

## Pozornost

Pozornost je kognitivní funkcí umožňující vnímajícímu jedinci z okolního prostředí vybírat pouze určité podněty, resp. informace, které se jeví v daný okamžik jako významné, a ostatní umožňuje ignorovat. Tato funkce vyvstává především v situacích informačně náročných, kde je jejich správný výběr a zpracování nutnou podmínkou následného rozhodování a jednání. V dopravním provozu je řidiči z okolního prostředí vysíláno množství informací. Devadesát procent z nich je vysíláno vizuálně, pouze deset procent aktivuje jiné smysly (Rehnová, 2009d). Jeho jízdu korigují především systémy dopravního značení, informační a řídicí systémy ve vozidle a ostatní účastníci silničního provozu<sup>1</sup>.

## Informační zátěž

S postupujícím vývojem dopravní infrastruktury a dopravních technologií jsou řidiči mnohdy vystaveni nadbytečné informační zátěži. Řada výzkumů poukazuje na negativní vlivy informačních technologií a komunikačních prostředků (ale např. i autorádií) ve vozidle na pozornost včetně zhoršení periferního vnímání a zhoršení zapamatování objektů v dopravním prostředí a označují je za jednu z významných příčin vzniku řady dopravních nehod<sup>2</sup>.

## Dívají se, ale vidí špatně

V takovém případě je funkcí vícera faktorů, jako jsou rozsah a kvalita pozornosti, řídicí zkušenost, aktuální stav a v neposlední řadě faktor věku, do jaké míry bude zpracování informací úspěšné, resp. zda bude selektováno alespoň minimální množství informací nutných pro zpracování dané dopravní situace. Řidiči pak mohou selhávat při výběru vhodných informací z vizuálního pole. „Dívají se, ale vidí špatně.“ Nebo selhávají ve výběru vhodné odpovědi. „Vědí, co dělat, ale neudělají to.“ Z tohoto důvodu rostou nároky na úspěšné zvládnutí dopravních situací a mohou tak i zvyšovat určitou „nepodkročitelnou hranici“ schopností nutných pro jejich úspěšné zvládnutí<sup>3</sup>.

## Kapacita pozornosti

Zejména u mladých začínajících řidičů, kteří nemají vytvořeny potřebné návyky, může docházet v náročných dopravních situacích k překročení kapacity pozornosti. Naopak v případě zkušených řidičů, u nichž je většina procesů řízení zautomatizována, může docházet k odklonu pozornosti k podnětům nepodstatným z hlediska zvládnutí dopravní situace. Zde vyvstává význam dopravního prostředí a jeho případné negativní vlivy na pozornost<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> ŠUCHA, M., REHNOVÁ, V., KOŘÁN, M., ČERNOCHOVÁ, D.: *Dopravní psychologie pro praxi*. Praha: Grada, 2013. ISBN 978-80-247-4113-0, s. 46

<sup>2</sup> Tamtéž, s. 46.

<sup>3</sup> Tamtéž, s. 46.

<sup>4</sup> Tamtéž, s. 47.

### Co také ovlivňuje pozornost?

Jedná se především o smyslové poruchy, ze zrakových jsou to poruchy barvocitu, porucha zúženého zorného pole, z ostatních zkreslení vnímání vlivem únavy, alkoholu, psychotropních látek i legálních léčiv, dále pak faktor věku a řídičské zkušenosti. Zkušení řidiči jsou schopni sledovat větší rozsah vozovky, jejich vnímání situace je komplexnější a potřebují kratší interval pro zpracování informací<sup>5</sup>.

---

### Experimentální psychologie

Téma pozornosti bývá v oblasti psychologie obtížně zařaditelné, resp. vymezitelné v kontextu ostatních psychických činností. Mnohdy bývá přiřazováno k ostatním kognitivním funkcím jako nutná podmínka jejich úspěšného průběhu. Pozornosti se v minulosti z výzkumného hlediska věnovala především experimentální psychologie, v tuzemských podmínkách se jí z hlediska věnovala mimo jiné brněnská psychologická škola (např. Švancara, 1978). Praktický význam zkoumání pozornosti, zejména z hlediska psychodiagnostického, vzrůstá s rozvojem psychologie práce a s potřebou stanovit určitou „nepodkročitelnou mez“ nutnou pro úspěšné zvládnutí pracovních činností, v tomto případě úspěšného zvládnutí řízení motorového vozidla v situaci dopravního provozu.

V současné době je možné rozdělit dopravní výzkumy související s pozorností do tří základních kategorií s nezávislou tradicí.

- Experimentální výzkumy, ve kterých je manipulováno situačními faktory a výkon je měřen na dopravních simulátorech.
  - Šetření dopravních nehod, v nichž se prostřednictvím řady psychologických testů identifikují charakteristiky, které lze přiřadit k rizikovým faktorům na straně řidiče.
  - Automatizační výzkumy, při nichž jsou navrhovány systémy pro rozvoj potřebných funkcí (např. pro nahrazení nedostatků plynoucích z nedostatečné řídičské zkušenosti<sup>6</sup>).
- 

Své vlastní limity nepřekonáme, a nebylo by ani rozumné se o to pokoušet. Dobrovolně si je snižovat požitím alkoholu nebo jiných psychotropních látek je ... velmi nerozumné. A kromě toho zákonem zakázané.

---

### Použitá literatura:

ŠUCHA, M., REHNOVÁ, V., KOŘÁN, M., ČERNOCHOVÁ, D.: *Dopravní psychologie pro praxi*. Praha: Grada, 2013. ISBN 978-80-247-4113-0, s. 46

---

<sup>5</sup> Tamtéž, s. 50.

<sup>6</sup> Tamtéž, s. 47.