



Ústav soudního znalectví v dopravě K622

Vedoucí ústavu: Doc. Ing. Jindřich Šachl, CSc.

DIPLOMOVÁ PRÁCE:

Analýza dopravních nehod na rychlostní komunikaci R46

řešitel: Bc. Kocián Karel

Řešená problematika a záměr:

Provedení výzkumného pilotního projektu Zkrácené analýzy vzniku a průběhu nehodových dějů zpravidla metodou zpětného odvíjení nehodového děje na rychlostní komunikaci R46. Dále uvedení řešerše vybraných metodických přístupů používaných pro snižování silniční nehodovosti, doplněné o vzorovou aplikaci těchto vybraných metodik na totožný silniční úsek. Následně autor ze získaných empirických zkušeností během aplikací metodik na R46 uvádí přednosti použitých metodik, které jsou doplněny o doporučení způsobu výběru nejvhodnější metodiky pro dosažení výrazného snížení nehodovosti na libovolném silničním úseku.

Zkrácená analýza dopravních nehod:

Veškeré dostupné relevantní informace byly seříděny do očíslovaných nehodových formulářů příslušných k jednotlivým nehodám. Analýze bylo postupně podrobeno všech 170 nehodových událostí z roku 2010.

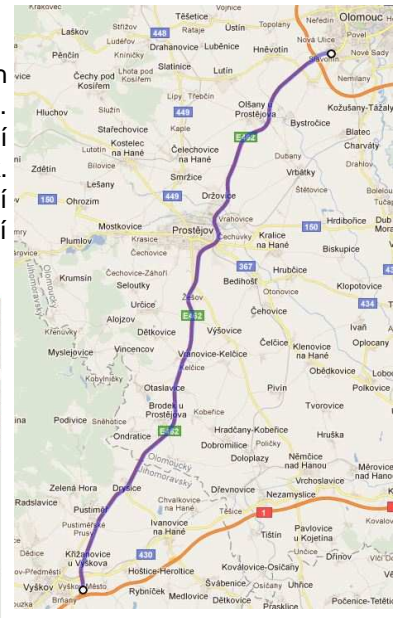
Formulář je rozdělen do 4 oddílů:

- základní informace o nehodě (datum, čas, lokalita ...)
- popis poškození vozidel: **X** zničení dané části vozidla, **///** odření dílů karoserie, **O** menší deformace,
- vyličení události z protokolu PČR s fotodokumentací,
- provedené analýzy nehody včetně případného návrhu opatření.

Číslo DN	136	ID	1412060035	GPS	49°30'42.455"N 17°16'0.431"E
Typ DN	136	Katastr	Smrčice	R46 29,44 km	
Datum	31.5.2010	PO	12:40 hod	Směr	Olomouc - Vyškov
Počasí: slábý déšť	Povrch: mokry	Druh DN: jedoucí vozidlo			
Kat. kom.	S 21,5/100				
Vozidlo	Slav řidiče	Následky pro posádku vozidel	Airbagy		
I.	dobry	1 23481,87 2 23481,87 3 1 4	5	AJA	
II.	dobry	1 23431,12 2 23431,82 3 1	4	AN	
Vozidlo	Ridič	opr.	Kategorie	Tovarní značka	Škodová značka
I.	AL, B	M1		FORD MONDEO	95
II.	B	M1		SKODA FABIA	70

Popis poškození vozidel a ostatních objektů:
 FORD: chladicí maska, mřížka chladiče, nárazník, spoiler, držák RZ = RZ, poškození motoru, spodní kryt motoru, přední víko motoru, obě přední světlá, oba přední blatníky, airbag řidiče, airbag spolujezdecky.
 SKODA: oba zadní blatníky, promáčklá patě dveří, deformace patých dveří, pravé zadní světlé, víko

Vylíčení události:
 Řidička OA FORD Mondeo, jedoucí v levém jízdním pruhu, narazila zezadu do přední jí jedoucího OA SKODA Fabia. Řidička SKODA Fabia zpozorněla z toho důvodu, že byla sama ubránna na dopravní nehodě. Když narazila do přední jí zastavujícího vozidla HUMMER. Řidička OA FORD uvedla, že za obcí Olomany vznikla kolona vozidel v obou jízdních pruzích, která se pohybovala rychlostí do 80 km/h. Jela rychlostí 70 – 80 km/h. Před ní jedoucí SKODA začala náhle brzdit a vstáta, jak tomu vozidlu pracka šel sáko. Intenzivně brzdit, doky ke sbitu. Řidička OA SKODA vyvodila ve směrú s řidičkou OA FORD, dále uvedla, že jela rychlostí 70 – 80 km/h. Před ní jedoucí HUMMER náhle zabrzdil. Lehké zranění řidičky vozidla SKODA – pohmoždění levého kolene a ramene, zabláknění křku.
 Dopravní situace: povrch bžhvňny, suchy; bez závlad, den, zataženo, 15 st. C, viditelnost dobrá, hustota provozu vysoká.

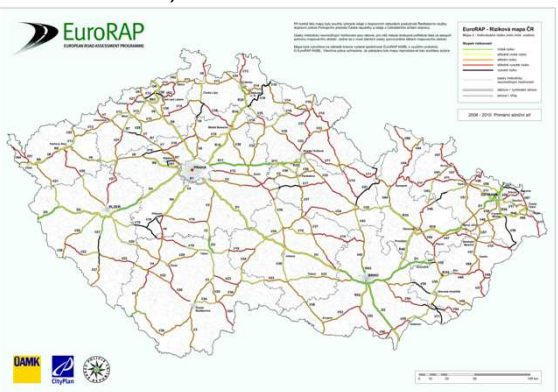


úsek	návrhové parametry
Vyškov – Drýse	R 22,5/100
Drýse – Želeč	S 22,0/100
Želeč, obalovna	S 22,5/100
Želeč – hranice okr. Prostějov	S 21,5/100
okres Olomouc	S 20,5/100

Program EuroRAP:

V reakci na stále alarmující ukazatele dopravní nehodovosti, především v souvislosti s počty usmrcených a těžce zraněných osob, byl v roce 2000 zahájen Evropský program hodnocení silnic EuroRAP. Program působí jako hlavní iniciativa motoristických sdružení pro zvyšování bezpečnosti silniční infrastruktury a eliminaci bezpečnostních závad na evropských silnicích. Mezi základní nástroje snižování nehodovosti programu EuroRAP patří:

- mapování rizik** (probíhá pomocí tzv. rizikových map na primární silniční síť České republiky, které zobrazují míru rizika pro účastníky silničního provozu),
- sledování vývoje** (porovnání nehodovosti mezi jednotlivými mapovacími obdobími),
- hvězdičkové hodnocení** (nástroj pro využití získaných dat při silničních inspekcích EuroRAP k identifikaci úrovně bezpečnosti komunikací).



Bezpečnostní inspekce průjezdem inspekčního vozidla:

Identifikuje bezpečnostní rizika z pohledu uživatele komunikace a slouží jako podklad k urychlené nápravě hrubých závad správcem komunikace, k identifikaci a prioritizaci míst pro podrobnou bezpečnostní inspekci a k zahájení systematických programů pro zvyšování bezpečnosti komunikací



Výsledky z aplikování metodik pro snižování nehodovosti:

Na základě získaných empirických zkušeností při aplikování uvedených metodik pro snižování nehodovosti na R46, je autorem doporučeno, aby pro analýzu nehodovosti v lokálním měřítku (např. křižovatka, či směrový oblouk) bylo použito metodiky Zkrácené analýzy dopravních nehod, případně Sledování dopravních konfliktů. Metodiky EuroRAP a Bezpečnostní inspekce průjezdem vozidla by měly být aplikovány pro zjištění bezpečnostních deficitů a sloužit jako podklad a vodítko pro následné podrobněji zaměřené metodiky určující konkrétní návrhy sanace zjištěných deficitů.