Lidský faktor v dopravě – Postoje k bezpečnému chování v dopravě

Publikováno: 12. 1. 2015
CDV

Postoje se týkají vztahu jedince k určitému objektu postoje (předmětu, názor, druhá osoba apod.). Část postojů je vrozených. Většina postojů ale vzniká prostřednictvím vlastní či zprostředkované zkušenosti. Postoje se mohou v průběhu života měnit. Mají tři složky (kognitivní – racionální složka, emocionální – založené na citové pohnutce a konativní – projev chování). Postoje nejčastěji měříme tzv. selfreportem (Schwarz, 2010), tedy výpovědí samotného nositele postoje. Aplikace měření postojů v rámci dopravního chování je možné použít v řadě situací. Může se jednat o situace, které by přispěly k zavádění nových opatření směřující k zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Může se jednat o měření postojů vůči konkrétním situacím v dopravě, ke konkrétním účastníkům silničního provozu. Podmínkou ale vždy je, aby jedinec, který má prezentovat svůj postoj dobře věděl, k čemu se vyjadřuje. V Centru dopravního výzkumu, v. v. i. (dále jen CDV) se zaměřujeme na postoje týkající se mladých řidičů (Close – to) a postoje vůči bezpečnosti silničního provozu (SARTRE), či postoje vůči zvažovaným novým technologiím (ALKOLOCK). Všechny tyto zjišťované oblasti nám mohou pomoci při konstruování vhodných opatření vedoucí ke snížení nehodovosti a zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

Pokud se podíváme na historii, problematice postojí u řidičů je pozornost věnována několik desetiletí. Od padesátých let narůstaly studie o propojení nehodovosti a některých osobnostních vlastností. V následujících dekádách se pozornost zaměřila také na více abstraktní vlastnosti, jako jsou postoje a přesvědčení. Měření postojů za účelem predikce nevhodného chování či nehodovosti tak má dlouhou tradici. V současné době jsou dle (Boningera, Krosnicka, Berenta, Fabrigara, 2014) postoje někdy zpochybňovány jako vhodný prediktor rizikového chování, a to z následujících důvodů 1) Jsou měřeny selfreportem. To znamená, že se lidé do velké míry posuzují sami. Běžné postojové dotazníky jsou velmi náchylné na sociálně žádoucí odpovědi. 2) Nejsou stabilní v čase. Postoje nejsou tak stabilní jako osobnostní vlastnosti, takže se mění s časem a nemají tak sílu na dlouhodobé předpovědi chování. 3)Souvislost s nehodovostí je vzdálená. Je velmi obtížné určit, který postoj souvisí s nehodovostí či rizikovým chováním více, a který méně. Navíc je obtížné určit, jaké postoje jsou klíčové v konkrétních situacích specifických nehod.

Nicméně krátkodobý až střednědobý predikční potenciál postojů lze využít jako start pro dlouhodobější působení a kampaně. Zároveň se lze, dle Hausteina (2012) zaměřovat na specifické postoje a nikoliv postoje k bezpečnosti obecně. Specifické postoje ke konkrétnímu chování v konkrétních situacích pak lépe predikují rizikovost a navíc se dají shrnovat do bloků, které mají vyšší vypovídací hodnotu. Faktem také je, že není mnoho nástrojů, které by se daly použít jako prediktory rizikového chování.

V rámci výzkumu postojů u řidičů byl v CDV řešen projekt Close-to a následně Modul Close-to, který projekt rozšiřoval o další evropské země. Tento projekt, který byl řešen přímo pro Evropskou komisi, měl za cíl ovlivnit skupinu mladých začínajících řidičů směrem k vyšší bezpečnosti v dopravě. Principem bylo zapojení tzv. peer mentorů. Efekt metody byl zjišťován prostřednictvím experimentálního designu a dotazníkového šetření, dále pak procesní evaluací. Výsledky ukázaly pozitivní efekt metody projektu na (konkrétní) řidičské chování mladých řidičů, vliv na řidičské postoje, byl průměrně 0,5 na 5tibodové škále směrem k bezpečnosti, což je na hranici měřitelnosti běžnými nástroji. Celkově se ale ukázalo několik prokazatelných posunů u subpopulací. Velmi dobrý efekt byl zjištěn na potenciálně nebezpečné řidiče, zatímco efekt na řidiče s obavami byl spíše negativní (více je vystresoval či vystrašil). Obecně je metoda účinná, je ale nutné dbát specifik jednotlivých skupin při volbě osob, které se stanou peer mentory.

Největší projekt v České republice týkající se postojů k dopravní bezpečnosti byl soubor následných

měření každých pět let v rámci projektů evropských SARTRE (jehož bylo CDV součástí). Projekty SARTRE 1 - 4 byly zaměřeny na postoje k otázkám bezpečnosti silničního provozu a srovnávaly velkou část zemí EU. V SARTRE 1-3 byli osloveni pouze aktivní řidiči, SARTRE 4 se zaměřoval i na ostatní účastníky silničního provozu. Předmětem průzkumu byly postoje k bezpečnosti obecně, k problematice rychlosti, alkoholu za volantem, k otázkám policejní kontroly a k novým technologiím. Obecně lze říci, že postoje českých řidičů se s časem příliš nemění s výjimkou postojů k otázkám alkoholu za volantem. Vzrůstá podíl řidičů, kteří počítají s dechovou zkouškou během cesty (zvýšené subjektivní riziko kontroly) a těch, kteří by uvítali zvýšení maximální povolené hladiny alkoholu. Celkově jsme zaznamenali propad v důležitosti, jakou řidiči přikládají bezpečnosti, což je ale celoevropský trend.

Na základě předchozích výzkumů SARTRE a Close-to jsme se v rámci národního průzkumu zaměřili na postoje k tzv. „alkoholovému zámku“, který se jeví jako perspektivní opatření pro zabraňování recidivě u řidičů jezdících pod vlivem alkoholu. Je to technické opatření, které by nedovolilo řidičům nastartovat jejich vozidla v případě, že požili alkohol. Jaký na ně má názor česká populace zjišťovala ve spolupráci s CDV agentura FOCUS, Marketing & Social Research. Výsledky jasně ukazují, že většina české populace by nařídila používání alespoň u vybraných skupin řidičů – tedy ti, kteří byli přistiženi při jízdě pod vlivem, profesionální řidiči (hlavně při přepravě lidí), mladí řidiči, alkoholově a drogově závislí, policisté a hasiči. Většina populace také souhlasí s alkolockem jako doplňkové opatření k trestu odnětí řidičského oprávnění.

Literatura:

Boninger, D. S., Krosnick, J. A., Berent, M. K., Fabrigar, L. R. (2014). The Causes and Consequences of Attitude Importance. In: Petty, R. E., Krosnick, J. A. (2014). Attitude Strength, Antecedents and Consequences. New York: Psychology Press.

Haustein, S. (2012). Mobility behavior of the elderly: an attitude – based segmentation approach for a heterogeneous target group. Transportation 39 (6), pp. 1079 – 1103.

Schwarz, N. (2010). Attitude Measurement. In: Crano, W. D., Prislin, R. (2010) Attitude and Attitude Change. New York:Taylor&Francis e-Library.