Rozptýlení pozornosti řidiče

Publikováno: 7. 3. 2007

Nedávno se na naše pracoviště obrátil kolega ze zahraničí s dotazem, zda fakt, že řidič držel při předjíždění volant pouze levou rukou, mohl být příčinou drobné kolize s předjížděným vozem. Zkušený odpovědný řidič po třech dopravních nehodách, kdy nedal přednost v jízdě, vyhledal odbornou pomoc. Ten při řízení držel volant oběma rukama. V obou případech je proto nutné pátrat po jiné příčině selhání, ptát se proč, co řidič v danou chvíli dělal, co ho zaměstnávalo jiného, že měl k dispozici jen jednu ruku a neohlídal si bezpečný odstup od předjížděného vozidla, že přehlédl důležitou dopravní značku?

Řidič během jízdy funguje v podstatě jako malý počítač - přijímá informace, vyhodnocuje je a rozhoduje se, jak bude dále postupovat. Základní duševní funkcí, která mu toto umožňuje, je pozornost, respektive její kvalita, kapacita, vytrvalost, soustředění správným směrem, ale i pružnost. Optimální stav pro bezpečné řízení nastává, jestliže ke zpracování přichází tolik informací, kolik je řidič schopen přijmout, jestliže důležité informace vzhledem ke správnému rozhodování mají prioritu a řidič po nich nemusí pátrat, a v neposlední řadě když řidič sám úmyslně nepřenáší pozornost někam úplně jinam. Stav ohrožení a zvýšeného rizika naopak nastává v okamžiku, kdy řidič soustředí pozornost na něco úplně jiného - zabloudil a hledá cestu, hledá cílový objekt, čte si reklamu, musí dořešit problém, na který nemá jindy čas.

Informace důležité i ty nadbytečné tedy přicházejí jak z vnějšího prostředí, tak z interiéru vozidla, ale i z "vnitřku" řidiče samotného v podobě neodbytných myšlenek, osobních starostí, nevyřešených problémů, duševního úrazu v podobě ztráty blízké osoby, rozpadu osobních vazeb.

Vnějšími informacemi jsou především dopravní značky, dopravní informace, chování ostatních účastníků silničního provozu, počasí, náhlé události, překážky v cestě a vše, co se vyskytuje podél komunikace v zorném úhlu řidiče.

Vnitřní informace jsou podávány různými sdělovači na palubní desce, ale i osádkou vozidla, technickým stavem vybavení, vnitřní atmosférou, ale i záměrně vytvářenou hudební či rozhlasovou kulisou .

Specifickým sdělovačem je pak mobilní telefon nebo připojení na dispečerské centrum. Nový zákon o provozu na pozemních komunikacích sice zakazuje držet přístroj v ruce, ale z hlediska rozptýlení pozornosti řidiče jsou nebezpečné i "bezpečnější" hands free sady. Jak složitý a zatěžující akt je vyřízení telefonního hovoru, to si každý může vyzkoušet jednoduchým testem: vykonávejte nějakou důležitou činnost, vyžadující plnou koncentraci pozornosti - lepení něčeho maličkého přesně na místo, šroubování malinkého šroubku na nepřístupném místě nebo lízání napůl rozteklé zmrzliny - a nechte si uprostřed nejhlubšího soustředění zazvonit telefon. Efekt je zaručený - šroubek vypadne do nenávratna, zmrzlina vám ukápne na kravatu a to maličké si přilepíte na ucho. To samé se děje v automobilu, samotné zazvonění telefonu řidiče vytrhne ze soustředění a vyřízení hovoru odpoutá a zatíží jeho duševní kapacitu. Navenek pak můžeme pozorovat jakoby bezdůvodně jiné chování - v lepším případě jen zpomalení rychlosti, zatočení na poslední chvíli, skřípění brzd v situaci, kdy řidič měl dost času plynule brzdit, přejetí plné čáry, v horším kolize s jiným vozidlem a v nejhorším třeba sražení chodce na přechodu uprostřed vozovky.

Druhým nebezpečím, které nás asi zatím masově nepostihne, ale řada provozovatelů již svá vozidla vybavuje, jsou prvky automatického navádění vozidel přes družicový systém, automatické vyhledávání cesty, hlídání a hlášení bezpečné vzdálenosti od předchozího vozidla. Toto jsou prvky, které byly vymyšleny proto, aby řidiči ulevily, pomohly mu rozšířit jeho informační kapacitu, nenechaly ho bloudit a ohlídaly spoustu jiných věcí za něho. Pozitivní efekt však není zcela jednoznačný, k zásadám konstrukce i používání těchto systému jsou proto vypracovávány přísné evropské normy a otázka, zda efekt použití nebude i opačný, začíná provokovat výzkumné pracovníky.

© *Observatoř bezpečnosti silničního provozu, www.czrso.cz*

Požadovat od řidiče, aby byl v každém okamžiku po dlouhou dobu zcela koncentrován na řízení vozidla, je asi iluzorní. Pozornost přirozeně kolísá, někdy se musí zregenerovat, odpočinout si. Řidič by však měl vědět, kdy si takovou přestávku nemůže nebo přímo nesmí dovolit. Je to především hustý městský provoz, kde je třeba sledovat nejen vozidla na silnici, ale i chodce, tramvaje, jezdce na koloběžkách, pobíhající psíky, padající omítku a celou řadu nespecifických jevů. Rovněž jízda v koloně, ať již v obci nebo na rychlostní komunikaci či dálnici, vyžaduje neustálé sledování pohybu a zastavení ostatních vozidel. I když v těchto případech nehrozí asi vážnější zranění, poškození vozu je nepříjemnou patálií. Jízda po dálnici mezi Prahou a Brnem byla před jistým časem jistou firmou prezentována jako dvě hodiny volného času, při nichž se řidič může snadno unudit. Někteří řidiči to bohužel chápou také tak a snaží se tento mrtvý čas vyžít nějakou užitečnou činností. Když už nemají ve voze přímo pojízdnou kancelář, tak alespoň telefonují nebo si diktují referát, připravují podklady k jednání, prostě nezahálejí. Dnešní provoz však vyžaduje i na informace relativně chudé trase plnou koncentraci pozornosti k úkonům spojeným s řízením vozidla, protože vše se zde odehrává velmi rychle, na rozhodování je velmi málo času.

Kvalita pozornosti je velmi citlivá na celkovou kondici řidiče - na jeho zdravotní stav, únavu duševní i tělesnou, přepracování, duševní vyčerpání starostmi, konflikty. Představa, že zabouchnutím dvířek od auta se vše změní, starosti opadnou a ospalost nás přejde, je jednou z nejnebezpečnějších iluzí.