

Oborníci z Centra dopravního výzkumu v Brně se už od roku 2011 věnují hloubkovému výzkumu dopravních nehod. Zabývají se pouze haváriemi se zraněními či úmrtími a na místě nabízejí také psy-

chologickou pomoc obětem. Na rozdíl od policistů neurčují viníka, ale snaží se porozumět okolnostem neštěstí. A jejich zjištění mohou často s nízkými náklady dalším podobným tragédiím předejít.

Auto je zbraň. Řidiči by měli dělat psychotesty

JAN ŽLEBEK

Brno – Špatně zakončené a zanedbané svodidlo ve špatný čas na špatném místě. Na tuto chybu nedávno doplatil motocyklista, když na silnici z Jedovnic do Křtin na Blanensku spadl a po cestě doklouzal až k ukončení zábrany. A napíchl se na něj. „Skončilo to těžkým zraněním jen kvůli špatně zakončenému svodidlu,“ shrnul Josef Andres z brněnského Centra dopravního výzkumu, které se snaží podobným neštěstím předcházet pomocí výzkumů silničních nehod.

Za projekt Hloubkové analýzy silničních dopravních nehod Andres zodpovídal a jeho tým mezi lety 2011 a 2015 vyjel ke stovkám nehod v části Jihomoravského kraje. „Zkoumáme jen nehody, kde nám policie ohlásí zranění či úmrtí lidí,“ upřesnil Andres.

Nyní vyrazí k haváriím dva týmy. V každém je odborník na dopravní infrastrukturu, psycholog a expert na automobilovou techniku. „Psycholog se na místě věnuje po-

moci lidem, kteří jsou mnohdy v šoku. Poté ale sbírá data do výzkumu,“ dodal Andres.

Všechna zjištění o lidech včetně jmen jsou utajovaná, údaje o účastnících nehody nemůže využít ani policisté a soudy. „Policie se snaží určit viníka. Pro nás jsou důležitější technické okolnosti nehody,“ porovnal Andres.

Obecné závěry výzkumů ale centrum s policií sdílí. Stejně jako se silničáři, dopravními odbory nebo jinými výzkumníky.

Rady policistů

Policie považuje zjištění centra za přínosná. „Co se týče analýz dopravních nehod, výstupy si vytváříme sami z našich dat, která jsou velmi podrobná a specifická,“ uvedla policejní mluvčí Petra Ledabýlová. Na základě analytických výstupů pak policie navrhuje vhodné úpravy a řešení problémů a získané informace předává správcům komunikací.

O postřezích z terénu se snaží odborníci z centra in-

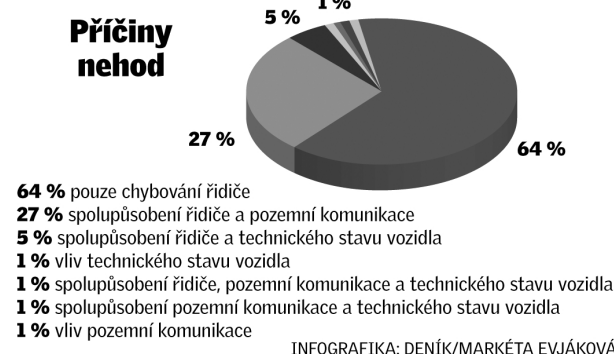
VĚTŠINU NEHOD ZAVINÍ ŘIDIČI

Tým Centra dopravního výzkumu se věnoval mezi lety 2011 až 2015 analýze dopravních nehod na části území Jihomoravského kraje. Jejich akční rádius omezovala třicetiminutová doba dojezdu na místo havárie z brněnské výzkumnické základny.



Navrhovaná opatření pro snížení nehodovosti podle četnosti

Instalace svodidla nebo zábradlí	11,9 %
Kombinace úprav	11,9 %
Pouze dopravní značení	11,3 %
Snížení rychlosti	8,2 %
Oprava povrchu vozovky	6,9 %
Úprava dopravního značení	6,3 %
Okružní křižovatka	5,7 %
Pokácení stromu	5,0 %
Zlepšení rozhledu	5,0 %
Nasvícení přechodu	4,4 %
Dělicí ostrůvek	4,4 %
Kanalizace křižovatky	3,1 %
Úprava SSZ	3,1 %
Oprava dopravního značení	2,5 %
Úprava křižovatky	2,5 %
Oprava příčné sklonu vozovky	1,9 %
Práh	1,3 %
Odstranění pevné překážky kromě stromu	1,3 %
Úprava přechodu pro chodce	1,3 %
Úprava okolí komunikace	1,3 %
Mímoúrovňové křížení	0,6 %



Odborník na nehody **Jan Rücker** vzpomíná:

Jedno z aut mělo každou pneumatiku úplně jinou

Brno – V brněnském Centru dopravního výzkumu vede Jan Rücker projekt analýzy dopravních havárií. Musí se vyrovnat i s pohledem na nehorší tragédie. „Člověk si je musí trochu odosobnit,“ vysvětluje odborník.

Spolupracujete se zahraničními výzkumníky. V čem se liší české nehody od zahraničních?

Jeden rozdíl je v autech a použitých aktivních bezpečnostních systémech. V celé Evropě je povinné ABS od roku 2008 a je jasné vidět, že novější auta už bezpečnostní systémy mají. Auto mají v současnosti až osmdesát. Česká jsou jimi vybavená podstatně méně, protože tu mají lidé méně peněz. Na následcích nehod to je poznat. **U jaké nehorší nehody jste byl?**

Někdo přebíhal dálnici u centra Olympia a auto ho srazilo asi ve stotřicetkilometrové rychlosti. Přehodilo ho do druhého pruhu dálnice a tam ho přejela další čtyři auta. Ten člověk byl rozježděný po celé dálnici. **Jak snášíte setkání s takovými nehodami?**

Sextremy se potkáme jednou či dvakrát za rok. Máte problém nevěřit, člověk si to musí trochu odosobnit.

Setkal jste se s nějakými neobvyklými nehodami?

Měli jsme například nehodu, které se zúčastnilo auto s každou pneumatikou jinou. Jiný výrobce, rozměr, vzorek. Další příklad je nehoda škodovky stodvacitky, která měla ještě originální pneumatiky z roku výroby.

Museli jste někdy řešit agresivitu řidičů? Občas. Výzkum je ale pro řidiče dobrovolný. Pokud si jej nepřejí, balíme se a jedeme pryč. Ale už se i stalo, že po poskytnuté psychologické pomoci nám řidička psala děkovný email. **Jak chcete pokračovat ve výzkumu?**

Plánujeme se mu dál věnovat v šíři, v které jej nyní děláme. Sbíráme ke každé nehodě zhruba tři tisíce údajů. Některé využíváme dnes, jiné ne. Ale když už jsme u nehody, byla by škoda si je nezapsat. Další cíl je ve výzkumu víc spolupracovat na evropské úrovni. (zle)

formovat také autoškoly. Místo technické stránky automobilů by podle Andrese měli vyučující v kurzech věnovat víc pozornosti bezpečnosti. „Vozidlo je jako střešná zbraň – může zabít. Když někdo žádá o řidičský průkaz, měl by podstoupit psychologické testy,“ navrhl Andres.

Závěry z výzkumů nabízí centrum také Správě a údržbě silnic Jihomoravského kraje. Řada návrhů nepřináší velké náklady navíc. Jde například o správné umístění dopravních značek, zlepšení rozhledu nebo stavbu středových ostrůvků na přechodech. „Třeba na chybějící přechodový ostrůvek v Hvězdoslavově ulici v Brně upozorňujeme už od roku 2010. Přechod tam vede přes čtyřproudovou silnici s povolenou rychlostí šedesát kilometrů v hodině,“ vysvětlil Andres.

Silničáři dostali na zvyšování bezpečnosti nehodových míst od kraje dvacet milionů korun. „Centrum dopravního výzkumu nám identifikovalo pětadvacet nejrizikovějších míst na komunikacích druhé

třídy a navrholo opatření, jak situaci zlepšit,“ potvrdil ředitel jihomoravské správy silnic Jan Zouhar. Například silnici mezi Tišnovem a Hradčany na Brněnsku už silničáři opravili.

Pomoc silničářům

Podle Zouhara jsou analýzy z centra užitečné, protože nabízejí pohled z jiného úhlu. „My se věnujeme hlavně výtukům, Centrum dopravního výzkumu vidí situaci komplexněji,“ prohlásil Zouhar. S centrem silničáři uzavřeli dohodu o využívání výsledků.

Proměna zjištění do praktických opatření ale často trvá dlouho. „Už v roce 2000 jsme zjistili asi dvacet nehodových míst na silnici z Brna do Svitav a navrhli úpravy. Například křižovatku ve Svitavách ale opravili až po deseti letech,“ konstatoval Andres.

Centrum dopravního výzkumu sídlí v Brně a má pobočky v Praze a Olomouci. Od roku 1992 se zabývá výzkumem v oblasti dopravy.

Tragédie: svodidla stále chybí

Břeclavsko – Smrti triadvacetileté ženy skončila havárie, při které mladá řidička Renaultu Clio vyjela ze silnice a čelně narazila do betonového propustku. „Nezvládla řízení, ale kdyby na místě byla svodidla, mohla žít,“ upozornil Josef Andres z Centra dopravního výzkumu. Kolize se stala loni v červenci na Břeclavsku mezi obcemi Bořetice a Vrčice. Mladé řidičce se pokoušel pomoci lékař ze záchranné služby. Marně. Velmi vážným zraněním na místě podlehl. Cesta byla tehdy zavřená, hasiči dostali poničené auto z příkopu až za pomoci navijáku.

Místo stejně jako před nehodou zůstává ve stejné podobě. Tedy bez svodidel, na jejichž přínos odborníci upozornili. Lidé oslovení Deníkem Rovnost se shodují, že i tak cesta patří v okrese spíš k těm bezpečnějším. Vážnou nehodu nebo tragédii podobnou té loňské, nepamatují. „Byla to výjimka, nevím ani o žádných stížnostech řidičů,“ poznamenal bořetický starosta František Petrásek.

Podobně se vyjádřil šéf dopravního inspektorátu v Břeclavi Jiří Mach. Vzpomněl několik méně závažných

nehod poblíž Bořetic, ke kterým se téměř čtyřkilometrová rovinatá cesta svažuje. Rychle jedoucí auta mířící z Vrčice tam zpomaluje zvýšený práh.

V místě tragické nehody policisté doporučili silničářům úpravu propustku. Strážci zákona připomínali také umístěnou reklamu a úpravu krajiny. „Zodpovědný za vše v ochranném pásmu je správce silnic. Musí si zjistit, co tam je a není povolené. Případně, zda je u propustku nutné svodidlo či jiné bezpečnostní zábradlí,“ sdělil šéf dopravního inspektorátu. S vedoucím brněnské oblasti jihomoravské krajské správy a údržby silnic Ladislavem Hádlíkem se věra redakci spojit nepodařilo.

Za rizikovou silnici na Břeclavsku v minulosti platila také trasa mezi Břeclaví a Hustopečemi vinoucí se podél dálnice D2, vážné nehody se stávaly především v místě u Rakvic. V paměti zůstává srážka osobního auta s autobusem, po které zdravotníci přepravovali vrtníkem do brněnské nemocnice zraněnou ženu. Tamní běžnou křižovatkou před několika lety nahradila okružní a problémů výrazně ubylo. (liv, zle)

Mladí řidiči mají posunutý pud sebezáchovy

JAN ŽLEBEK

Brno – Do třiceti minut po nehodě musí být na místě tým projektu Hloubková analýza dopravních nehod. Pokud se při havárii někdo zranil nebo zemřel, zjišťují odborníci příčinu nehody. Na každých deset až dvanáct autonehod vyčází jedna taková, kde někdo přišel k újmě. „Zbytek je takzvaná plechařina,“ říká Josef Andres z brněnského Centra dopravního výzkumu.

Nehody expertům ohlásí policie a akční tým představuje Brno a části okresů Blansko, Břeclav a Vyškov. „Nejprve jsme měli jeden tým, teď pracujeme ve dvou,“ konstatuje Andres.

Vyšetřující skupinu tvoří obvykle tři lidé, a to odborník na dopravní infrastrukturu, psycholog a expert na auto-

mobilovou techniku. Součástí širšího vyšetřovacího týmu jsou i lékaři hlavních brněnských nemocnic, kteří zjišťují zdravotní následky nehod. „Expert na infrastrukturu zaznamená informace o místě nehody, jako je sklon vozovky, její povrch, možnosti rozhledu a další okolnosti,“ vysvětluje Andres.

Odborník na auta zjistí velikost a umístění deformací, věnuje se také tlaku v pneumatikách nebo kontrole bezpečnostních pásů. „Pokud se dá zkontrolovat brzdový systém, prověří i jej,“ říká výzkumník.

Účastníkům nehod pomáhá psycholog, která jim nabízí pomoc v krizové situaci. „Často jsou vystresováni, protože samozřejmě na takové situaci nejsou zvyklí,“ tvrdí Andres. Když se lidé uklidní, zjišťuje



Účastníkům nehody, kteří jsou mnohdy v šoku z nezvyklé situace, týmový psycholog nabízí pomoc přímo na místě.

Foto: Centrum dopravního výzkumu

psycholog okolnosti nehody. Zajímá se o zkušenosti řidičů nebo jestli byli před jízdou řádně odpočati.

Zaznamenané informace tým analyzuje na základně. „Součástí analýzy je i simulace nehody. Pomocí odborního software se snažíme vytvořit pravděpodobný scénář havárie,“ vysvětluje odborník. Výsledky simulace podle něj experti později zaznamenávají do databáze.

Výzkum je pro řidiče dobrovolný a anonymní. „Veškeré registrační značky či obličejové fotky zamazáme,“ tvrdí expert. Práce centra také není závislá na činnosti policie.

Ve Francii, Německu či zemích Beneluxu podobné výzkumy experti podnikají už desítky let a zaznamenali desítky tisíc nehod. „Naše infor-

mace mají přispět ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Momentálně je nelze v České republice získat jinou cestou,“ myslí si Andres.

Výsledky psychologických výzkumů potvrdily, že velkou část nehod mají na svědomí mladí řidiči, kteří riskují. „Mladí mají často posunutý pud sebezáchovy a riskují. Následky jsou o to horší, že se nehody dějí ve vyšších rychlostech,“ tvrdí specialista.

Poznatky centra mohou využít nejen silničáři, ale také automobilky. Projekt Hloubková analýza dopravních nehod trval od roku 2011 do roku 2015. Jen v Brně odborníci předali magistrátnímu odboru dopravy seznam čtyřiceti problémových míst s doporučeními. Podobnou zprávu vypracovali experti i pro Jihomoravský kraj.



Otázka pro

PAVLA ČÍŽKA

krajského koordinátora BE-SIPu

Jaké bezpečnostní systémy v autech jsou nejužitečnější?

Velký význam mají kvalitní brzdy, ABS či protismykový systém. Tyto technologie se stále vyvíjejí a mají vliv na to, že brzdná dráha se zkracuje. Svou roli hrají také airbagy, které dnes posouvají zranění o úroveň níž z těžkých na lehká. Všechny systémy jsou užitečné, ale mají své meze. Život není počítačová hra a airbagy nepřidávají život navíc. Máme jen jeden pokus a musíme použít hlavu. (zle)