

НОВА ПАРАДИГМА БЕЗПЕЧНИХ МІСЬКИХ ВУЛИЦЬ

Сьогодні ми маємо знання та інструменти, щоб усунути смертність і тяжкі травми внаслідок дорожньо-транспортних пригод на міських вулицях і суттєво покращити якість життя та здоров'я наших громадян.

Безпека дорожнього руху є глобальною проблемою, у якій міста відіграють ключову роль. Запровадження підходу «Нульова смертність» (Vision Zero) потребує політичного лідерства, стратегічної чіткості та рішучих дій, а також спільної відповідальності всіх зацікавлених сторін — обраних посадовців, транспортних фахівців і громадян.

Нам потрібні ефективні рішення та надійна парадигма для їх розробки та впровадження. Дедалі більше міст приймають цей виклик. Ми повинні посилити поширення й упровадження принципів, на яких ґрунтується їхній успішний досвід. Тому,

Ми, міста, визнаємо такі принципи як необхідні для послідовних та ефективних дій у сфері безпеки дорожнього руху:

1. НАШІ ВУЛИЦІ — НАША ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ

Смерть і тяжкі травми не є неминучим побічним продуктом міської мобільності. Дорожньо-транспортні пригоди та ризикована поведінка мають структурні першопричини, на які міста можуть впливати. Підхід «безпечної системи» враховує взаємодію між учасниками дорожнього руху, транспортними засобами та інфраструктурою. Усі елементи цієї системи мають удосконалюватися. Навіть якщо люди помиляються або одна з ланок дає збій, користувачі вулиці мають залишатися захищеними.

2. НЕ ЗВИНУВАЧУЙ, А ЗАХИЩАЙ

Люди мають різні потреби та можливості. Політики безпеки мають передбачати помилки учасників руху, водіїв, які не повністю усвідомлюють небезпеку своєї поведінки, а також потреби молодших, старших людей і людей з інвалідністю. Ці виклики мають вирішуватися через ретельне планування, реалістичне управління, універсальний дизайн і суворий контроль за дотриманням правил.

3. МІСЬКІ ВУЛИЦІ — НЕ АВТОМАГІСТРАЛІ

Ходьба пішки та їзда на велосипеді міськими вулицями не потребують водійських посвідчень і не мають вікових обмежень. Міські вулиці — це інше середовище, ніж орієнтовані на автомобілі автомагістралі та дороги, і вони потребують спеціальних підходів до безпеки. Це серце наших громад, і вони мають бути здоровими й привабливими місцями для життя, роботи, відпочинку та ведення бізнесу. Безпека вулиці визначається рівнем захисту її найбільш вразливих користувачів.

4. МОБІЛЬНІСТЬ МАЄ БУТИ БЕЗПЕЧНОЮ, ІНАКШЕ ВОНА НЕ СТАНЕ СТАЛОЮ

Побоювання щодо безпеки часто називають головною перешкодою для того, щоб більше ходити пішки чи користуватися велосипедом, зокрема для батьків, які змушені возити дітей до школи автомобілем. Вулиці мають бути безпечними, щоб люди обирали сталі види транспорту, а міста могли пом'якшувати зміну клімату. Підвищення безпеки вулиць відкриває потенціал для ходьби, велосипедного руху, громадського транспорту та спільної мікромобільності у досягненні кліматичних і екологічних цілей.

5. БЕЗПЕКА ВЕДЕ ДО ЕФЕКТИВНОСТІ

Зменшення швидкості — один із найважливіших кроків, які міста можуть зробити для підвищення безпеки. Ймовірність смертельного травмування при наїзді на людину на швидкості 30 км/год приблизно у п'ять разів нижча, ніж на 50 км/год. Ширші смуги, вищі обмеження швидкості та світлофори, що віддають пріоритет моторизованому транспорту, не є розв'язанням проблеми міських заторів.

Поліпшення умов для ходьби, велосипедів і громадського транспорту зменшує потребу в поїздах автомобілем. Ефективність має працювати для всіх видів транспорту й не може досягатися за рахунок безпеки інших.

6. ЗМЕНШУЙ РИЗИК У ДжЕРЕЛІ

Моторизовані транспортні засоби через вищу швидкість, більшу масу та жорсткішу конструкцію є основним джерелом ризику на міських вулицях. Зменшення кількості автомобілів означає також зменшення небезпеки, яку вони створюють. Заходи щодо зменшення ризикованої поведінки водіїв мають переважати над обмеженнями свободи пересування пішоходів, велосипедистів і користувачів громадського транспорту.

7. СПРАВЕДЛИВІСТЬ І СВОБОДА ВИБОРУ

Автомобілі та вантажівки створюють менший ризик для своїх користувачів за рахунок вищого ризику для інших. Десятиліття політик, орієнтованих на моторизований транспорт, створили дисбаланс, який підвищує ризики для деяких видів мобільності, спотворює вибір і зменшує свободу. Поява мікромобільності це яскраво продемонструвала: електросамокати їздять тротуарами, бо їхні користувачі бояться автомобілів, що водночас створює ризики для пішоходів. Мультиmodalність означає вразливість, і ми маємо гарантувати безпеку для всіх видів транспорту.

8. ПРАВО ЗНАТИ

Якісні дані є основою якісних політик. Публічні органи мають співпрацювати та виділяти достатні ресурси для збору й аналізу даних про безпеку дорожнього руху. Громадянське суспільство (включно з громадянами, науковою спільнотою та пресою) має право на легкий доступ до зрозумілої інформації про ДТП, смертність і травматизм. Відкритість даних у сфері безпеки руху є суспільним інтересом і сприяє поліпшенню.

9. ТЕХНОЛОГІЯ МАЄ БУТИ ОБЦЯНКОЮ, А НЕ АЛІБІ

Нам потрібні технології, що можуть зменшити кількість приватних автомобілів і зробити їх безпечнішими, наприклад інтелектуальна допомога з дотримання швидкості. Але технологічні інновації не повинні створювати нові обмеження для пішоходів і велосипедистів, наприклад вимоги до «машинної розпізнаваності» людей чи вулиць. Технології майбутнього не мають відкладати впровадження рішень, необхідних уже сьогодні.

10. НЕХАЙ МІСТА ЛІДИРУЮТЬ

Міста, що впроваджують інновації та лідирують у підвищенні безпеки вулиць, мають отримати повноваження впливати на політики на національному та міжнародному рівнях. Законодавство має допомагати містам робити необхідні кроки для забезпечення безпеки. Міста мають ділитися досвідом зі своїми національними та міжнародними партнерами й отримувати підтримку як чемпіони безпеки дорожнього руху.

МИ, МІСТА, ДІЄМО ВЖЕ ЗАРАЗ.

Для висловлення підтримки або отримання додаткової інформації:

Педру Омем де Гувейя
Координатор з безпеки та захисту, мережа POLIS
pgouveia@polisnetwork.eu