# Vzorek přizpůsobení při jízdě v mlze

Publikováno: 7. 3. 2007

Podstatné výsledky výzkumů zaměřených na nehody v mlze se dají shrnout do přehledu ve formě scénáře: Při jízdě v mlze se mění situace nejen objektivně, ale i subjektivně v prožívání řidiče. Mlhu hodnotí řidiči po náledí jako druhou nejnepříjemnější podmínku při jízdě na dálnici. Nabídka dopravně závažných informací se zmenšuje. Tím se pro řidiče zvyšuje subjektivní nejistota a nebezpečnost. Tomu se pokouší čelit pomocí zvýšené zrakové aktivity. Přitom je zrakem prozkoumáváno celé zrakové pole ve srovnání s dobrou viditelností častějšími očními pohyby. Periferie je prozkoumávána častějšími rychlými pohyby očí (skokem) a jejich fixacemi, až může být objekt nalezen; tento vnímaný objekt je přitom za mlhy méně často fixován než za dobré viditelnosti. Orientují-li se řidiči za mlhy podle vpředu jedoucího vozidla, pak se jejich pohled stane ztrnulejším, provádí méně periferních fixací a méně vysazení zrakového vnímání i v centru zrakového pole.

Za mlhy se však mění nejen zraková činnost, nýbrž v ještě silnější míře reakční chování. Uvedené problémy vnímání a zažívaná nejistota při jízdě v mlze vedou k prodloužení reakčních časů a k většímu počtu nesprávných reakcí a opomenutí (nezareagování). Za mlhy tedy řidič častěji reaguje špatně nebo vůbec nezareaguje a zvyšuje se potřeba času od příjmu informace až po motorickou reakci.

Přiměřená adaptace by byla podle toho mimo jiné vidět - v snížených rychlostech a - ve vztahu k jízdním rychlostem – ve větších odstupech od vpředu jedoucího vozidla. Měření na dálnici však ukázala, že za mlhy se objevuje spíše protichůdný postup: Při nižších viditelnostech volí řidič střední časovou mezeru (odstup) mezi vozidly signifikantně menší než při lepší viditelnosti. Nebezpečné krátké časové mezery mezi vozidly menší než 0,8 sec však byly řidiči voleny stejně často. Nedostatečné přizpůsobení způsobu jízdy objektivním podmínkám se jeví obzvlášť problematické, protože reakční rychlost a kvalita reakcí za mlhy klesá.

Pokud za mlhy jsou k dispozici jiná vozidla pro orientaci řidiče, pak se zdá být zadní světla nebo zadní mlhovka vozidla jedoucího vpředu vhodným pramenem informací. Strnulejší zrakové pohyby při orientaci na vozidlo jedoucí vpředu může za určitých okolností vést v mlze ke vzniku „tunelového pohledu“, kdy se oči zaměřují na silnici pouze v úzkém prostorovém úseku. Subjektivně se tím zmenší nejistota pociťovaná na základě nedostatku orientace, i když se tím objektivně zesílí problémy dopravní bezpečnosti. Rychlost a odstup jsou voleny tak, že vpředu jedoucí vozidlo zůstává orientačním bodem. Při takové „jízdě na dohled“ se využijí sociálně psychologické mechanismy závěsu a pozdržení před vzadu jedoucím vozidlem. Tak při chybějícím fyzikálním orientačním bodě dochází k volbě orientačního bodu sociálního a k následné reakci (prožívaného omezení a sevření). Přitom je jako obzvláště negativní, ohrožující a nebezpečné za mlhy prožíván pocit stísnění (sevření). Řidič se v tomto případě často cítí nejistý, protože se obává, že by v závěsu jedoucí vozidlo do něho mohlo najet. Tato souhra mezi „orientací podle vpředu jedoucího vozidla“, kterou se má posílit subjektivní pocit bezpečí a jistoty, a „ujetím následujícímu vozidlu“, spojené s pociťovanou nejistotou, vede ve svém důsledku ke způsobu jízdy s malými odstupy mezi vozidly a k vyšší rychlosti jízdy. Řidiči, kteří se sami označovali jako ofenzivní, se přizpůsobují přitom celkově méně změněným podmínkám jízdy. Osobností podmíněné rozdíly se však zdají být méně důležité v porovnání k jasnému ovlivnění především reakcí řidiče mlhou.

Ve shrnutí může konstatovat, že se při jízdě v mlze výrazně mění jak prožitek, postoj a záměry jednání, tak také zrakové pohyby a reakční jednání řidiče vozidla. Je sice zesílena vyhledávací zraková činnost, nastavení reakcí se však v jejich rychlosti a jakosti všeobecně snižuje. Za mlhy jsou intenzivněji než za jasné viditelnosti vyhledávány informace, ale tyto často nebývají vůbec event. včas zpozorovány nebo zpracovány. Takové problémy spadající do psychologie vnímání vedou k subjektivní nejistotě. Tato nejistota může být snižována například hledáním dalších informací nebo využitím delšího času před zareagováním. Obojí se potvrdilo v experimentu s vnímáním a pozorováním. Další cesta ke snížení subjektivní nejistoty by mohla být v tom, že při chybějící fyzikální orientovanosti je

CDV CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU © Observatoř bezpečnosti silničního provozu, www.czrso.cz

vyhledávána sociální orientace na druhé. Také toto se prokázalo ve výsledcích měření na dálnici a jejich rozborem. Protože si však řidič jedoucí za mlhy počíná problematicky nejen vůči tomu kdo jede před ním (při vysoké rychlosti se k němu přibližuje příliš těsně), nýbrž také ten co jede za ním projevuje podobné počínání, mohou tyto sociální interakční procesy vést za mlhy k nebezpečným situacím, v souladu s omezenými možnostmi vnímání a reakční výkonností řidiče. Tyto situace se pak často týkají značného počtu řidičů jedoucích za mlhy za sebou ve velmi těsném časovém sledu.