za kierownicą za ponadprzeciętne: dobre i bardzo dobre. Przekonania na temat własnych możliwości nie zmieniają się nawet pod wpływem tragicznych zdarzeń. Osoby, które wcześniej uczestniczyły w kolizji drogowej częściej uważały się za lepszych kierowców niż osoby z czystą kartoteką wypadków.

**Mrugające światełko i zapowiedź nagrody**

Jeśli sygnał powiadomienia o nadchodzącej wiadomości lub połączeniu kojarzy się z czymś przyjemnym, to korzystanie z telefonu stanie się nawykiem. Wiadomość - oprócz jej treści - jest dla użytkownika zapowiedzią nagrody: ktoś mnie lubi, ktoś o mnie myśli, wydarzyło się coś interesującego, ktoś pozytywie skomentował moje zdjęcie. Odbieranie połączeń i wiadomości zaczyna odbywać się w sposób nieuświadomiony, bez namysłu, poza zakresem uwagi i poza kontrolą jednostki. Dzwonię – odbieram. Potrzeba odebrania połączenia, przychodzącej wiadomości tekstowej lub e-mail zostaje uruchomiona w odpowiedzi na specyficzny bodziec wyzwalający zachowanie. Bodźcem tym jest świetlne lub dźwiękowe powiadomienie o nadchodzącej wiadomości, wibracja lub pojawiająca się ikonka wiadomości. Wyciszenie telefonu i sygnałów powiadamiających o nadchodzącej wiadomości na czas jazdy lub włączenie automatycznych odpowiedzi SMS-owych i e-mailowych „prowadzę, oddzwonię na najbliższym postoju” może zmniejszyć częstość odbierania połączeń.

**Fonoholizm**

Korzystanie z telefonu komórkowego w trakcie prowadzenia samochodu może być również przejawem fonoholizmu. Osoba uzależniona od telefonu komórkowego korzysta z niego zawsze i wszędzie, nawet w sytuacjach powszechnie uznawanych za wolne od elektroniki: kościele, teatrze, filharmonii, podczas lotu, podczas zajęć szkolnych. Kierowanie pojazdem również należy do takich sytuacji, jednak nie dla fonoholika. Fonoholik ma zawsze telefon przy sobie, jest stale dostępny pod telefonem tzn. natychmiast odpisuje na wiadomości, odbiera połączenia niezależnie od sytuacji, w jakiej się znajduje. Nie trudno sobie wyobrazić, że fonoholik zlekceważy przepisy i zagrożenia wynikające z korzystania z telefonu po to, aby być w stałym kontakcie z innymi oraz… z własnym telefonem. Osoby uzależnione od telefonu nie rozstają się z nim, stale na niego zerkają, mają potrzebę dotykania go, trzymania, głaskania. Odczuwają niepokój, rozdrażnienie i stany lękowe, gdy zapomniały zabrać go ze sobą, brak jest dostępu do sieci albo stan baterii jest niski. Od czasu do czasu potrzebują całkowitego odcięcia od sieci, ponieważ czują się zmęczeni, przeciążeni stałym byciem on-line, czują, że to co robią jest szkodliwe dla relacji z bliskimi lub dla zdrowia. Cyfrowe detoksy czyli okresy abstynencji od telefonu i sieci powtarzają się cyklicznie, a po ich zakończeniu fonoholik wraca do zwyczajowego funkcjonowania.

**Uważność za kierownicą**

Uważność to zdolność do koncentrowania się na chwili obecnej, to stan umysłu, w którym jesteśmy w pełni świadomi tego, co myślimy, widzimy, słyszymy i czujemy w danym momencie. To stan wytrącenia z automatycznego działania. Dzięki technikom uważnej obecności jesteśmy w stanie długotrwale podtrzymywać uwagę i unikać dystraktorów, ale również zwalczać nawykowe, często nieadaptacyjne zachowania, takie jak korzystanie z telefonu w tracie jazdy. Badania wykazały, że 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.