Hloubková analýza nehod

Publikováno: 7. 3. 2007

Úvod

Bezpečnost silniční dopravy se zvláště v poslední době stává středem pozornosti společnosti. Na našich silnicích ročně umírá okolo 1300 osob a desetitisíce dalších jsou těžce a lehce zraněny. Přímá hmotná škoda při těchto nehodách byla jen v roce 2004 téměř 10 mld. Kč a vyčíslíme-li škodu vzniklou usmrcením a zraněním osob, byla celková škoda způsobená dopravní nehodovostí vyšší jak 50 mld. Kč. Bezpečnost silniční dopravy se v motoristicky vyspělých státech Evropy stala jedním ze základních ukazatelů vyspělosti společnosti. Odborná veřejnost v těchto státech si dávno uvědomila, že k problematice dopravní nehodovosti se nelze stavět pasivně. Výsledkem aktivního přístupu je, že dopravní nehodovost je v těchto zemích při porovnání relativních ukazatelů podstatně nižší než u nás (porovnáváme-li počet nehod, příp. počet zraněných a usmrcených na počet obyvatel nebo na počet automobilů a jejich roční průběh).

Jednou z možností aktivního přístupu k řešení problémů dopravní nehodovosti je klinická-hloubková analýza nehod. Má sloužit k objektivní identifikaci, analýze a posléze k řešení míst častých dopravních nehod. Měla by být z velké části nezávislá na činnosti a výsledcích práce organizací a institucí, jež mají ze zákona povinnost se účastnit při řešení a likvidaci dopravních nehod (lékařská služba první pomoci, vyšetřovací orgány Policie ČR, hasiči). Cílem hloubkové analýzy dopravních nehod je získat věrohodné a ničím nezkreslené poznatky o vzniku, průběhu a následcích dopravních nehod a to především se zvláštním důrazem na zjištění prvotních příčin jejich vzniku.

Popis současného stavu v identifikaci a analýze DN

Zdrojem informací o silničních dopravních nehodách jsou v současné době data vytvářená a vedená Policií ČR. Základním dokumentem, v němž je každá dopravní nehoda pomocí příslušných kódů popsána, je „Formulář evidence nehod v silničním provozu“. Podkladem pro vyplnění tohoto formuláře jsou údaje v protokolu a v dalších záznamech o dopravní nehodě, jež zpracovává nehodová skupina Policie ČR. Data z formuláře jsou kompletována na úrovni krajských ředitelství Policie ČR do „Topografických sestav dopravních nehod na silnicích I. a II. třídy“ za každý kalendářní rok. Topografické sestavy jsou podkladem pro zpracování „Přehledu nehodovosti v silničním provozu na území České republiky“, jenž rovněž za každý kalendářní rok zpracovává Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezídia České republiky. Je samozřejmé, že prvotní data, jež by měla být nejpřesnější a jež jsou zpracována Policií ČR v uvedeném formuláři, jsou poplatná především jejím potřebám, tzn. slouží ke stanovení míry zavinění dopravní nehody a naopak jsou již nedostatečná z hlediska potřeb dopravních inženýrů.

Současná statistika dopravní nehodovosti se vyznačuje:

- nepřesnou lokalizaci nehod,
- nedostatečným popisem příčin vzniku a průběhu nehod.

Již ve fázi prvotního vytváření dokumentace o dopravní nehodě jsou chyby v lokalizaci nehod. Příčinou těchto chyb jsou nepřesnosti v liniovém staničení silnic pramenící v neustálých jeho úpravách z důvodu stavebních úprav silnic včetně budování průjezdních úseků silnic a obchvatů sídelních útvarů. Uvedené nedostatky lze eliminovat uzlovým lokalizačním systémem a uplatněním GPS. Systém uzlových bodů silniční sítě je v současné době již vytvořen v Silniční databance a připraven k použití. Pro přechodné období, tj. do plné aplikace systému uzlových bodů, je v zájmu zachování kontinuity databáze nehod s předcházejícím obdobím ještě souběžně užíván liniový systém staničení, který je průběžně upřesňován. Uplatnění systému GPS (nebo obdobného lokalizačního systému Galileo) dosud brání nedostatek finančních prostředků u Policie ČR.

Neblahé výsledky statistiky nehodovosti v ČR v posledních letech byly impulsem k tomu, že i v naší zemi se zintenzivňuje proces v oblasti identifikace, evidence a řešení míst častých dopravních nehod. Odráží se to mimo jiné i v následujících aktivitách:

- Vytvoření systému hospodaření s pozemními komunikacemi, kde jedním ze základních kvalitativních parametrů je dopravní nehodovost.
- Aktualizace, resp. novelizace stávajícího Formuláře evidence dopravních nehod v silničním provozu.
- Začlenění typologie dopravních nehod do statistiky o dopravní nehodovosti.

Hloubková analýza dopravních nehod (HADN)

HADN spočívá v systematické identifikaci a analýze nejzávažnějších silničních dopravních nehod. Obsahem etapy bude hledání maximálně efektivních postupů sloužících k získání informací o příčině, průběhu a následcích dopravních nehod. Předmětem zájmu budou DN s těžkými následky (smrt, těžké zranění) v oblasti, jež bude časově rychle dostupná - v počátku řešení VZ v bývalých okresech BO, BK, příp. VY, BV a ZR.

Předpokládané cíle řešení VZ

Základním cílem HADN je nalezení efektivních postupů pro získávání nutných informací o příčině, průběhu a následcích dopravních nehod, a to z hlediska řidiče, vozidla i pozemní komunikace a jejich systematické setřídění pro využití jednak přímo v praxi, tj. pro návrhy a realizace dopravně - bezpečnostních opatření, dále pro zvýšení informovanosti zodpovědných orgánů státní správy, Policie ČR, výrobců automobilů a autopříslušenství, správců pozemních komunikací, pojišťoven atd.

Závěrečným cílem řešení etapy je iniciace vzniku vyšetřovacích skupin, jejichž náplní bude hloubková analýza DN na území celé ČR.

Především ve fázi identifikace bude řešení etapy VZ probíhat v úzké spolupráci s Policií ČR.
V půlročních cyklech bude provedeno zhodnocení dosavadních analýz a upřesněn další postup. Každoročně budou data zjištěná z jednotlivých analýz systémově setříděna a vyhodnocena. O průběhu řešení výzkumné etapy budou každoročně zpracovány výroční zprávy.

Mezi předpokládané a současně i požadované cíle řešení výzkumné etapy patří kromě již uvedeného nalezení efektivních postupů pro detailní poznání příčin a průběhu nejzávažnějších DN i poskytnutí dostatku informací, jež by se v budoucnu měly zpětně uplatnit jak při samotných návrzích dopravně - bezpečnostních opatření, tak v oblastech systémových, formou doporučení, či změn v technických předpisech, normách apod.

Postup práce při výjezdu k místu dopravní nehody – návrh metodiky

Po ohlášení dopravní nehody (IZS, nehodová skupina Policie ČR, RZS, hasiči…) se výjezdová skupina dostaví v co nejkratší době na místo dopravní nehody. K výjezdu bude sloužit vozidlo vybavené výstražnou sirénou a majákem. Po příjezdu na místo DN skupina postupně provede následující činnost:

- poskytne první pomoc a, je-li zapotřebí, zavolá RZS,
- vyhotoví podrobnou fotodokumentaci, příp. videozáznam a to především:
    - vzájemné polohy vozidel,
    - stupně poškození a deformace vozidel,
    - stop po brzdění, střepin, odhozených částí vozidel,
    - bezprostředního i vzdálenějšího okolí nehody,
- vyhotoví schéma situace, do kterého po změření zakreslí:
    - parametry PK (orientaci, šířku, jízdní pruhy, …)
    - polohu vozidel, brzdných stop a střepin,
- zjistí adhesní vlastnosti vozovky,
- do formuláře se uvede:

    - data o lokalizaci - místo, druh PK, číslo PK, staničení, druh křižující PK, číslo uzlu,
    - typ nehody (dle TKDN),
    - údaje o účastnících (neosobní) – pohlaví, věk, délka řidičské praxe, následky, …
    - údaje o vozidlech - druh, značka, stáří, …
    - údaje o PK - stav, stav povrchu, viditelnost,
- v případě, že se ukáže, že k DN došlo v důsledku technické závady na vozidle, od příslušné organizace provádějící posouzení technického stavu vozidla se vyžádá protokol o zjištěných závadách,
- následky DN na zdraví zúčastněných budou konzultovány s ošetřujícími lékaři,
- konečné vyhodnocení vzniku a průběhu DN bude provedeno na základě konzultace řešitelů VZ včetně dopravních psychologů.

Analýza vlivu lidského činitele

Při hodnocení vlivu člověka, resp. jeho podílu na vzniku a průběhu dopravní nehody se budou sledovat:

- základní údaje (ne osobní data),
- stav bezprostředně před nehodou,
- hodnocení DN ze strany řidiče,
- popis průběhu nehody,
- psychologické charakteristiky.

Analýza vlivu technického stavu vozidla

Základní hodnocení technického stavu vozidla bude provedeno vizuálně na místě DN. Jedná se především o zhodnocení stavu pneumatik, koroze karosérie, stavu osvětlení vozidla, stavu znečištění skel, stavu a nastavení zpětných zrcátek, kontroly bezpečnostních pásů. Kontrola stavu pneumatik se týká použití správného typu, kontroly hloubky dezénu, příp. tlaku.

V případě, že bude zřejmá souvislost mezi technickým stavem vozidla a příčinou DN, bude vyžádán výsledek odborné expertízy technického stavu vozidla u specializovaného pracoviště.

Analýza stavebně-technických parametrů PK

Hodnocení stavebně-technických parametrů PK lze rozdělit na:

- hodnocení PK z hlediska prostoru, tj. šířkové, směrové a výškové parametry a z toho vyplývající měření šířky jízdního pásu, šířky jízdních pruhů, poloměry směrových oblouků, příčné a podélné sklony, rozhledové vzdálenosti,
- hodnocení povrchu vozovky - stav mokrý, suchý, zledovatělý, způsob posypu, výtluky, podélné a příčné nerovnosti,
- stav a správnost dopravního značení
- stav svodidel, umístění stromů, okolí PK