

Jak na to pohlíží zákon?

„Návrhové prvky komunikace, musejí být voleny tak, aby poskytovaly všem uživatelům patřičné podmínky pro plynulou a bezpečnou jízdu. Nutné je zohlednit funkci komunikace (návrhovou kategorii) a únosnost zatížení daného území.“

§ 17, odstavec 1) vyhlášky č. 104/1997 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

„V bezprostřední blízkosti pozemní komunikace v obci je zakázáno umísťovat cokoli, co by bylo možno zaměnit s dopravní značkou, světelným a akustickým signálem, dopravním zařízením nebo zařízením pro dopravní informace nebo co by mohlo snižovat jejich viditelnost, rozpoznatelnost nebo účinnost, oslňovat účastníky provozu na pozemních komunikacích nebo rozptylovat jejich pozornost způsobem ovlivňujícím bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.“

§ 78, odstavec 6) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

Zjištění:

Vozidla s neovlivněnými řidiči jezdí rychlostí, která jen o něco málo přesahuje hodnotu dovolené rychlosti. U této skupiny vozidel lze potvrdit, že si řidiči volí rychlost na základě vlastní vůle za reálného provozu.

Velká většina řidičů (více jak 85 %) dodržuje zákonem stanovenou dovolenou rychlost. Jsou zodpovědní a obezřetní. Chtějí dorazit do cíle v co nejkratším čase a nemít konflikt nebo dopravní nehodu.

Doporučení pro řidiče:

- *„Nenech se ovlivňovat a drž odstup.“*

Zadavatel:



Ministerstvo dopravy

Zhotovitel:



Brno

2017

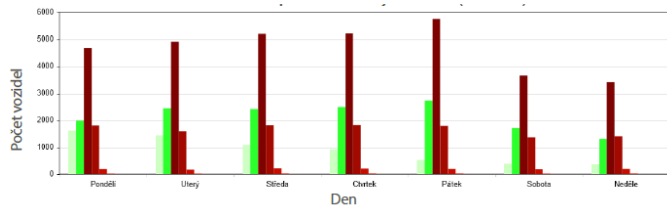
Dopravní proud

Ovlivněná rychlost vozidla



PŘÍNOSY MĚŘENÍ RYCHLOSTI

Díky měření rychlosti je možné identifikovat podíl vozidel, která překračují dovolenou rychlost na komunikaci. Dále pak stanovit průměrnou nebo směrodatnou rychlost, maximální a minimální rychlost nebo vhodný percentil rychlosti.



Následně lze identifikovat charakter dopravy, který definuje požadavky na kategorii pozemní komunikace. Z dat lze běžně vysledovat špičkovou hodinovou intenzitu v zastavěném území, padesátirázovou hodinovou intenzitu v nezastavěném území, maximální hodinovou intenzitu kdekoliv.

Rychlost spolu s dopravním zatížením patří mezi základní ukazatel pro výběr návrhové kategorie komunikace.

Návrhová rychlost je určena pro stanovení limitních hodnot návrhových prvků pozemní komunikace. Používá se při navrhování dopravní infrastruktury, kdy je třeba se řídit požadavky, které má komunikace v budoucnu plnit (objem dopravy a zajištění požadované rychlosti vozidel).

Při dopravních průzkumech, které slouží jako podklad pro další plánování úprav v dané lokalitě, se často jako ukazatel stanovuje průměrná nebo směrodatná rychlost vozidel. Extrémní hodnoty ve vzorku však mohou výsledek zkrasit.

Proto je vhodné jako ukazatel použít **provozní rychlost, která představuje rychlost vozidel, kterou si volí 85 procent neovlivněných řidičů.** Za neovlivněného řidiče se považuje řidič vozidla, který má před vozidlem odstup větší jak prahovou hodnotu pro ovlivnění.

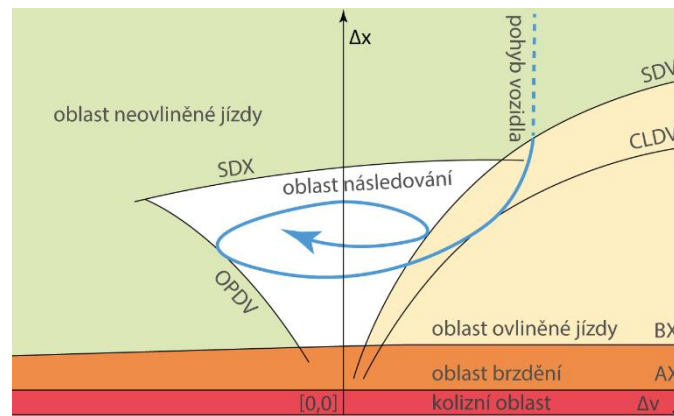
MODEL NÁSLEDOVÁNÍ VOZIDEL předpokládá, že se vozidlo na síti může nacházet v jednom ze čtyř režimů.

Neovlivněná jízda představuje volný pohyb bez vnějšího ovlivnění provozem nebo pravidly silničního provozu.

Přiblížení nastává ve chvíli, kdy je řidič vozidla ovlivněn. Vozidlo dosáhne prahové hodnoty (SDV), která představuje okamžik na delší vzdálenost mezi vozidly, kdy řidič druhého vozidla vnímá, že rychlost jeho vozidla je jiná než rychlost prvního vozidla.

Následování nastává, když řidič druhého vozidla aktivně upravuje svoji rychlost, tak aby dodržel bezpečnou vzdálenost mezi vozidly pro bezpečné zastavení (BX) a maximální vzdálenost pro ovlivňování (SDX).

Brzdění nastává při překročení minimální vzdálenosti pro bezpečné zastavení vozidla a je ovlivněno: reakční dobrou řidiče, technickými parametry vozidla a jeho aktuální rychlostí.



V případě, že předchodí vozidlo opustí svůj směr jízdy nebo zvýší svoji rychlost natolik, že se rozdíl rychlostí (Δv) dostane do záporných hodnot a překročí prahovou hodnotu OPDV nebo SDX, tak je celý proces následování ukončen až do dalšího přiblížení.

OVlivNĚNÍ ŘIDIČŮ

Určení rychlosti dopravního proudu vyžaduje nalezení rychlosti, kterou si řidiči volí ze své vlastní vůle. Jedná se tedy o rychlost vozidel neovlivněných řidičů.

Ovlivnění řidiči jsou obvykle ve vozidlech, která následují vozidla předchozí (kolona) nebo jsou ovlivněni řízením dopravy (SSZ aj.). Za ovlivňující faktory se nepovažuje vedení trasy, stav povrchu PK a technický stav vozidla.

Prahová hodnota ovlivnění řidiče předchozím vozidlem je cca 7 s. Z toho vyplývá, že řidiči vozidel, která před sebou mají odstup menší jak sedm sekund, jsou nuceni svoji rychlost přizpůsobit dle rychlosti vozidla předchozího.

Ovlivnění řidiče má vliv na reakční dobu řidiče, což má přímý dopad na brzdovou dráhu vozidla v případě náhlého snížení rychlosti.

Ovlivnění řidiče podružným podnětem způsobuje prodloužení optické fáze reakční doby řidiče. To představuje dobu, po kterou řidič svoji pozornost odvrátí od nadcházejícího prostoru komunikace směrem k podružnému objektu.

Přibližně 75 % řidičů fixuje svůj pohled jinam po dobu kratší jak 0,75 s. Průměrná doba fixace řidiče je v délce 0,61 s, minimálně 0,17 s a maximálně 1,65 s.

Vzdálenost ujetá po dobu ovlivnění (0,75 s) při:

- rychlosti 130 km/h 27 m
- rychlosti 110 km/h 23 m
- rychlosti 90 km/h 19 m

9 z 10 lidí věnuje takové množství pozornosti a mentální kapacity, že je schopno rušivý objekt popsat.

8 z 10 řidičů popisuje svoje ovlivnění v závislosti na obsahu podnětu a dopravní situaci.