

Pavelkova 7
779 00 Olomouc
tel.: 558 959 111
redolo@mfdnes.cz

Předplatné
a distribuce: 225 555 522
Inzerce: 583 808 311

Olomoucký kraj

„Většinu značek řidič nevnímá“

Příliš mnoho značek, jež řidiče otupí tak, že si valné části z nich ani nevšimnou. Taková je podle olomouckého dopravního psychologa Matúše Šuchy situace na silnicích. V lednu 2016 se u nich po novele vyhlášky objeví další nové značky. O zvýšení bezpečnosti ale Šucha pochybuje.

Michal Poláček
redaktor MF DNES

OLOMOUC Od silnic zmizely dopravní značky, nehod ale nepřibýlo. Zdánlivý protimluv je realita potvrzená experimenty. I na ně se v rozhovoru pro MF DNES odvolává vedoucí katedry psychologie na olomoucké Univerzitě Palackého Matúš Šucha. Jako dopravní psycholog má za to, že značky by měly stát jen tam, kde je to opravdu nutné. Zdá se to jako banalita, ale často to neplatí.

„Když na mnoha místech budou značky, tak je řidič - třeba začátečník - nejdříve vnímá. Časem se ale naučí, že je to zbytečné,“ říká Šucha. Výzkumy dokázaly, že kvůli tomu lidé za volantem nereagují až na sedmdesát procent značek, kolem nichž projedou. Právě proto má Šucha výhrady k novele vyhlášky, díky níž od ledna 2016 u cest přibudou další nové značky.

Jak by tedy podle vás měla novela vyhlášky vypadat?

Bylo by mnohem efektivnější, kdyby řešila osazování dopravního značení a to, kdo je za to zodpovědný. Když si celkově vezmeme dopravní infrastrukturu, tak to, jak je projektovaná silnice či křižovatky, by mělo řídit samo napovědět, co přijde. Jestli má například zpomalit anebo jinak změnit styl jízdy.

Můžete být konkrétnější?

Pokud je silnice široká a hezká, řidiči říká, toto je bezpečné místo, tudy se dá jet rychle. Když máme naopak takovou silnici uprostřed města v zastavěné oblasti, tak tam můžeme mít značky, kolik chceme. Například o tom, že je tam maximální povolená rychlost padesát či třicet kilometrů v hodině. Tyto dvě informace jdou ale proti sobě. Silnice říká, jed rychle, značka naopak jed pomalu. Značka je ale vždy doplňková. To, co řidič mnohem více vnímá, je silnice. Dopravní značky by proto měly být jen na místech, kde to je nevyhnutelné.

Napadá vás konkrétní příklad?

Zákaz zastavení. To je jasná informace - tady nemohu stát. Je to takzvaný princip minimalismu. Nedávat značky všude tam, kde by se pouze mohly hodit. Ale jen tam, kde nutně musí být.

Pokud se toto pravidlo nedodrží, k čemu to může vést?

Je tu souvislost s psychologickým principem inflace pozornosti. Když na mnoha místech budou značky, tak je řidič - třeba začátečník - nejdříve vnímá. Časem se ale naučí, že je to zbytečné. Ale pak značky na místě, kde je to opravdu důležité, nevnímá. Má obecnou zkušenost, že to není nutné.

Zmínil jste, že řidič vnímá hlavně silnici a její okolí. Nepůsobí tak na něj i to, že jede zastavěnou oblastí? Není to prvek, jenž ho zpomalí?

Určitě to je jeden z faktorů. Funguje tu ale princip blízkosti. Řidič nejvíce vnímá zaprvé to, co je mu fyzicky nejbližší. A to je silnice. Domy jsou až dál. Zadruhé vnímá to, co je pro něj nejpodstatnější. Vzdálenější oko-

lí vnímá, ale dominantní je pro něj silnice.

Jak se to ale dá využít při zvýšení bezpečnosti na silnicích?

Nemá příliš smysl dávat tam značku. Například je možné využít místo na okrajích silnice pro parkovací místa. I když tam odstavená auta zadržují, pro zpomalení dopravy je zúžení silnice efektivní. Anebo vysadit alej či rozšířit chodník. Nebo vytvořit zelený pruh a oddělit chodník od silnice. Možností je spousta. Hlavní princip je o tom, že značka je vždy doplňkový nástroj dopravní infrastruktury. Je alibismus počítat s tím, dali jsme tam značku, takže všichni vědí, jaká je tam rychlost. Tak to nefunguje.

Napadají vás tak značky, které by u silnic nemusely být?

Především ty upozorňující na rychlost. A to v případě, že už zákon či norma říká, jaká je v daném místě povolená rychlost. Značka tak funguje jen jako připomenutí tohoto pravidla. Jestliže to ale budeme dělat často, řidiči přestanou značky vnímat. Pakliže je využijeme jen v místech, kde je to opravdu důležité - například škola či místa s velkým pohybem lidí - značka jako něco nestandardního řidiče zaujme a upozorní.

Dá se to teď ještě nějak změnit?

Aby nyní značky fungovaly, je potřeba vymyslet něco navíc. Výrazněji upoutat pozornost. Možná jste někdy viděl značku, kolem níž je žlutý rám. Má dát najevo, že tady je její sdělení skutečně důležité. Ano, tím teď upoutáme. Ale když to budeme používat často, tak i toto přestane fungovat. Je proto nutné vrátit se na začátek.

Jaké procento značek tak řidič při jízdě opravdu vnímá?

Empirických dat a výzkumů máme poměrně dost. Obecně se dá říct, že průměrně na úseku, který daný řidič zná, až sedmdesát procent značek nevnímá.

A je to problém, když ten úsek zná? Už přece z dřívějšíka ví, jak a jakou rychlostí tudy bezpečně projede.

Neřekl bych, že je to problém. Je to však důkaz, že ty značky jsou zbytečné.

Jsou ale důležité pro toho, kdo tam jede poprvé.

U toho, kdo tudy jede poprvé, je procento značek, které zaregistroval, vyšší. Ale ne dramaticky. Je to zhruba polovina.



Čím méně pravidel, tím více přenášíme zodpovědnost na řidiče. A tím více dávají pozor.



Co z toho tedy vyplývá?

Dvě věci. Zaprvé, velká část svíslého dopravního značení je naprosto zbytečná. Řidič má šanci jen padesát procent, že si všimne něčeho opravdu důležitého. Zadruhé je to potvrzení toho, že řízení je činnost automatická. Ne vždy u něj platí princip učení. Když někdy jezdím často, tak to přece vidím už poněkoli káté. Dalo by se tak říct, že si toho budu více pamatovat. To ale není pravda. Jezdím tam často, tím více může být řízení automatické a tím méně vnímám informace ze značek.

Takže kdyby se tam objevila nová značka, je možné, že by ji řidič ani nepostřehl?



Méně značek zvýší pozornost Dopravní psycholog Matúš Šucha míní, že dopravní značky by měly stát jen tam, kde je to nutné. Je jich totiž tak mnoho, že řidiči je přestávají vnímat. Foto: Tomáš Frait, MAFRA

Přesně tak. Míra automatismu se zvyšuje. Čím je prostředí známější, tím méně beru v potaz informace z okolí.

Je vůbec možné tomu nějak zabránit?

Řízení je na jedné straně činnost, která je velmi jednoduchá a monotónní. Poměrně rychle, za rok za dva, získáte základní řidičskou zkušenost. Čím dál tím víc je pro vás řízení automatické. Méně nad ním přemýšlíte, věnujete mu méně pozornosti. A v naprosté většině případů to úplně stačí. Ale pak to ve velmi malinkatém procentu případů nestačí a následky jsou velmi vážné, stane se dopravní nehoda. A to je problém.

Co s tím?

Lze jen těžko předpokládat, že se řidič bude na sto procent věnovat řízení. To je naprostá utopie. Jsem přesvědčen, že není cesta apelovat na řidiče, aby více dávali pozor a méně se při řízení věnovali jiným věcem. V zásadě víme, že prevence a vzdělávání řidičů není extra efektivní. Situace se nezlepšuje. Řidičům musíme pomáhat. Vždy budou dělat chyby, tak jako každý člověk. Je nutné se zaměřit na to, aby lidé za volantem chyby nedělali. A když už je dělají, tak aby následky byly co nejmenší.

Jak jim tedy konkrétně pomoci?

Třeba tím dopravním značením. Mělo by být takové, aby nad ním řidič nemusel přemýšlet. Aby když vidí značku, tak aby automaticky upoutala jeho pozornost. A to se stane jen tehdy, když bude mít zakódované opatrně, je tam značka, takže tady musím dát opravdu na něco pozor. Je spousta experimentů, kde odstranili všechny značky a nehodovost se nezvýšila.

Čím si to vysvětlujete?

Čím méně pravidel, tím více zodpovědnosti přenášíme právě na řidiče. A tím více dávají pozor. To samé u chodců. Většina úrazů u usmrčení chodců se stane na přechodech. Je pro to celá řada důvodů. Ale jedním je i to, že chodec má na přechodu fa-

lešný pocit bezpečí. Má pocit, že tam má přednost a tím pádem je méně opatrný. U řidičů platí stejný princip.

Na začátku jste zmínil, že by novela vyhlášky měla řešit také zodpovědnost za osazování značek. Co jste měl na mysli?

V celé republice by měl při osazování značek platit jednotný princip. Dobrý příklad je značka dej přednost v jízdě. V různých městech, či dokonce v některých městských částech se liší přístup k jejímu používání. Někde stojí téměř všude a jinde zase ne, protože je jasné, že dáváme přednost zprava. A teď se objeví řidič zvyklý na město, kde tyto značky všude jsou. Jede ale jinač a tam chybí. Nevidí značku, nedá přednost. Je totiž zvyklý, že má dát přednost, jen když tam stojí značka. Tato nejednotnost je dána tím, že zodpovědnost za osazování značení leží na obcích. Každá to dělá trochu jinak. Zodpovídat by za to měl někdo nad obcemi, patrně policie.

Takže toto vám v připravovaných změnách pravidel chybí?

To, že by to měla být policie, v původním návrhu bylo. Nicméně už to vypadlo. Zodpovědnost je opět na obcích. Myslím si, že je to velmi dobrý příklad toho, že dopravní bezpečnost není prioritou. Různé jiné zájmy, o nichž já nic nevím a ani o nich nechci spekulovat, převážily nad zájmem bezpečnosti. Z pohledu bezpečnosti je naprosto evidentní, že by to měla být policie, anebo někdo jiný na celostátní úrovni. Ti, co zákon připravovali, to tam přesně takto napsali. Věděli, proč to tam píšou. Ale v legislativním procesu nastala změna a už to tam chybí.

INZERCE

PŘIPRAVTE SE NA ZIMU

ZIMNÍ PNEUMATIKY ZDARMA KE KAŽDÉMU PROFESIONÁLOVI

NEJPRODÁVANĚJŠÍ DODÁVKY V ČESKU.

KOMBINOVANÁ SPOTŘEBA 4,3 - 8,9 L/100 KM.
EMISE CO₂ 113 - 236 G/KM.
AKCE PLATÍ NA SKLADOVÉ VOZY.

WWW.FIATPROFESSIONAL.CZ

PROSTĚJOV | Brněnská 88 | tel.: 582 338 090 OLOMOUC | Brněnská 45 | tel.: 585 423 904 AUTO - ROLNÝ v.o.s.
www.autorolny.cz