

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	učešník 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 pneu...	205/55 R 16	Všechny pneu jsou stejné...		Stápně pneu na nápravě?		srška prave přední pneu...	205	potměr výšky-šířky prave...	55	konstrukce prave přední...	R	potměr šířky praveho pneu...	16
index nosnosti praveho pneu...	999 - neznámo	rychlostní index praveho pneu...		tlak v prave přední pneu...	3 - letní pneumatka	dotlačovací test praveho pneu...		tyčlen výroby praveho pneu...	99 - neznámo	rok výroby praveho pneu...	9999 - neznámo	hloubka dezénu vpraveho pneu...	999 - neznámo
tlak v prave přední pneu...	999 - neznámo	právní předpis tlaku...	2 - bez defektů	posádčovní příloha tlak p...	99 - neznámo	posádčovní příloha tlak z...	99 - neznámo	rozměr prave přední pneu...	205/55 R 16	srška prave přední pneu...	205	potměr výšky-šířky praveho pneu...	16
konstrukce prave zadní pneu...	R	průměr šířky praveho pneu...	16	index nosnosti praveho pneu...	999 - neznámo	rychlostní index praveho pneu...		tlak v prave zadní pneu...	3 - letní pneumatka	dotlačovací test praveho pneu...		tyčlen výroby praveho pneu...	99 - neznámo
rok výroby prave zadní pneu...	9999 - neznámo	hloubka dezénu vpraveho pneu...	68	tlak v prave zadní pneu...	999 - neznámo	právní předpis tlaku...	2 - bez defektů	rozměr leve zadní pneu...	205/55 R 16	srška leve zadní pneu...	205	potměr výšky-šířky leveho pneu...	16
konstrukce leve zadní pneu...	R	průměr šířky leveho pneu...	16	index nosnosti leveho pneu...	999 - neznámo	rychlostní index leveho pneu...		tlak v leve přední pneu...	3 - letní pneumatka	dotlačovací test leveho pneu...		tyčlen výroby leveho pneu...	6 - 6. tučlan
rok výroby leve zadní pneu...	2014	hloubka dezénu vpraveho pneu...	67	tlak v leve zadní pneu...	27	levý předpis tlaku...	2 - bez defektů	rozměr leve přední pneu...	205/55 R 16	srška leve přední pneu...	205	potměr výšky-šířky leveho pneu...	16
konstrukce leve přední pneu...	R	průměr šířky leveho pneu...	16	index nosnosti leveho pneu...	999 - neznámo	rychlostní index leveho pneu...		tlak v leve přední pneu...	3 - letní pneumatka	dotlačovací test leveho pneu...		tyčlen výroby leveho pneu...	6 - 6. tučlan
rok výroby leve přední pneu...	2014	hloubka dezénu vpraveho pneu...	56	tlak v leve přední pneu...	23	levý předpis tlaku...	2 - bez defektů	rozměr leve přední pneu...	3 - Hčeklan	model prave přední pneu...	Energy saver	rozměr prave zadní pneu...	3 - Hčeklan
model prave zadní pneu...	Energy saver	výrobce leve zadní pneu...	3 - Hčeklan	model leve zadní pneu...	Energy saver	výrobce leve přední pneu...	3 - Hčeklan	model leve přední pneu...	Energy saver	zabízení rákadového pneu...	9999 - neznámo	zabízení praveho pneu...	150
zabízení přední pneu...	0	zabízení levého pneu...	9999 - neznámo	rovnoměrné zabízení	9 - neznámo	přibýlí oblah nadice	9 - neznámo	zabízení levého pneu...	9 - neznámo	zabízení praveho pneu...	0	zabízení praveho pneu...	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.