

# Hloubková analýza dopravních nehod

Publikováno: 9. 1. 2015  
CDV

## A. Úvod

Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. provádí na území Jihomoravského kraje expertní multioborovou výzkumnou činnost, zaměřenou na podrobné zkoumání dopravních nehod, při nichž došlo ke zranění. Podstatou Hloubkové analýzy dopravních nehod je rozdělení výzkumné činnosti na tři základní etapy:

### Místní šetření

Souhrn činností prováděných přímo na místě dopravní nehody, bezprostředně po jejím vzniku. Zahrnuje podrobná měření fyzikálních veličin, podrobné ohledání dopravní techniky, ohledání dopravního prostoru a psychologický rozhovor. Výstupem místního šetření je kompletně vyplněná databáze, která je vstupem pro další následné činnosti. Při dopravní nehodě dvou osobních vozidel s jedním zraněným účastníkem je v terénu získáno cca 1200 jednotlivých údajů.

### Ohledání vozidel v akreditované laboratoři (LDZDN)

CDV, v.v.i. akreditovalo v letošním roce Laboratoř dopravního značení a dopravních nehod. V této specializované laboratoři je možné provádět podrobná ohledání dopravní techniky nad rámcem místního šetření.

### Analýza dopravní nehody.

Souhrn expertních činností vedoucích k podrobné analýze dat získaných při místním šetření. Zahrnuje analýzu dopravního prostředí, matematickou analýzu nehodového děje, rekonstrukci dopravní nehody v SW prostředí, analýzu lidského faktoru, analýzu zranění, syntézu poznatků a doporučení a návrhy.

## B. Výstupy Hloubkové analýzy dopravních nehod

- Hlavním výstupem je rozsáhlá databáze dopravních nehod, která obsahuje data o bezmála 700 dopravních nehodách zkoumaných metodami Hloubkové analýzy dopravních nehod:

prípady číslo	01-0050	účetník číslo	1	príves	2 - bez přířahu	vzdálenost spodní hrany...	30	vzdálenost spodní hrany...	999 - neznámo	vzdálenost spodní hrany...	30	vzdálenost spodní hrany...	999 - neznámo
rozměr pravé přední pneu...	205/55 R 16	Všechny pneu jsou stejné...		Státní pneu na nápravě?		šířka pravé přední pneu...	205	poměr výšky-šířky pravé...	50	konstrukce pravé přední...	R	průměr disku pravého pneu...	16
index nosnosti pravého...	999 - neznámo	rychlostní index pravého...		tlak pravé přední pneu...	3 - letní pneumatka	dotlačovací test pravého...		tyčien výroby pravé pneu...	99 - neznámo	rok výroby pravé přední...	9999 - neznámo	hloubka dezénu vpravo...	999 - neznámo
tlak v pravé přední pneu...	999 - neznámo	právní přední dečen	2 - bez defektů	posádčovní příloha tlak p...	99 - neznámo	posádčovní příloha tlak z...	99 - neznámo	rozměr pravé zadní pneu...	205/55 R 16	šířka pravé zadní pneu...	205	poměr výšky-šířky pravé...	50
konstrukce pravé zadní...	R	průměr disku pravého za...	16	index nosnosti pravého...	999 - neznámo	rychlostní index pravého...		tlak pravé zadní pneu...	3 - letní pneumatka	dotlačovací test pravého...		tyčien výroby pravé zad...	99 - neznámo
rok výroby pravé zadní p...	9999 - neznámo	hloubka dezénu vpravo v...	68	tlak v pravé zadní pneu...	999 - neznámo	právní zadní dečen	2 - bez defektů	rozměr levé zadní pneu...	205/55 R 16	šířka levé zadní pneu...	205	poměr výšky-šířky levé z...	50
konstrukce levé zadní p...	R	průměr disku levého zad...	16	index nosnosti levého pr...	999 - neznámo	rychlostní index levého z...		tlak levé zadní pneu...	3 - letní pneumatka	dotlačovací test levého...		tyčien výroby levé zadní...	4 - 6. tučien
rok výroby levé zadní p...	2014	hloubka dezénu vpravo v l...	67	tlak v levé zadní pneu...	27	levý zadní dečen	2 - bez defektů	rozměr levé přední pneu...	205/55 R 16	šířka levé přední pneu...	205	poměr výšky-šířky levé p...	50
konstrukce levé přední p...	R	průměr disku levého pne...	16	index nosnosti levého pr...	999 - neznámo	rychlostní index levého...		tlak levé přední pneu...	3 - letní pneumatka	dotlačovací test levého...		tyčien výroby levé před...	4 - 6. tučien
rok výroby levé přední p...	2014	hloubka dezénu vpravo v...	56	tlak v levé přední pneu...	23	levý přední dečen	2 - bez defektů	výrobce pravé přední pneu...	3 - Michelin	model pravé přední pneu...	Energy saver	výrobce pravé zadní pneu...	3 - Michelin
konstrukce levé přední p...	R	průměr disku levého pneu...	16	index nosnosti levého pr...	999 - neznámo	rychlostní index levého...		výrobce levé přední pneu...	3 - Michelin	model levé přední pneu...	Energy saver	výrobce levé zadní pneu...	3 - Michelin
model pravé zadní pneu...	Energy saver	výrobce levé zadní pneu...	3 - Michelin	model levé zadní pneu...	Energy saver	výrobce levé přední pneu...	3 - Michelin	zabíjení rádkového pro...	9999 - neznámo	zabíjení prostoru pro ces...	150	zabíjení prostoru pro ces...	150
zabíjení přední v kg	0	zabíjení kufří v kg	9999 - neznámo	rovnováha zabíjení	9 - neznámo	přílohy obsah nádrže	9 - neznámo	zabíjení svetlo	9 - neznámo	nabídnutí levého ok...	0	nabídnutí pravého ok...	0

Obr. 1 - Ukázka části vyplněné databáze

- Velmi důležitým výstupem Analytické části je rekonstrukce dopravní nehody v SW prostředí včetně matematické analýzy rychlostí a drah:



Obr. 2 - Ukázka závěrečné fáze rekonstrukce dopravní nehody v SW Virtual Crash

- Při ohledání dopravní techniky v laboratoři se provádí skenování deformací vozidla laserovým 3D skenerem. Při porovnání s referenčním vozidlem pak získáme přesné rozměry deformací.



Obr. 3 - Fotografická interpretace 3D modelu havarovaného vozidla

- Dalšími výstupy jsou např. návrhy doporučených opatření ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu a podněty a doporučení pro výchovu řidičů. Rozsah zjišťovaných dat nad rámec základní metodiky Hloubkové analýzy dopravních nehod je konfigurovatelný na přání konkrétního zákazníka.

## C. Význam Hloubkové analýzy dopravních nehod a možnosti

# využití

Význam Hloubkové analýzy dopravních nehod vnímat ve třech základních rovinách:

## 1. Vědecký význam

Množství získaných dat umožňuje provádět pokročilé analýzy, statistické výstupy a nabízí celou řadu vědeckých aplikací, včetně podrobných analýz lidského faktoru. Výstupy z Hloubkové analýzy dopravních nehod jsou využívány další projekty v rámci ČR (TAČR - výzkumy zranitelných účastníků dopravy), i EU (poskytujeme data do databáze iGLAD (Initiative for the Global Harmonisation of Accident Data), dotazník EU ohledně využití pneumatik, apod.

## 2. Lidský význam

Součástí týmu specialistů je vždy psycholog s výcvikem v krizové intervenci. Jeho primárním úkolem je poskytnout krizovou intervenci a psychologickou pomoc osobám na místě dopravní nehody. Psycholog Centra dopravního výzkumu, v.v.i. je přítomen u každého výjezdu a může tak pomoci v případech, kdy IZS a PČR na místě své psychology nemají.

## 3. Společenský význam

Hloubková analýza dopravních nehod má význam pro společnost, protože aktivním využitím jejích výstupů chceme dosáhnout nižší nehodovosti v souladu s Národní strategií bezpečnosti silničního provozu 2011 - 2020, vyhlášenou Vládou ČR usnesením č. 599 ze dne 10. 8. 2011.

Hloubková analýza dopravních nehod má mnoho možných využití:

- Lze jí získávat rozsáhlé poznatky o vozidlech, které lze poté aplikovat do vývoje nových aktivních i pasivních bezpečnostních prvků.
- Lze ji aplikovat do lékařského výzkumu, ať už např. při sledování interakcí mezi lidským tělem a prvky vozidla při nehodovém ději, tak i při zdokonalování systému Triage (franc. „trier“ = vytřídit).
- Hloubková analýza dopravních nehod poskytuje celou řadu podnětů k úpravám dopravního prostoru, na základě analýz konkrétních dopravních nehod.
- Zkušenosti z Hloubkové analýzy dopravních nehod jsou využitelné pro tvorbu technických norem a legislativy jak na národní tak i evropské úrovni. Našich zjištění bylo využito mj. při tvorbě Nařízení evropské rady o technických kontrolách užitkových vozidel v EU.
- Výstupy z analýzy lidského faktoru jsou uplatnitelné při dopravní výchově řidičů, prevenci a výchově k bezpečnému chování na komunikacích.
- Výstupy Hloubkové analýzy dopravních nehod lze aplikovat do projektů zabývajících se určitými skupinami účastníků dopravních nehod, např. zranitelných účastníků (chodci, cyklisté nebo např. senioři, apod.).
- Hloubkovou analýzu dopravních nehod využívá Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. jako jeden ze vstupů při vypracování znaleckých posudků v oblasti analýzy nehod.