

Tisková zpráva

Brno, 24. 2. 2016

Jaké jsou skutečné příčiny havárií na silnicích, odhalí hloubková analýza dopravních nehod

Každoroční statistiky dopravních nehod v ČR jsou tragické a dlouhodobě výrazně zaostávají za vývojem v evropských motoristicky vyspělých zemích. Není možné tomuto trendu přihlížet a jen evidovat další případy. Je nezbytné situaci systematicky řešit. Na silnicích ročně umírají stovky osob a desetitisíce dalších jsou těžce a lehce zraněny. Jediný okamžik vám může změnit celý život. Nemusí to tak být.

Za většinu nehod může řidič. Je tomu opravdu tak?

Podle zákona o provozu na pozemních komunikacích „...je řidič povinen přizpůsobit jízdu zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích...“. Budeme-li se striktně držet tohoto ustanovení, pak je řidič příčinou 99 procent silničních dopravních nehod. Jaká je ale skutečná příčina?

Hloubková analýza dopravních nehod, kterou dlouhodobě provádějí výzkumníci z Centra dopravního výzkumu a odborníci z firmy IDIADA CZ, ukazuje, že tato právní kvalifikace neodráží zcela realitu. Většinou se totiž jedná o **spolupůsobení více faktorů**, které nastaly v jednu chvíli, a nelze všechnu vinu přisoudit jen řidičům.

Výzkumný ústav a průmyslový partner spojili síly a spolupracují na hloubkové analýze dopravních nehod

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., a IDIADA CZ a. s. založily v roce 2011 Národní centrum hloubkové analýzy dopravních nehod České republiky. Jedním z hlavních průmyslových partnerů čerpajících z poznatků tohoto výzkumného centra je od roku 2015 rovněž ŠKODA AUTO a. s.

Výzkumné týmy Centra dopravního výzkumu a Idiady vyšetřují dopravní nehody v Jihomoravském, Královéhradeckém a Pardubickém kraji. Je nutno zdůraznit, že jejich výsledky jsou anonymní a neslouží k dokazování míry zavinění v šetření Policie ČR. Řidiči mohou posádky na cestách potkávat ve speciálně vybavených vozidlech označených nápisem Národní výzkum dopravních nehod a opatřené logem CzIDAS, kterým se projekt prezentuje na mezinárodní úrovni.

Jak šetření výzkumníků na místě nehody vypadá?

Na místě havárie členové týmu získají detailní údaje, ze kterých následně vytvoří nezávislý popis celého nehodového děje. Zajistí kompletní fotografickou dokumentaci, vytvoří digitální plánek místa dopravní nehody a případně také trojrozměrný model, který slouží jako podklad pro analýzu případu ve speciálním simulačním programu. Zjišťují první informace o zranění.

Jedním z důležitých úkolů týmu, ihned po příjezdu na místo nehody, je poskytnout účastníkům dopravní nehody psychologickou podporu. Zvládnout první kritické okamžiky jim pomohou speciálně proškolení dopravní psychologové. „Je známo, že pokud dojde při dopravní nehodě k závažnému zranění nebo usmrcení jednoho z členů rodiny, pak následně první tři roky více než

70 procent osob ztrácí zájem o všední činnosti, jako jsou povolání, studium, domácí práce nebo třeba zájmy“, říká Lucia Tvarožková, dopravní psychologka z Centra dopravního výzkumu.

Co výzkum ukázal?

Přibližně 60 procent zavinění je na straně člověka. Může za to většinou jeho nepozornost, nepřiměřená rychlost a nepřizpůsobení jízdy, alkohol za volantem, nezkušenost, únava a mikrosnánek. Za povšimnutí stojí také vědomé nerespektování pravidel silničního provozu, reakce v panice, riskantní předjíždění, zdravotní indispozice, vliv léků a v jednom procentu také sebevražda.

Za nehodou ale může také stát:

- nevhodné uspořádání křižovatek,
- špatný stav nebo sklon vozovky,
- vyjeté koleje,
- neodpovídající dopravní značení,
- nedostatečné či špatné osvětlení přechodu pro chodce,
- nebezpečné překážky, jako jsou sloupky, betonové propustky a další.

„Přitom přibližně 30 – 35 procent kritických míst lze reálně v krátkém čase napravit. **Často jde o jednoduchá, nízkonákladová opatření.** Někdy stačí pouze několik metrů svodidel a nehoda nemusí skončit tragicky. O svých nálezech proto informujeme **místní samosprávu nebo správce komunikací** a doporučíme, co změnit,“ vysvětluje ředitel Divize bezpečnosti a dopravního inženýrství Centra dopravního výzkumu, Jindřich Frič.

Výsledky výzkumu mohou také iniciovat zavedení jasných opatření v oblasti prevence ať už v působení BESIPu nebo rovnou Policie ČR. Některá zjištění jsou natolik závažná, že vedou k úpravě předpisů u nás nebo i v Evropské unii.

Poučit se z výsledků výzkumu dopravních nehod mohou také konstruktéři automobilů

„V dnešní době jsou již vozy vybaveny celou řadou účinných bezpečnostních prvků, ale stále ještě je co vylepšovat. Skončila doba zavádění jednoduchých bezpečnostních opatření, jako jsou bezpečnostní pásy. Poutat se už dnes všichni umíme. Ty dnešní příčiny mohou být ukryty ve zdánlivých maličkostech. Na ně se pak mohou zaměřit konstruktéři nových modelů aut“, říká Petr Kraus, vedoucí bezpečnosti a zkoušek vozu ŠKODA AUTO.

Činnost výzkumných týmů spolufinancuje z Fondu zábrany škod také Česká kancelář pojistitelů

„Za rok 2014 odvedly pojišťovny poprvé do Fondu zábrany škod České kanceláře pojistitelů 3 % z vybraného pojistného u povinného ručení. Z více než půl miliardy korun šla zhruba pětina na přímou prevenci dopravních nehod. Hlubková analýza dopravních nehod sice sama o sobě nehodám nezabrání, ale její poznatky jsou nezbytné pro pochopení chování řidičů před nehodami i poznání hlavních technických faktorů, které mají na vznik nehody vliv. Věřím, že tento souhrn cenných informací bude stěžejním materiálem pro vlastníky pozemních komunikací, kteří budou moci realizaci vhodných opatření na silnicích řadě dopravních nehod zabránit,“ říká Jakub Hradec, výkonný ředitel České kanceláře pojistitelů.

Dále k tématu:

Co je výstupem Národního výzkumu dopravních nehod?

Výzkumné týmy všechny zjištěné informace ze zkoumaných dopravních nehod zapracovávají do DATABÁZE dopravních nehod. Databáze obsahuje informace v přesně dané struktuře a to umožňuje se kdykoliv zpětně k informacím vracet. „Tím máme k dispozici studnici moudrosti, se kterou můžeme kdykoliv pracovat – můžeme na jejím základě vytvářet historické analýzy, analyzovat stávající stav či na jejím základě připravovat predikce a simulace budoucího možného chování v oblasti bezpečnosti silničního provozu“, říká Miroslav Štěpán, obchodní ředitel společnosti IDIADA CZ a jeden z hlavních organizátorů Národního výzkumu dopravních nehod. Nutno poznamenat, že veškeré informace uvedené v databázi jsou přísně odosobněné a splňují zásady na ochranu osobních údajů.

Dalším výstupem je Roční zpráva, která mimo jiné obsahuje analytické zpracování zkoumaných dopravních nehod a popis kritických oblastí v bezpečnosti silničního provozu. Tyto informace jsou důležitou motivací pro další zlepšování bezpečnosti silničního provozu.

Kontakt pro novináře:



Ing. Jindřich Frič, Ph. D., ředitel Divize bezpečnosti a dopravní infrastruktury, e-mail: jindrich.fric@cdv.cz
Ing. Jan Růcker, vedoucí Oblasti hloubkové analýzy dopravních nehod, tel. 778 404 948, e-mail: jan.rucker@cdv.cz
www.cdv.cz



Ing. Miroslav Štěpán, obchodní ředitel, tel. 774 884 960, e-mail: miroslav.stepan@idiada.cz
Tomáš Moser, vedoucí výzkumného týmu dopravních nehod, tel. 800 888 784, e-mail: tomas.moser@idiada.cz, nehody@idiada.cz
www.idiada.cz

ŠKODA

Ing. Jozef Baláž, MBA, Head of Corporate Communications, tel. 604 292 156, jozef.balaz@skoda-auto.cz
www.skoda-auto.cz



Aleš Povr, tiskový mluvčí
tel. 725 509 652,
e-mail: ales.povr@ckp.cz
www.ckp.cz

Organizace snídaně s novináři:

Šárka Želinská, vedoucí úseku marketingu, tel. 778 737 336, e-mail: sarka.zelinska@cdv.cz
Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.
Líšeňská 33a, 636 00 Brno