

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	01-0055	učetník číslo	1	priveš	2 - bez přívěsu	vodítkost spodní hrany...	30	vodítkost spodní hrany...	999 - neznámo	vodítkost spodní hrany...	30	vodítkost spodní hrany...	999 - neznámo
rozměr prave přední pne...	205/55 R 16	Všechny pneu jsou stej...		Stápně pneu na nápravě?		šířka prave přední pneu...	205	poměr výšky-šířky prave...	50	konstrukce prave přední...	R	průměr disku praveho pne...	16
index nosnosti praveho ...	999 - neznámo	rychlostní index praveho...		tlak prave přední pneu...	3 - letní pneumatka	dotlačovací test praveho...		tyčlen výroby prave pne...	99 - neznámo	rozměr prave přední pne...	205/55 R 16	šířka levo přední pneu...	205
tlak v prave přední pneu...	999 - neznámo	právní přední číseln...	2 - bez defekcí	posádčiny příloha tlak, p...	99 - neznámo	posádčiny příloha tlak, z...	99 - neznámo	rozměr prave zadní pne...	205/55 R 16	šířka prave zadní pneu...	205	poměr výšky-šířky prave...	50
konstrukce prave zadní ...	R	průměr disku praveho za...	16	index nosnosti praveho ...	999 - neznámo	rychlostní index praveho...		tlak prave zadní pneu...	3 - letní pneumatka	dotlačovací test praveho...		tyčlen výroby prave zaš...	99 - neznámo
rok výroby prave zadní p...	9999 - neznámo	hloubka dezenu vadau v...	68	tlak v prave zadní pneu...	999 - neznámo	právní zadní číseln...	2 - bez defekcí	rozměr levo zadní pneu...	205/55 R 16	šířka levo zadní pneu...	205	poměr výšky-šířky levo z...	50
konstrukce levo zadní p...	R	průměr disku levoho zad...	16	index nosnosti levoho pr...	999 - neznámo	rychlostní index levoho z...		tlak levo zadní pneu...	3 - letní pneumatka	dotlačovací test levoho ...		tyčlen výroby levo zadní ...	4 - 6. tučlan
rok výroby levo zadní pn...	2014	hloubka dezenu vadau v l...	67	tlak v levo zadní pneu...	27	levo zadní číseln...	2 - bez defekcí	rozměr levo přední pneu...	205/55 R 16	šířka levo přední pneu...	205	poměr výšky-šířky levo p...	50
konstrukce levo přední ...	R	průměr disku levoho pne...	16	index nosnosti levoho pr...	999 - neznámo	rychlostní index levoho ...		tlak levo přední pneu...	3 - letní pneumatka	dotlačovací test levoho ...		tyčlen výroby levo před...	4 - 6. tučlan
rok výroby levo přední p...	2014	hloubka dezenu vadau v l...	56	tlak v levo přední pneu...	23	levo přední číseln...	2 - bez defekcí	výrobce prave přední pne...	3 - Hetchin	model prave přední pne...	Energy saver	výrobce prave zadní pne...	3 - Hetchin
model prave zadní pneu...	Energy saver	výrobce levo zadní pneu...	3 - Hetchin	model levo zadní pneu...	Energy saver	výrobce levo přední pne...	3 - Hetchin	model levo přední pneu...	Energy saver	zabízení rákadového pro...	9999 - neznámo	zabízení prostoru pro ces...	150
zabízení prostoru v kg	0	zabízení kufří v kg	9999 - neznámo	rovnoměrné zabízení	9 - neznámo	příblyb obsah nadice	9 - neznámo	zabízení svetlo	9 - neznámo	nabídnutí levoho ok...	0	nabídnutí praveho 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.