Nehody: Záchrana životů při rychlosti 30 km/h

V roce 2017 v Německu bylo v silničním provozu usmrceno 483 chodců a 30 564 jich bylo zraněno, z toho 6 979 těžce. Přestože toto číslo již několik desetiletí klesá, je stále skandálně vysoké.

Skandální jsou také chronické pokusy udělat z chodců viníky mnoha nehod. Podle oficiálních statistik jsou považováni za "hlavní viníky" mnoha nehod, které utrpí - v roce 2017 přesně u 8858 nehod se zraněním a smrtelnými následky ve městech i mimo ně. Z policejních hlášení znáte věty: chůze "bez věnování pozornosti provozu vozidel", "náhlé vykročení mezi překážky v rozhledu", "přecházení vozovky mimo existující přechody" nebo dokonce "účast v provozu pod vlivem alkoholu". Za takové "přestupky" hrozí v Německu trest smrti - přestože je v základním zákoně pro nejzávažnější přestupky od roku 1949 zrušen.

Selhalo mnoho jednotlivců? My to vidíme jinak: jako hrozný, chronický případ systémového selhání - systému vytvořeného člověkem. Většina těchto lidí zemřela a umírá ne proto, že chodí po vozovce. Ale proto, že náš dopravní systém a jeho tvůrci umožňují, aby do nich vozidlo, obvykle automobil, vrazilo smrtící silou.

Smrtící síla pochází z rychlosti. Čím rychleji auto při najíždění na chodce jede, tím větší je pravděpodobnost, že chodec zemře:

Rychlost Riziko smrti chodce

70 86 procent

50 39 procent

30 8 procent

Zdroj: Spolkové ministerstvo dopravy Rakousko str. 71

Při stejném "špatném chování" chodců je tedy rychlost 50 při nárazu více než čtyřikrát častěji smrtelná než rychlost 30, rychlost 70 dokonce desetkrát častěji. Ve skutečnosti je riziko úmrtí v důsledku překročení rychlosti ještě vyšší. Pokud totiž jedete rychle, zvyšujete také pravděpodobnost, že chodce vůbec srazíte. Čím vyšší je rychlost, tím delší vzdálenost musí řidič ujet, než zastaví:

Rychlost Brzdná dráha

70 51 metrů

50 28 metrů

30 13 metrů

Zdroje: VCD (infografika "Brzdná dráha při 30 km/h") a ADAC (str. 1).

Vražedný účinek vyšší rychlosti je tedy dvojí: více chodců je sraženo - a více jich zemře. Pokud chodec vstoupí do vozovky 15 metrů před autem, nic se nestane, pokud auto v tu chvíli jede rychlostí 30 km/h. Při rychlosti 50 km/h bude chodec pravděpodobně vážně zraněn a při rychlosti 70 km/h obvykle usmrcen.

Pokud dopravní politika nechce plánovat „přes mrtvoly“, musí stanovit jiné rychlostní limity: V zastavěných oblastech musí být pravidlem 30 km/h a výjimkou 50 km/h, která musí být individuálně odůvodněna a regulována značkami. Tam, kde není značka, je překročení rychlosti zakázáno. A jsou ulice, kde je i 30 km/h příliš vysoká rychlost - například tam, kde jsou chodníky tak úzké, špatné nebo zablokované, že se dá rozumně postupovat pouze pěšky po vozovce. A samozřejmě v "zónách" pro setkávání a zklidňování dopravy, kde je stejně rychlost chůze pravidlem (podle OLG Naumburg (čj.: 2 Ws 45/17), pro vozidla maximálně 10 km/h), viz např. OLG Naumburg (čj.: 2 Ws 45/17) a OLG Hamm (čj.: 9 U 220/89). Blog právníka částečně zmiňuje nižší rychlosti: "Podle judikatury se za rychlost chůze částečně považuje rychlost 4 až 7 km/h ... OLG Hamm uvádí rozmezí 4 až 10 km/h (VRS 6, 222).".

Zpět na běžnou silnici: Pro Tempo 30 jsou zde vysvětleny výhody pro dopravu, životní prostředí, bezpečnost a život ve městě. Jednou ze zdánlivých nevýhod je, že jízda autem trvá o něco déle. Ale ne o moc: při pětikilometrové cestě městem je často možné jet maximální rychlostí už jen na polovině trasy - zbytek je zrychlování, brzdění, zpomalování v zácpách, otáčení se kolem balíkového vozu nebo jízda v "bočních" ulicích, kde už platí 30 km/h. Pokud se i druhá polovina cesty absolvuje rychlostí 30 místo 50, pak se cesta prodlouží přesně o dvě minuty.

To je kompenzováno časovými výhodami pro všechny, kteří se dostanou přes silnici snadněji a dříve, kteří potřebují méně paliva ve vozidle a méně se opotřebovávají při rozjezdu. Především by však tyto dvě minuty znamenaly tisíce odvrácených nebo výrazně zmírněných nehod. Velká část z 30 000 chodců, kteří jsou každoročně zraněni a usmrceni, by získala čas a život bez utrpení - děti až do 90 let, které unikly smrti na silnici.

A zdaleka nejde jen o chodce: v roce 2016 zemřelo podle Spolkového statistického úřadu (Verkehrsunfälle - Fachserie 8 Reihe 7. 4. 2018 s. 131) v zastavěných oblastech 425 lidí v autech. Zraněno bylo 152 396 osob, z toho 19 245 těžce. Samozřejmě chceme, aby i cestující v autech dojeli bezpečně a nepřišli o život při nehodách způsobených nepřiměřenou rychlostí. A aby nikdo nemusel chodit s břemenem, které mnozí nesou ještě dnes: více než polovinu všech nehod srážek s chodci zaviní řidiči, a to i podle běžných statistik nehodovosti.

Další prostředky proti nehodám kromě Tempo 30 jsou zde.

https://fuss-ev.de/regeln-konflikte/unfall-vorbeugung

Překlad pomocí překladače Deepl

https://fuss-ev.de/regeln-konflikte/unfaelle-tempo-30