

Jak na to pohlíží zákon?

„Řidič vozidla jedoucí za jiným vozidlem musí ponechat za ním dostatečnou bezpečnostní vzdálenost, aby se mohl vyhnout srážce v případě náhlého snížení rychlosti nebo náhlého zastavení vozidla, které jede před ním.“

§ 19, odstavec 1) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

Zjištění:

Z pohledu příčiny dopravních nehod je to právě nedodržení bezpečné vzdálenosti (cca 8 %) nebo nevěnování pozornosti řízení vozidla (cca 17 %), které často způsobuje narušování bezpečnosti dopravního proudu.

Pomocí modelu kritického brždění jsme ověřili, že **největší šanci pro bezpečné zastavení vozidla má odstup větší jak dvě sekundy.**

Řidiči vozidel, kteří se přibližují k předchozímu vozidlu natolik, že jejich odstup klesne pod dvě sekundy, se vystavují riziku vzniku dopravního konfliktu nebo nehody.

Doporučení pro řidiče:

- „**Udržuj odstup podle své rychlosti.**“
- „**Pokud cítíš, že bys to neubrzdil, zpomal.**“
- „**Na nikoho se nelep.**“
- „**Nenech se do toho natlačit.**“
- „**Tahle značka na silnici má svůj význam.**“



Bezpečný odstup

Značka poskytuje základní informaci pro řidiče v otázce doporučené bezpečné vzdálenosti za sebou jedoucích vozidel.

www.czrso.cz

Zadavatel:



Ministerstvo dopravy

Zhotovitel:



CENTRUM
DOPRAVNÍHO
VÝZKUMU

Brno

2017

Nepřímý ukazatel bezpečnosti

Bezpečná vzdálenost mezi vozidly



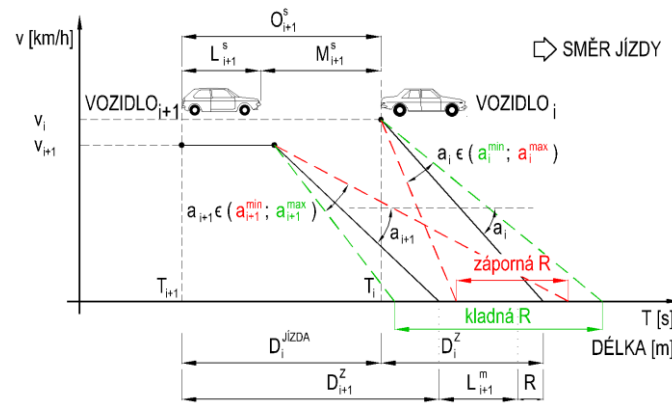
MODEL KRITICKÉHO BRZDĚNÍ

Dodržování bezpečné vzdálenosti (odstupu) mezi vozidly je vhodné zejména z důvodu **náhlého kritického brzdění** předchozího vozidla. V případě dodržení vhodného odstupu (větší než 2 s) je řidič následujícího vozidla schopen reagovat a zastavit své vozidlo na bezpečnou vzdálenost.

Řidič by měl činit tak, aby po zastavení jeho vozidla vznikla dostatečná vzdálenost - rezerva od předchozího vozidla.

Rezerva [m] je ovlivněna mezerou mezi vozidly [s], zpomalením obou vozidel [m/s²], odezvou brzdového systému [s] a reakční dobou řidiče následujícího vozidla [s].

$$R = V_i \cdot M_{i+1}^S + D_i^Z - D_{i+1}^Z$$



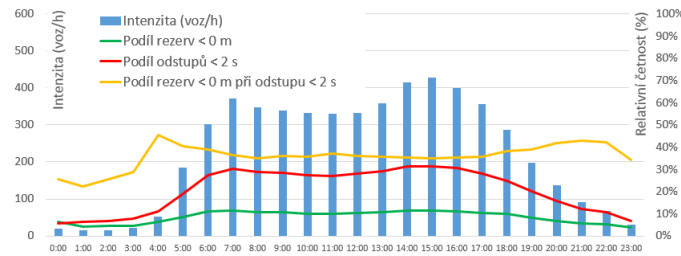
Podíl řidičů [%], udržujících mezeru menší jak 2 s a všech vozidel, ovlivňuje pravděpodobnost vzniku konfliktu nebo dopravní nehody.

ZJIŠTĚNÍ

Analýza cca 100 lokalit ve 3 letech na silnicích I. a II. třídy v ČR potvrdila, že **nejvhodnější vzdálenost pro odstup následujících se vozidel jsou minimálně dvě sekundy**. Při tomto odstupu je více jak 50 % řidičů schopno bezpečně zastavit svoje vozidlo.

V OBCI

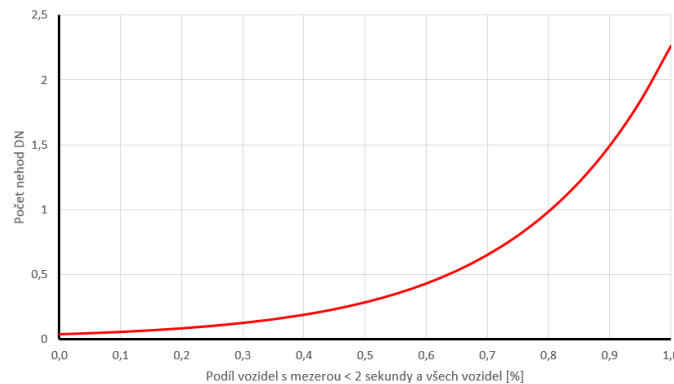
Na komunikacích v obci (v denních hodinách) nedodrжуje doporučený odstup (více než 2 s) přibližně 30 % řidičů.



S rostoucí intenzitou roste i podíl nedodržování odstupů menších než 2 s. Řidiči, kteří nedodržují doporučený odstup, mají cca 45 % riziko, že své vozidlo neubrzdí.

MODEL NEHODOVOSTI

Pokud roste podíl řidičů, kteří nedodržují bezpečný odstup od předchozího vozidla, tak roste počet konfliktů nebo dopravních nehod.



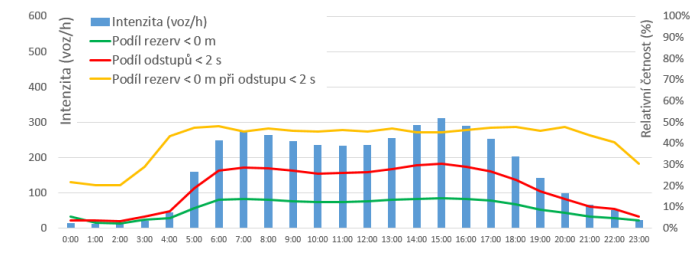
POTENCIÁL ZJIŠTĚNÍ

Pokud by se snížil podíl nedodržování bezpečného odstupu z 30 % na 15 %, tak by se počet nehod v obci mohl snížit až o 23 %.

Pokud by všichni řidiči dodržovali bezpečný odstup, tak by počet nehod mohl v obci klesnout až o 35 %.

MIMO OBEK

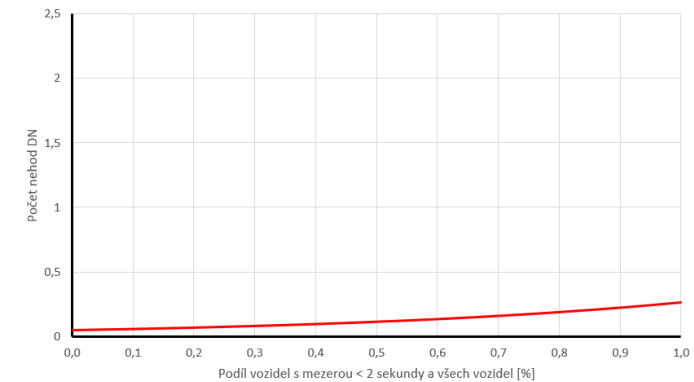
Na silnicích mimo obec (v denních hodinách) nedodrжуje doporučený odstup (více než 2 s) přibližně 30 % řidičů.



S rostoucí intenzitou roste i podíl nedodržování odstupů menší než 2 s. Řidiči, kteří nedodržují doporučený odstup, mají cca 50 % riziko, že své vozidlo neubrzdí.

MODEL NEHODOVOSTI

Mimo obec se vozidla pohybují vyšší rychlostí. Reakční doba řidičů je stejná, prodlužuje se brzdná dráha vozidel. Závažnost nehod je pak několikanásobně vyšší.



POTENCIÁL ZJIŠTĚNÍ

Pokud by se snížil podíl nedodržování bezpečného odstupu z 30 % na 15 %, tak by se počet nehod mimo obec mohl snížit o 9 %.

Pokud by všichni řidiči dodržovali bezpečný odstup, tak by počet nehod mimo obec mohl klesnout až o 16 %.