

NOVÉ PARADIGMA PRO BEZPEČNÉ MĚSTSKÉ ULICE

Dnes máme znalosti i prostředky k eliminaci smrtelných dopravních nehod a vážných zranění v městských ulicích a k výraznému zlepšení kvality života a zdraví našich občanů.

Bezpečnost dopravy je celosvětovým problémem, v němž hrají města klíčovou roli. Přijetí „Vize nula“ vyžaduje politické vedení, jasnou strategii a rozhodné jednání, stejně jako zapojení všech dotčených – zvolených politiků, dopravních specialistů a občanů.

Potřebujeme efektivní řešení a důvěryhodné paradigma pro jejich vývoj a použití. Stále větší počet měst tuto výzvu přijímá. Musíme urychlit šíření a přijímání zásad, na nichž jsou založeny jejich úspěšné zkušenosti. Proto:

My, města, si uvědomujeme, že následující principy jsou nezbytné pro rozumná a účinná opatření ke zvýšení bezpečnosti dopravy:

1. Naše ulice, naše odpovědnost

Úmrtí a vážná zranění nejsou nevyhnutelným vedlejším produktem městské mobility. Dopravní nehody a rizikové chování mají strukturální příčiny, na které mohou města reagovat. Přístup „bezpečného systému“ cílí na interakci mezi účastníky silničního provozu, vozidly a infrastrukturou v našich ulicích. Všechny části tohoto systému se musí zlepšit. Pokud lidé dělají chyby nebo jedna část selhává, uživatelé ulice musí být i nadále chráněni.

2. Neobviňovat, chránit

Lidé mají různé potřeby a schopnosti. Bezpečnostní zásady pro naše ulice musí počítat s lidmi, kteří dělají chyby, řidiči, kteří si nejsou plně vědomi nebezpečí, které jejich chování může způsobit, a také dětmi, seniory nebo zdravotně postiženými. Tyto výzvy je třeba

řešit pečlivým plánováním, realistickým řízením, univerzálním designem a přísným vymáháním pravidel.

3. Městské ulice nejsou dálnice

Chůze a jízda na kole v ulicích města nevyžaduje řidičský průkaz a nepodléhá věkovým omezením. Městské ulice jsou prostředím odlišným od dálnic a silnic pro motorová vozidla a vyžadují proto specifický přístup k bezpečnosti. Jsou srdcem našich komunit a musí být zdravými a atraktivními místy k životu, práci, hraní a podnikání. Bezpečnost ulice se odvozuje od bezpečnosti poskytnuté jejím zranitelným uživatelům.

4. Mobilita musí být bezpečná, jinak nebude udržitelná

Obavy o bezpečnost se často uvádí jako největší překážka chůze nebo jízdy na kole, a to i ze strany rodičů, kteří mají pocit, že musí vozit své děti do školy. Ulice musí být bezpečné, aby lidé přijali udržitelné způsoby dopravy a aby města zmírnila změnu klimatu. Zlepšení bezpečnosti našich ulic uvolní potenciál pro chůzi, jízdu na kole, veřejnou dopravu a rostoucí možnosti sdílené mikromobility potřebné k dosažení cílů v oblasti klimatu a kvality ovzduší.

5. Bezpečnost vede k efektivitě

Snížení rychlosti je jednou z nejdůležitějších věcí, které mohou města udělat pro větší bezpečnost ve městech. Pravděpodobnost, že bude člověk smrtelně zraněn, je přibližně pětkrát menší, pokud je zasažen v rychlosti 30 km/h než 50 km/h. Širší jízdní pruhy, vyšší rychlostní limity a semaforey, které upřednostňují motorizovanou dopravu, nejsou řešením městských zácp. Zlepšení podmínek pro pěší, cyklistickou a veřejnou dopravu snižuje potřebu motorizovaných cest. Účinnost se musí zvyšovat pro všechny druhy dopravy a nesmí ohrozit bezpečnost žádného z nich.

6. Snižte riziko u zdroje

Motorová vozidla jsou pro svou vyšší rychlost, větší hmotnost a pevnější konstrukci hlavním zdrojem rizika v ulicích města. Snížení počtu motorových vozidel v našich ulicích znamená také snížení nebezpečí, které představují. Opatření ke snížení rizikového chování řidičů musí mít přednost před omezením volného pohybu lidí, kteří chodí pěšky, jezdí na kole nebo hromadnou dopravou.

7. Spravedlnost a svoboda volby

Osobní a nákladní automobily představují pro své uživatele nižší riziko na úkor vyššího rizika pro ostatní osoby. Desetiletí dopravní politiky upřednostňující motorizovanou dopravu vytvořila nerovnováhu, která zvyšuje riziko pro některé způsoby dopravy, pokřivuje možnosti a snižuje svobodu volby. Vzestup mikromobility ukázal, jaký to má dopad, když se elektrické koloběžky používají na chodnících, protože se jejich uživatelé bojí motorových vozidel, což zase vede k obavám chodců o bezpečnost. Multimodalita znamená zranitelnost a my musíme zajistit bezpečnost pro všechny druhy dopravy.

8. Právo vědět

Správná data jsou základem pro dobrou politiku. Veřejné instituce musí spolupracovat a vyčlenit dostatečné zdroje na sběr a analýzu dat o bezpečnosti provozu. Občanská společnost (včetně veřejnosti, vědecké komunity a médií) má právo na snadný přístup a porozumění relevantním informacím o dopravních nehodách a smrtelných úrazech a zraněních, které způsobují. Otevřenost dat o bezpečnosti provozu je ve veřejném zájmu a přispívá ke zlepšení (bezpečnosti ve městech).

9. Technologie může být příslib, ne alibi

Potřebujeme technologii, která dokáže snížit počet soukromých motorových vozidel a učinit je bezpečnějšími, jako je inteligentní asistent rychlosti. Přesto se technologické inovace nesmí nikdy stát zdrojem nových omezení pro chodce a cyklisty;

například požadavkem na to, aby byli lidé a veřejné ulice strojově rozpoznatelní. Technologie zítřka nesmí zdržovat implementaci řešení potřebných dnes.

10. Nechte města vést

Města, která inovují a jsou lídry v úsilí o bezpečné ulice, je třeba zmocnit k utváření politik na národní a mezinárodní úrovni a legislativa musí městům pomoci přijmout nezbytná opatření k zajištění bezpečnosti v ulicích. Města je třeba povzbudit ve sdílení zkušeností s národními a mezinárodními partnery a podpořit, jako ty, co jsou na špičce v bezpečnosti provozu.

My, města, jednáme hned.

Chcete-li vyjádřit podporu nebo získat další informace:

Pedro Homem de Gouveia

Koordinátor pro bezpečnost, síť POLIS

pgouveia@polisnetwork.eu