Jízda s rozsvícenými světly ve dne

Publikováno: 7. 3. 2007

Myšlenka, jezdit i v průběhu dne s rozsvícenými světly (Daytime Running Lights – DRL), vznikla na základě přání zvýšit viditelnost vozidel při jejich jízdě na komunikaci. „Viděl jsem ho příliš pozdě“ je totiž jednou z nejčastějších vysvětlení příčin dopravních nehod. DRL bylo zkoumáno v 60 letech v USA a svícení bylo v některých vozových parcích zavedeno (např. Greyhound). Získané zkušenosti byly dobré ale studie nebyly dobře koncipovány.

Rovněž ve Švédsku byla v 60. letech myšlenka svícení vozidel ve dne realizována. Byly prováděny experimenty s centrálním a periferním vnímáním, byly vyvinuty a prodávány speciální světla pro osobní automobily. Ve spojení s přechodem z jízdy vlevo na jízdu vpravo v roce 1967 bylo všem motocyklům doporučeno DRL - svítit i ve dne tlumenými (potkávacími) světly.Norský výbor pro bezpečnost se na základě výsledků analýz nehod v 70. letech rozhodl doporučit svícení ve dne jako povinnost pro řidiče motorových vozidel. Bylo zde odhadováno, že dojde ke snížení nehod na základě střetu vozidel o asi 15%.Zkušenosti ze Skandinávie jsou dobré a neobjevují se zde žádné tendence tento předpis DRL zase zrušit.

Předpis DRL byl zaveden v roce 1977 ve Švédsku a Finsku, Norsko se k jeho zavedení připojilo v roce 1985 a Dánsko v roce 1989. V Kanadě bylo rozhodnuto, že od roku 1989 musejí být všechna nová motorová vozidla vybavena DRL. V různých zemích byly prováděny studie týkající se vlivu DRL na statistiku dopravní nehodovosti. Všechny ukázaly na snížení srážek vozidel za denního světla v rozmezí 10-15% při zavedení DRL. Zdá se, že zranitelnější uživatelé komunikací (chodci, bicyklisté, motocyklisté) mají z DRL větší užitek než řidiči automobilů. Toto bylo vysvětlováno větším významem vnímání objektů v jejich periferním zrakovém poli.

Příznivý účinek DRL je pravděpodobně vyšší v severních regionech poblíž polárnímu kruhu.

Hlavními protiargumenty jsou zvýšená spotřeba pohonných hmot a tím vyšší znečištění životního prostředí výfukovými zplodinami. Také motocyklisté uvádějí, že pokud všechna vozidla ve dne svítí, ztrácejí oni svoji výhodu vozidla s rozsvícenými světly.

Byla zde vyzkoušena četná technická řešení. Nejvíce rozšířeným a nejjednodušším je stále ještě jízda s normálními nebo tlumenými potkávacími světly. Světla se dnes zapínají automaticky. V USA nabízí DRL některé automobilové značky (např. GM). V současné době má mnoho států zaveden předpis, který více nebo méně odpovídá DRL (např. Maďarsko a Polsko). Zvláště v zemích EU byly prováděny výzkumy DRL. V současné době je navrženo nařízení týkající se povinnosti jezdit i ve dne s rozsvícenými potkávacími světly a toto je diskutováno jako opatření v oblasti bezpečnosti dopravy. Vypočítané procentuální snížení dopravní nehodovosti kolísá od 10% pro několikanásobné kolize za dne až po 25% pro smrtelné následky u hromadných dopravních nehod. Číselně byl vypočítaný poměr – přínosy/náklady - ten činí 1,8. Je odhadováno, že v EU by se tímto opatřením dalo zabránit ročně až 5.500 smrtelným dopravním nehodám.

Ze zahraničních materiálů - Deutsche Ophthalmologische Gesellschaft 2002
DOG Jubiläumstagung (100. Tagung) 26.-29.9. 2002 ICC Berlin, autor Rumar K.
Pro BESIP zpracoval PhDr. Jan Weinberger, Centrum dopravního výzkumu (CDV)

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