

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	1014055	užívateľ číslo	1	príves	2 - bez prílohy	vzdĺženost spodnej hrany...	30	vzdĺženost spodnej hrany...	999 - neznámo	vzdĺženost spodnej hrany...	30	vzdĺženost spodnej hrany...	999 - neznámo
rozměr prave predni pr...	205/55 R 16	Všechny prave jsou stej...		Střední prave na podporě?		šířka prave predni pr...	205	potmer vysky-šířky prave ...	55	konstrukce prave predni...	8	prumer dleku praveho pr...	16
index nosnosti praveho ...	999 - neznámo	rychlostní index praveho...		tlak prave zadni pneu...	3 - bez defekci	dotlačovací test praveho...		tyden výroby prave pne...	99 - neznámo	rok výroby prave predni ...	9999 - neznámo	hloubka dezenu vprave...	999 - neznámo
tlak v prave predni pneu...	999 - neznámo	pravy predni dekan	2 - bez defekci	posadovaný příloz tlak p...	99 - neznámo	posadovaný příloz tlak z...	99 - neznámo	rozměr prave zadni pne...	205/55 R 16	šířka prave zadni pneu...	205	potmer vysky-šířky prave ...	55
konstrukce prave zadni ...	8	prumer dleku praveho za...	16	index nosnosti praveho ...	999 - neznámo	rychlostní index praveho...		tlak prave zadni pneu...	3 - bez defekci	dotlačovací test praveho...		tyden výroby prave zad...	99 - neznámo
rok výroby prave zadni p...	9999 - neznámo	hloubka dezenu vprave...	68	tlak v prave zadni pneu...	999 - neznámo	pravy zadni dekan	2 - bez defekci	rozměr leve zadni pneu...	205/55 R 16	šířka leve zadni pneu...	205	potmer vysky-šířky leve z...	55
konstrukce leve zadni p...	8	prumer dleku leveho zad...	16	index nosnosti leveho pr...	999 - neznámo	rychlostní index leveho z...		tlak leve zadni pneu...	3 - bez defekci	dotlačovací test leveho ...		tyden výroby leve zadni ...	4 - 6. tyden
rok výroby leve zadni pn...	2014	hloubka dezenu vprave...	67	tlak v leve zadni pneu...	27	levy zadni dekan	2 - bez defekci	rozměr leve predni pneu...	205/55 R 16	šířka leve predni pneu...	205	potmer vysky-šířky leve p...	55
konstrukce leve predni p...	8	prumer dleku leveho pne...	16	index nosnosti leveho pr...	999 - neznámo	rychlostní index leveho ...		tlak leve predni pneu...	3 - bez defekci	dotlačovací test leveho ...		tyden výroby leve pred...	4 - 6. tyden
rok výroby leve predni p...	2014	hloubka dezenu vprave...	56	tlak v leve predni pneu...	23	levy predni dekan	2 - bez defekci	výrobce prave predni pne...	3 - Michelin	model prave predni pne...	Energy saver	výrobce prave zadni pne...	3 - Michelin
konstrukce leve predni p...	8	prumer dleku leveho pne...	16	index nosnosti leveho pr...	999 - neznámo	rychlostní index leveho ...		výrobce leve predni pne...	3 - Michelin	model leve predni pne...	Energy saver	výrobce leve predni pne...	3 - Michelin
model prave zadni pneu...	Energy saver	výrobce leve zadni pneu...	3 - Michelin	model leve zadni pneu...	Energy saver	výrobce leve predni pne...	3 - Michelin	zabzení kabínového pro...	9999 - neznámo	zabzení prostoru pro cest...	150	zabzení prostoru pro cest...	150
zabzení přední v kg	0	zabzení kufří v kg	9999 - neznámo	rovnoměrné zabzení	8 - neznámo	přibližný obsah nadice	8 - neznámo	zaprůče svetlo	8 - neznámo	nabřednutí leveho ok...	0	nabřednutí 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 Hlubkové 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 Hlubkové 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

Hlubková 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.

Hlubková 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).
- Hlubková analýza dopravních nehod poskytuje celou řadu podnětů k úpravám dopravního prostoru, na základě analýz konkrétních dopravních nehod.
- Zkušenosti z Hlubkové 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 Hlubkové analýzy dopravních nehod lze aplikovat do projektů zabývajících se určitými skupinami účastníků dopravních nehod, např. zranitelných účastníků (chodci, cyklisté nebo např. senioři, apod.).
- Hlubkovou analýzu dopravních nehod využívá Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. jako jeden ze vstupů při vypracování znaleckých posudků v oblasti analýzy nehod.