Postoje a záměry v jednání řidičů jedoucích v mlze

Publikováno: 7. 3. 2007

Metodika

Pro šetření postojů a záměrů jednání řidiče vzhledem k jízdě za normální viditelnosti a za mlhy bylo realizováno reprezentativní dotazování a dodatečně další navazující zkoumání. Cílem dotazování bylo získat na jedné straně zobecněné výpovědi týkající se postojů, hodnocení momentální situace a tendencí k jednání za jízdy v mlze. Reprezentativní bylo složení skupiny zkoumaných osob (dále jen probantů), které byly podrobeny experimentu vnímání a dalšímu zkoumání. Namátková zkouška zahrnula 1 789 aktivních řidičů.

Se stejnou skupinou probantů, která byla později podrobena experimentu vnímání se konalo zkoumání. Cílem bylo zkoumat souvislosti mezi postoji, momentálními situacemi při jízdě v mlze a verbalizovanými tendencemi k jednání na jedné straně a strategiemi vnímání při rozdílných podmínkách viditelnosti (mlha versus jasná viditelnost) na straně druhé. Celkově bylo dotazováno a podrobeno experimentu vnímání 102 osob (26 žen a 76 mužů v věku mezi 18 a 68 lety).

Při zkoumání byly zaevidovány následující oblasti:

- Postoj k řízení automobilu všeobecně
- Postoj k vlivu počasí na jízdu po dálnici
- Záměry jednání při jízdě v mlze
- Zhodnocení různých organizačních, technických a pedagogicky objasňujících opatření zaměřených proti nebezpečí nehod za mlhy

Výsledky

Hustá mlha byla po náledí označována jako druhá nejnepříjemnější podmínka při jízdě po dálnici. Vzhledem k různým dopravním podmínkám se nachází jen pro položku „hustý automobilový provoz“ podobné nepříznivé hodnocení jako pro výše uvedené povětrnostní podmínky. Obzvláště významná je (podle měření na dálnici systematická) interakce těchto jako nepříjemně prožívaných podmínek. Pokud například se k mlze přidá ještě jiná kritická podmínka, jako např. velmi hustý provoz, pak je tato situace prožívána dotazovanými jako extrémně problematická. Celkově je jízda za mlhy označována všemi skupinami řidičů jako obtížná.

Rozdílné je však jednání, kterými se řidič pokouší tomuto problému čelit. Jeví se, že řidiči středního věku a starší řidiči, ve srovnání s mladšími řidiči, více využívají zrakové a sluchové možnosti, aby mohli lépe zvládnout jízdu v mlze. Celkově byly zřejmé obavy z kolize s vozidly jedoucími za nimi nebo z najetí vlastního vozidla na překážku nebo na vozidlo jedoucí před nimi. Podle toho se řidiči pokoušejí subjektivně bezpečně uzpůsobovat odstup od vpředu a vzadu za nimi jedoucích vozidel. Tak si většina řidičů dává pozor na to, aby za nimi jedoucí automobil se příliš nepřibližoval. Podobně problematicky vidí řidiči také vytváření vlastního odstupu od před nimi jedoucích vozidel. Zde je zřejmá diskrepance mezi dvěma bezpečnostními aspekty: přáním lépe se orientovat také tím, že se udržuje spojení pohledem s vozidlem jedoucím vředu, a potřebou bezpečného odstupu. Jak odstup od vzadu jedoucího vozidla tak částečně také odstup od vpředu jedoucího jsou vnímány jako jen neúplně podléhající vlastní kontrole.

Přitom se ukazuje, že od těch řidičů, kteří se cítí přibližujícími se vozidly omezováni a ohrožováni, by cca 3/4 z nich rádi udržovali větší bezpečný odstup od před nimi jedoucího vozidla.