



Bourali jste? Většina lidí krátce „po akci“ nemá ani páru, jak se to celé událo. Dva týmy z brněnského výzkumného ústavu Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., které se věnují hloubkové analýze dopravních nehod, však ano. Zajímá je, proč k vaší nehodě došlo a jestli jí nešlo zabránit.

Jan Rameš, honzis@cmn.cz
foto: CDV

Pokud jste z Brna a okolí a byli jste účastníky nebo svědky závažnější dopravní nehody, možná už jste je viděli, však také za poslední dva roky zkoumali již přes 400 nehod. Modrý VW Transporter nebo Škoda Octavia, reflexní vesty, zápisníky, dotazníky, fotoaparáty, práce zcela nezávislá na vyšetřujících policistech. Policisté zjišťují, kdo je viníkem nehody, zatímco tým hloubkové analýzy zajímá nehoda z úplně jiných důvodů a úhlů pohledu.

Hlubková analýza dopravních nehod je pětiletý projekt realizovaný od roku 2011 pro ministerstvo vnitra a BESIP, který analyzuje nehody se zraněním a jehož cílem je na základě dat získaných z reálných dopravních nehod navrhnout účinná opatření, která povedou k odstranění anebo snížení rizikových faktorů podílejících se na dopravní nehodovosti. Projekt je realizován v kompetenci brněnského Centra dopravního výzkumu, které je veřejnou výzkumnou institucí v působnosti ministerstva. Získaná data jsou velmi přínosná, takže od srpna 2012 vyjíždí k nehodám už druhý pětičlenný tým, který pracuje stejným způsobem, tentokrát v rámci projektu CZIDAS (Czech In-Depth Acci-

dent Study). S tímto týmem jsme se sešli a zeptali se i na to, jak si vedeme my motorkáři.

„Bylo to hrozně rychlé“

Zprávu o nehodě dostává výjezdový tým analýzy nehod od Policie ČR. „Přijedeme na místo a čekáme na signál, že můžeme začít naši práci. Se všemi posádkami brněnské nehodovky se už známe a oni vědí, že jim vyšetřování nebudeme ztěžovat. Nicméně policisté jsou zejména při vyšetřování těžkých nehod pod neskutčným psychickým tlakem, a tak už bylo pár případů, kdy jsme se raději domluvili, že zase odjedeme,“ říká Jiří Juza, který zkoumá dopravní infrastrukturu.

Kromě Jiřího je v týmu také psychologka Kamila Paráková a dva technici, Petr Semmler a Ivo Hlavůnek, a každý má své přesně dané úkoly. „Práce psychologa se dá rozdělit na dvě části. Když je účastník nehody ve špatném psychickém stavu, snažíme se mu hlavně pomoci a už žádná data nezjišťujeme. Pokud je v pořádku a ochotný komunikovat, probereme s ním průběh nehodového děje,“ vysvětluje Kamila Paráková.

A otázek je plný papír: jak zná dotyčný místo nehody, jestli nebyl oslněn nebo neměl překážku ve výhledu, jaký je jeho zdravotní stav, zda bere léky či nosí brýle, jak dlouho má řídičský průkaz,

jestli se považuje za řidiče spíše aktivního nebo pasivního apod. Ovšem psycholog zjišťuje třeba i to, jaký měl účastník nehody den, jestli vozidlo bylo jeho nebo půjčené a zda ho měl nastavené pro svoje potřeby, jestli se domnívá, že mohl nehodě nějak zabránit a jaké by navrhoval změny v místě bouračky. Obecné závěry? Většina lidí říká, že má úplně normální den a že se vše seběhlo tak rychle, že nemohli udělat vůbec nic. Čili žádné „svrbění“, že to dneska rozstřelíte, stane se to dřív, než byste řekli borůvkový koláč.

Souhra mnoha faktorů

Ze všech čtyř členů týmu se nejvíce „naběhá“ Jiří Juza, musí totiž detailně prohlednout poměrně rozlehlé území. „Prakticky každý řidič tvrdí, že jel jen tak lehce přes rychlostní limit. A pak mu ve městě změníte třicetimetrou brzdovou dráhu,“ dodává.

Jiří zkoumá prostředí z hlediska dopravní infrastruktury. Jsou značky dobře viditelné? Je komunikace správně či vůbec osvětlená? Je rozhledové pole dostatečně velké? Že je vše podle norem, to ještě nemusí nutně znamenat, že je to v pořádku. „Dopravní prostředí NIKDY není viníkem nehody, ale může se na jejím vzniku spolupodílet. Zpravidla nepůsobí jeden faktor, nýbrž jejich souhra. Terénní zlomy, kon-

strukčně špatná řešení, kdy se silnice postupem času bortí a mění sklon apod. Celá řada komunikací byla stavěna podle starých norem, já sám jsem zažil snad deset novelizací. Mění se projektované rychlosti, kdysi se dálnice stavěly na 100 km/h, dnes je tam povoleno 130, ale parametry jsou pořád stejné. Proto třeba v táhlé levé zatáčce najdete svodidla na středovém dělicím pásu posunutá až na samý okraj protisměru, jinak byste totiž neměli při jízdě



Nehoda na tomhle? Skutečně nečekané...



Ochota lidí hazardovat se svým životem je nekonečná. Takhle domo-robotická helma pánovi při nehodě navíc spadla

povolenou rychlostí potřebný rozhled,“ vysvětluje Jiří Juza. „Vyšetřovali jsme také nehodu, kdy se na staré silnici třetí třídy na křižovatce ve tvaru T v mírné pravé zatáčce střetlo doleva odbočující auto s protijedoucím. Zdánlivě šlo o přehledný úsek, ovšem když jsme provedli měření, zjistili jsme, že nedaleko stojící vzrostlý ovocný strom zásadně mění rozhledovou vzdálenost, a doporučili jsme proto snížit zde rychlost z 90 na 60 km/h. V době, kdy se silnice stavěla, byl ze stromu sotva malý výhled.“

Součástí každého vyšetřování je zkouška drsnosti asfaltu. Jaký vliv má na chování vozidla? „Naprostě zásadní, mnohem větší než teplota či vlhkost,“ dostávám odpověď. Špatnou zprávou je, že řidič zpravidla jen tak nedokáže zcela přesně odhadnout, jak silnice drží: „Jsou povrchy, kdy asfalt vypadá i nauchu jako vlhký, ale jeho vlastnosti jsou v naprostém pořádku. Hodně nejistoty způsobuje také leskle černý vzhled zbrusu nového asfaltu, jenž má však v tu chvíli nejlepší adhezivní vlastnosti.“

Máme se co učit

Petra Semmlera a Ivo Hlavůnka čeká mravenčí práce – musejí prozkoumat havarovaná vozidla a počet sledovaných parametrů jde do tisíce! „Nesmí vás ukoľebat, že je auto nabourané na přední část. Prostor pro posádku je sice netknutý, ale zadní blatník zvlhčený. Výrobci automobilů mají o naše poznatky eminentní zájem, nová auta plná bezpečnostních prvků se při nehodách chovají odlišně než ta starší,“ popisuje Ivo Hlavůnek.

Ivo je v projektu nejdéle a má největší zkušenosti s bouračkami motorek, byl již u 41 přípa-

dů. „Motorky se špatně vyšetřují, stroj leží na vozovce a jednu stranu vůbec nevidíme. Sami poníčené motorky nezvedáme, čekáme na odtažkovku, ani policisté to rádi nedělají, aby pak nemuseli čelit nařčení, že něco ulomili nebo že jim stroj znovu upadl.“ Přesto jsem v šoku, jak detailně je nehoda zkoumána a co vše se sleduje. Hlubku vzorku pneumatik bych čekal, ale měří se i tlaky a zkoumá datum výroby (prozatímni rekord je 23 let na autě). A také se u každého stroje kontroluje nastavení podvozku! „Motorkáři toho o této oblasti zřejmě moc nevědí, hodně lidí si kupříkladu plete tuhost pružiny a její předpětí,“ říká Ivo a ukazuje mi obrázek zadního tlumiče Kawy ER-6n s pružinou utaženou na maximum. Nehoda plně naloženého stroje? „Na tomhle seděl v době nehody akorát hodně lehký řidič,“ povzdychne si a vytahuje další snímky. Smetených pneumatik, z kterých kouká plátno, má celou sbírku. Husí kůže mi způsobuje fotka podomácku laminované integrální helmy s plexi zaseknutý do oblasti temene: „Zde měl dotyčný štěstí, že mu helma při nehodě spadla, jinak by ho plexi pravděpodobně skalpovalo.“

Helma a možná ještě rukavice bohužel bývá to jediné, co na sobě bourající motorkáři při nehodách mají. Přitom kvalitní motooček s chrániči dokáže následky nehody výrazně zmírnit a byly případy, kdy prvky bezpečnostní výbavy evidentně zabránily nehoršimu. Co se ještě dá na adresu motorkářů říci z pohledu člověka, který zkoumá jejich nehody? „Velmi často bourají kvůli tomu, že svůj stroj zcela neovládají. Nejmarkantnější to je při krizovém brzdění, kolikrát havarují ještě předtím, než dojde ke střetu s jiným vozidlem nebo překážkou. Opravdu bych každému motorkáři doporučoval, aby absolvoval motoškolu zaměřenou na zvládnutí limitních situací,“ říká Ivo Hlavůnek.

Jak, proč a co s tím

Po návratu „z terénu“ přichází hodnotící část v kanceláři. Z každé nehody musí být jasné, jak a proč se stala, což podle zadaných parametrů dokáží znázornit počítačové simulace (máme slíbené vzorové situace, těšte se!) a jaká jsou navrhovaná opatření, aby se stejné bouračky neopakovaly.

Samozřejmě si nelze než přát, abyste se s jinak velice příjemnými lidmi z výjezdového týmu analýzy nehod nikdy nemuseli potkat při výkonu jejich práce. Když už se tak ale stane, nebojte se s nimi mluvit zcela upřímně, můžete pomoci zabránit dalším bouračkám. ■