

NOWY PARADYGMAT BEZPIECZNYCH ULIC W OBSZARACH MIEJSKICH

Wiedza i środki, którymi dziś dysponujemy, umożliwiają wyeliminowanie ofiar śmiertelnych i poważnych obrażeń na ulicach miast, znacznie poprawiając jakość życia i zdrowie ich mieszkańców.

Bezpieczeństwo ruchu jest problemem globalnym, w którym miasta odegrywają kluczową rolę. Przyjęcie podejścia „Vision Zero” wymaga przywództwa politycznego, strategicznej klarowności i zdecydowanych działań, a także odpowiedzialności wszystkich zaangażowanych – wybieranych polityków, specjalistów ds. transportu i obywateli.

Potrzebujemy skutecznych rozwiązań i niezawodnego paradygmatu ich tworzenia i wdrażania. Coraz więcej miast podejmuje wyzwanie poprawy bezpieczeństwa. Musimy przyspieszyć rozpowszechnianie i przyjmowanie zasad, na których opiera skuteczność ich działań. W związku z tym,

My, miasta, uznajemy następujące zasady za niezbędne do prawidłowego i skutecznego działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu:

1. Nasze ulice, nasza odpowiedzialność

Śmierć i poważne obrażenia nie są nieuniknionym produktem ubocznym mobilności miejskiej. Wypadki drogowe i ryzykowne zachowania mają strukturalne podstawy, na które miasta mogą reagować. Podejście „bezpiecznego systemu” (ang. *Safe System Approach*) dotyczy interakcji między użytkownikami dróg, pojazdami i infrastrukturą na ulicach. Wszystkie części tego systemu wymagają poprawy. W prawidłowo funkcjonującym systemie, w przypadku błędu ludzkiego, lub gdy jeden z pozostałych jego elementów zawodzi, uczestnicy ruchu są nadal chronieni.

2. Nie obwiniaj, chroń

Ludzie mają różne potrzeby i możliwości. Polityka bezpieczeństwa na w obszarach miejskich musi zakładać, że ludzie popełniają błędy, kierowcy nie są w pełni świadomi zagrożenia, jakie może stwarzać ich zachowanie, a także przewidywać obecność ludzi młodych, starszych lub niepełnosprawnych. Wyzwaniom tym należy sprostać poprzez staranne planowanie, realistyczne zarządzanie, uniwersalny projekt i ścisłe egzekwowanie.

3. Ulice miasta to nie autostrady

Ruch pieszy i jazda na rowerze po ulicach miasta nie wymaga posiadania prawa jazdy i nie podlega ograniczeniom wiekowym. Ulice w obszarach miejskich są innym środowiskiem niż autostrady i drogi zorientowane na ruch samochodowy, przez co wymagają specjalnych rozwiązań w zakresie bezpieczeństwa. Są one sercem naszych społeczności i muszą być zdrowym i atrakcyjnym miejscem do życia, pracy, zabawy i prowadzenia biznesu. Bezpieczeństwo ulic zależy od bezpieczeństwa zapewnianego jej szczególnie narażonym na wypadki użytkownikom.

4. Mobilność musi być bezpieczna, inaczej nie będzie zrównoważona

Obawy dotyczące bezpieczeństwa są często wymieniane jako najważniejsza przeszkoda w częstszym chodzeniu lub jeżdżeniu na rowerze, także przez rodziców, którzy mają poczucie, że muszą odwozić swoje dzieci do szkoły. Aby ludzie mogli korzystać ze zrównoważonych środków transportu, a miasta mogły łagodzić zmiany klimatyczne, ulice muszą być bezpieczne. Poprawa ich bezpieczeństwa odblokuje potencjał ruchu pieszego, rowerowego, transportu publicznego i rosnącej liczby opcji współdzielonej mikromobilności (ang. *shared micromobility*), aby osiągnąć cele w zakresie klimatu i jakości powietrza.

5. Bezpieczeństwo prowadzi do efektywności

Zmniejszenie prędkości to jedna z najważniejszych rzeczy, które miasta mogą zrobić, aby uczynić ulice bezpieczniejszymi. Osoba uderzona z prędkością 30 km/h jest około

pięciokrotnie mniej narażona na śmiertelne obrażenia niż przy prędkości 50 km/h. Szersze pasy ruchu, wyższe ograniczenia prędkości i sygnalizacja świetlna faworyzująca ruch zmotoryzowany nie prowadzą do rozwiązania problemu zatorów ulicznych w miastach. Poprawa warunków dla ruchu pieszego, rowerowego i transportu publicznego zmniejsza potrzebę podróży zmotoryzowanych. Wydajność systemu transportowego musi działać we wszystkich jego środkach i nie może zagrażać bezpieczeństwu niektórych z nich.

6. Zmniejsz ryzyko u źródła

Pojazdy mechaniczne ze względu na większą prędkość i masę jak również solidniejszą konstrukcję, stanowią główne źródło zagrożenia na ulicach miast. Zmniejszenie liczby pojazdów zmotoryzowanych uczestniczących w ruchu drogowym oznacza również zredukowanie niebezpieczeństwa, jakie stwarzają. Środki mające na celu ograniczenie ryzykownych zachowań kierowców muszą wdrażane przed ingerencją w swobodę przemieszczania się mieszkańców poruszających się pieszo, rowerem lub korzystających z transportu publicznego.

7. Uczciwość i wolność wyboru

Samochody osobowe i ciężarowe stanowią mniejsze ryzyko dla ich użytkowników, kosztem większego ryzyka dla pozostałych uczestników ruchu. Dziesięciolecia polityki mobilności sprzyjającej ruchowi zmotoryzowanemu, stworzyły nierównowagę skutkującą większym ryzykiem dla niektórych rodzajów transportu, w rezultacie ograniczając wolność wyboru. Rozwój mikromobilności pokazał efekt tego zjawiska - hulajnogi elektryczne są używane na chodnikach, ponieważ ich użytkownicy boją się pojazdów zmotoryzowanych, co z kolei prowadzi do obaw o bezpieczeństwo pieszych. Multimodalność oznacza podatność na zagrożenia i musimy zapewnić bezpieczeństwo użytkowników wszystkich środków transportu.

8. Prawo do wiedzy

Solidne dane są podstawą rozsądnej polityki. Podmioty publiczne muszą współpracować i przydzielać odpowiednie zasoby na gromadzenie i analizowanie danych dotyczących

bezpieczeństwa ruchu. Społeczeństwo obywatelskie (w tym obywatele, społeczność naukowa i media) mają prawo do otwartego dostępu do przekazanych w przejrzysty sposób, istotnych informacji na temat wypadków drogowych oraz wynikających z nich ofiar śmiertelnych i obrażeń. Otwartość na dane dotyczące bezpieczeństwa ruchu leży w interesie publicznym i pomaga w jego poprawie.

9. Technologia może być obietnicą, a nie alibi

Potrzebujemy technologii, która może zmniejszyć liczbę prywatnych pojazdów zmotoryzowanych i uczynić je bezpieczniejszymi, takich jak Intelligent Speed Assistance. Innowacje technologiczne nie mogą jednak nigdy stać się źródłem nowych ograniczeń dla pieszych i rowerzystów. Na przykład, wymagania aby ludzie i ulice publiczne były rozpoznawalne dla maszyn. Technologia jutra nie może opóźniać wdrażania rozwiązań wymaganych dzisiaj.

10. Niech miasta przewodzą

Miasta, które wprowadzają innowacje i przewodzą w wysiłkach na rzecz bezpieczeństwa na ulicach, muszą być upoważnione do kształtowania polityki na poziomie krajowym i międzynarodowym, a ustawodawstwo musi wspierać miasta w podejmowaniu niezbędnych kroków prowadzących do zapewnienia bezpieczeństwa na ich ulicach. Miasta należy zachęcać do dzielenia się swoimi doświadczeniami w kraju i za granicą oraz wspierać inne miasta jako mistrzowie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

My, miasta, działamy teraz.

Aby wyrazić wsparcie lub uzyskać więcej informacji:

Pedro Homem de Gouveia

Koordynator ds. Bezpieczeństwa i Ochrony, Sieć POLIS

pgouveia@polisnetwork.eu