Každé 17. auto bourá v zimě na letních pneumatikách

Publikováno: 20. 12. 2021
CDV , BESIP MD

Zimní podmínky každoročně přináší zvýšené nároky na řidiče i vozidla více než v jiných ročních obdobích. Vlivem střídajícího se počasí či extrémních podmínek je třeba býti stále ve střehu a reagovat na měnící se situace v závislosti na krajině, kterou projíždíte. Silnice, ač se zdá býti suchá a bezpečná, Vás může zaskočit např. v zatáčce či na mostě námrazou, kterou jste nečekali.

„V roce 2020 bylo v důsledku vlivu námrazy, sněhu a náledí evidováno 1829 dopravních nehod. Při nich zemřelo 10 lidí a dalších 40 bylo těžce zraněno, lehce bylo zraněno 619 osob. Počet těchto dopravních nehod byl v roce 2020 nejnižší za 10 let. Opět ale musíme připomenout, že uplynulý rok byl ovlivněn omezeními v dopravě souvisejícími s epidemii COVID-19,“ řekl vedoucí oddělení BESIP Ministerstva dopravy Tomáš Neřold. Oproti předchozímu roku bylo usmrceno o 1 osobu méně, o 11 klesl také počet těžce zraněných. V důsledku většího poklesu počtu dopravních nehod způsobených námrazou, sněhem či náledím než poklesu počtu usmrcených došlo k více než 100% nárůstu závažnosti nehod. Závažnost nehod je definována jako počet usmrcených osob na 1000 nehod. V roce 2020 dosáhla hodnoty 5,5.

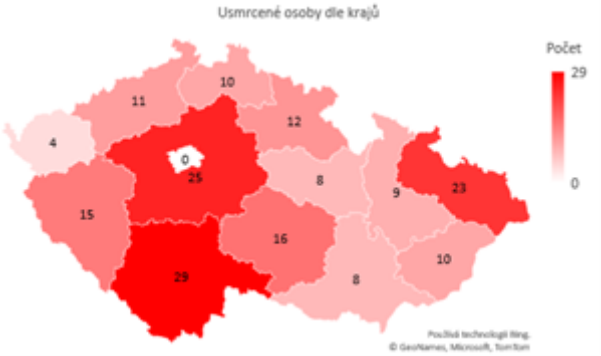
Graf 1 Vývoj dopravních nehod a jejich závažnosti vzniklých v důsledku vlivu námrazy, sněhu či náledí

Závažné následky nehod

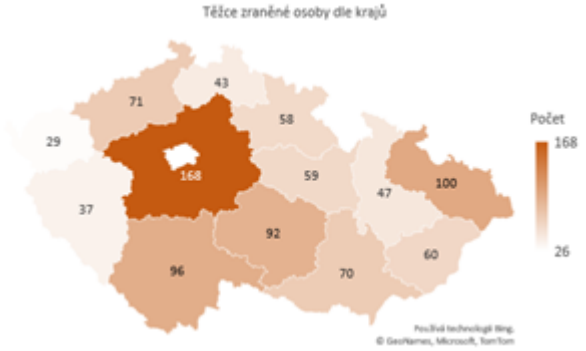
Z následujícího grafu je patrné, že rok 2020 navázal na pozitivní trend z posledních 7 let, kdy docházelo k výraznému poklesu závažných následků dopravních nehod způsobených vlivem námrazy, sněhu či náledí. Z grafu je zřejmé, že v roce 2020 došlo k nejmenšímu počtu závažných nehod. Naopak k největšímu počtu závažných nehod za celé sledované období došlo v roce 2013. Zmíněný pozitivní trend může být způsoben nárůstem teplot v nechladnějších měsících roku. Průměrná teplota vzduchu v prvních třech a posledních dvou měsících mezi lety 2011 a 2013 byla 0,64 °C. Naproti tomu průměr za stejné měsíce mezi lety 2014 až 2020 byl 2,14 °C.

Graf 2 Vývoj závažných následků nehod vzniklých v důsledku vlivu námrazy, sněhu či náledí

Z hlediska regionálního rozložení je možné konstatovat, že k největšímu počtu nejvážnějších nehod v letech 2011-2020 došlo ve Středočeském kraji (193). Nejvíce úmrtí v důsledku nehod vlivem námrazy, sněhu či náledí bylo evidováno v Jihočeském kraji (29).



Obrázek 1 Usmrcené osoby dle krajů 2011-2020

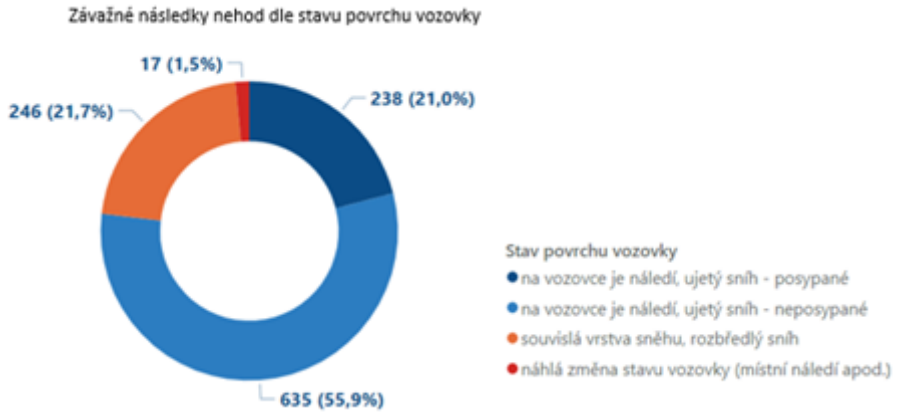


Obrázek 2 Těžce zraněné osoby dle krajů 2011-2020

Dopravní nehody způsobené námrazou, sněhem a náledím mají přirozeně sezónní povahu. K závažným nehodám tak docházelo zejména v prvních třech a posledních dvou měsících jednotlivých let. Závažné následky nehod způsobené tímto vlivem však tvořily malé procento všech závažných následků nehod za těchto 5 měsíců v rámci let 2011-2020. Relativní podíl usmrcených osob při nehodách tohoto typu ke všem usmrceným osobám při dopravních nehodách činil 8,4 %. V případě těžkých zranění se jednalo o 11,8 %.

Stav vozovky

Z evidence PČR je zřejmé, že v období 2011-2020 docházelo nejčastěji k nehodám, když byl povrch vozovky ve stavu „náledí, ujetý sníh-neposypané“. Za tohoto stavu došlo k téměř 53 % veškerých nehod, které vznikly v důsledku vlivu námrazy, sněhu a náledí. Při této situaci došlo také k největšímu počtu úmrtí (98 ze 180) a těžkých zranění (537 z 956), což tvoří téměř 56 % veškerých závažných následků tohoto typu dopravních nehod. V případě kategorií „souvislá vrstva sněhu“ a „náledí, ujetý sníh – posypané“ došlo přibližně ke stejnému počtu nehod. Tyto nehody tvořily necelých 46 % všech nehod způsobených vlivem námrazy, sněhu a náledí. Při těchto nehodách bylo usmrceno 46 respektive 36 osob. Nejnižší četnost nehod a jejich vážných následků připadala na kategorii náhlá změna stavu vozovky. Za sledované období došlo pouze k 16 takovým nehodám. Nutno však podotknout, že při nich zemřelo 5 osob a 12 bylo zraněno těžce.



Graf 3 Závažné následky nehod dle stavu povrchu vozovky mezi roky 2011-2012 (součet usmrcených a těžce zraněných)

Specifika provozu vozidla v zimním období

Kromě nebezpeční výskytu sněhu nebo ledu na vozovce je povinností řidiče odstranit z vozidla nečistoty, námrazu nebo sníh, které zabraňují ve výhledu z místa řidiče vpřed, vzad a do stran. Řidič také nesmí řídit vozidlo, na němž nebo na jehož nákladu je led, který by mohl při uvolnění ohrozit bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Pád sněhu nebo ledu z jedoucího vozidla patří k rizikům, která mnozí řidiči zanedbávají. Omezení výhledu z vozidla zvyšuje riziko vzniku dopravní nehody v důsledku přehlédnutí jiného účastníka provozu.

Ukázku možných následků pádu ledu ze střechy návěsu nákladního vozidla na osobní vozidlo ilustruje příklad dopravní nehody šetřené v rámci Hloubkové analýzy dopravních nehod (www.vyzkumnehod.cz). V tomto případě došlo při průjezdu nákladního vozidla Volvo směrovým obloukem k pádu většího kusu ledu na osobní vozidlo jedoucího za nákladním vozidlem. Padající kus ledu dopadl na levý přední roh střechy osobního vozidla, přičemž došlo ke zborcení střechy a proražení čelního skla. Část ledu pronikla do interiéru vozidla, došlo k lehkému zranění řidiče osobního vozidla, zejména v oblasti obličeje.

Obrázek 3 Následky dopadu kusu ledu na vozidlo (zdroj: www.vyzkumnehod.cz)

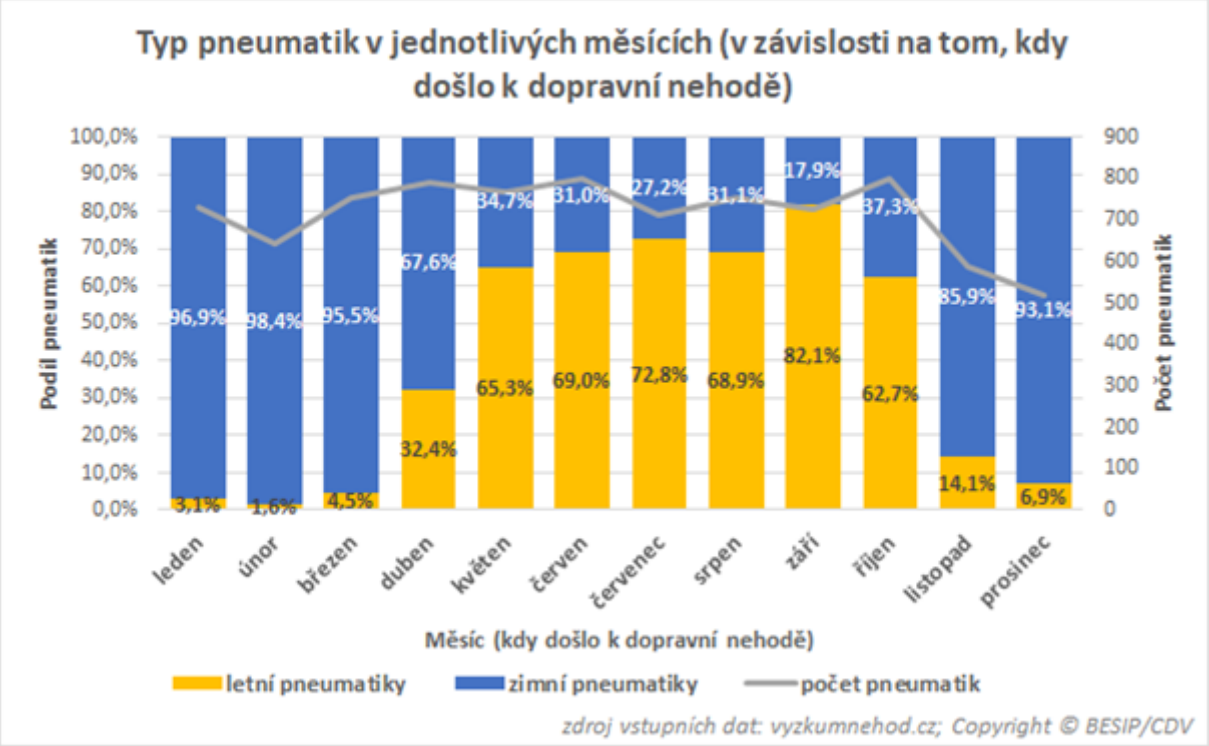
Pneumatiky

Jedním z klíčových faktorů při udržení směrové stability je adheze, která je do značné míry závislá na kvalitě/stavu/druhu pneumatik.

Dle datové základny Hloubkové analýzy dopravních nehod používá poměrně velké množství řidičů zimní pneumatiky celoročně (průměrně cca 30 %). Velmi často dochází také k tzv. „dojíždění“ pneumatik (pneumatika odpovídá požadavkům na hloubku hlavní dezénové drážky pro letní měsíce).

Zimní pneumatiky mají ovšem jiné složení směsi než pneumatiky letní, tudíž nemusí být svými jízdními vlastnostmi pro používání v letních měsících a ve vysokých teplotách ideální. Zimní pneumatiky musí splňovat vysoké nároky na ovladatelnost na sněhu a ledu, při teplotách nad 7 °C však nemají optimální vlastnosti, ztrácejí přilnavost k vozovce a mohou se stát bezpečnostním rizikem. Zvláště jízda na horkém asfaltu je zcela nevhodná.

Rizikovým faktorem je používání letních pneumatik v zimních měsících. Letní pneumatiky zkřehnou a jejich jízdní vlastnosti se diametrálně změní. Případy, kdy řidiči měli při nehodách na vozidle letní pneumatiky, nejsou naštěstí nepříliš časté. Jak dokládají data nehod šetřených v rámci Hloubkové analýzy nehod, v zimním období (1.11-31.3) byly na vozidlech přibližně v 6 % případů letní pneumatiky.



Graf 4 Typ pneumatik v jednotlivých měsících roku 2020, v závislosti na to, kdy došlo dopravní nehodě (zdroj: www.vyzkumnehod.cz)

---

https://www.ibesip.cz/getattachment/Pro-media/Clanky/Kazde-17-auto-boura-v-zime-na-letnich-pneumatikach/iStock-530942817.jpg?lang=cs-CZ&width=1024&height=683&ext=.jpg