Prevence nehod: Přechody pro chodce, viditelnost, světlo

Pro záchranu životů a zdraví chodců existují kromě omezení rychlosti 30 i další účinná opatření:

Více bezpečných přechodů přes vozovky. Dnes mnozí chodí nebo běhají po nebezpečných místech, protože nejbližší semafor, přechod pro chodce nebo středový ostrůvek je daleko.

"Náhlé vykročení zpoza vizuální překážky", které se uvádí jako častá příčina, je téměř vždy vykročení zpoza automobilů. Ta brání ve výhledu na vozovku. Trpí tím zejména děti a v poslední době tento problém drasticky zhoršují vysoká, těžkopádná nákladní auta a dodávky. To znamená, že všude tam, kde chodci chtějí a musí častěji přecházet silnici, je třeba buď zakázat zastavování vozidel u krajnice. Nebo tam, kde jsou boční parkovací místa mezi vozovkou a chodníkem, je třeba je přerušit - ve prospěch chodníkových poloostrůvků, které jsou vytaženy dopředu do jízdního pruhu.

Velká část chodců je sražena na křižovatkách, zejména odbočujícími řidiči. Mnoho se dá udělat i z hlediska stavebního a technického:

Chodníky musí být co nejvíce vysunuty dopředu do prostoru křižovatky. Pak se především pěší a jedoucí účastníci silničního provozu lépe uvidí. Za druhé, vozidla se v užší zatáčce otáčejí pomaleji.

Zákaz parkování a zastavení nejméně pět metrů před křižovatkami a křižovatkami musí brát úřady veřejného pořádku a policie vážně. Pokud zaparkované auto brání ve výhledu nebo blokuje cestu, akutně ohrožuje provoz chodců a mělo by být odtaženo.

Pokuta 15 eur za parkování na přechodech pro chodce a v křižovatkách je směšná a měla by být zvýšena minimálně na úroveň vyhýbání se placení jízdného, tj. na čtyřnásobek.

Semafory potřebují rychlejší a delší zelenou pro chodce. Pokud jdou na červenou, je to často proto, že zelená není v dohledu ani po dlouhém čekání.

Z jedné strany silnice na druhou potřebují chodci zelené vlny. Nucené pauzy na středových ostrůvcích by měly být vyloučeny.

Nejvyšší bezpečnost pro chodce nabízí "všudypřítomná zeleň" pro chodce, která je mezinárodně rozšířená, ale v Německu se téměř nepoužívá. Druhá výhoda kromě bezpečnosti: křižovatku můžete přejít šikmo a nemusíte dvakrát čekat na zelenou. Nevýhoda: doba mezi dvěma zelenými fázemi může být delší než dříve, takže autobusy, cyklisté a auta mohou stále ještě poměrně dobře projíždět.

"Žebrajícím semaforům", kde je zelená k dispozici pouze po stisknutí tlačítka, je třeba se pokud možno vyhnout. Tam, kde existují, dostanou chodci zelenou nejpozději po 30 sekundách.

Tam, kde semafory nejsou, ale je potřeba zajistit bezpečnost chodců, jsou často užitečné přechody pro chodce.

Tam, kde pěší trasy kříží silnice na kruhových objezdech, by měly být výjezdy z kruhového objezdu pro chodce dostatečně zabezpečeny. Řidiči a chodci se musí navzájem včas vidět.

"Zelená šipka" pro odbočující vozidla je náchylná k nehodám a často je instalována nelegálně. Perforuje rozumné a důležité pravidlo, že červená vždy znamená pro vozidla stop. Měla by být zrušena.

Dnes jsou vozovky často dobře osvětlené, ale chodníky nikoli. Vozidla mají vlastní zdroje světla, svítilny nejsou součástí povinné výbavy chodců. Tato priorita by se měla změnit: Dobré osvětlení chodníků. Tím by také skončil drzý návrh, že chodci by měli nosit světlé oblečení, aby odpovídalo omezenému vnímání rychlých řidičů, když se odváží z šera svého chodníku na silnici.

Na druhou stranu jsou zábrany mezi chodníkem a vozovkou sporné, ba dokonce nesmyslné. Tento dokument ve formátu PDF vysvětluje proč.

Podrobné, aplikačně zaměřené informace o všech typech přechodů pro chodce najdete v naší knize o přechodech pro chodce - zde má svou vlastní stránku.

<http://www.querbuch.de/>

Překlad pomocí překladače Deepl z

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