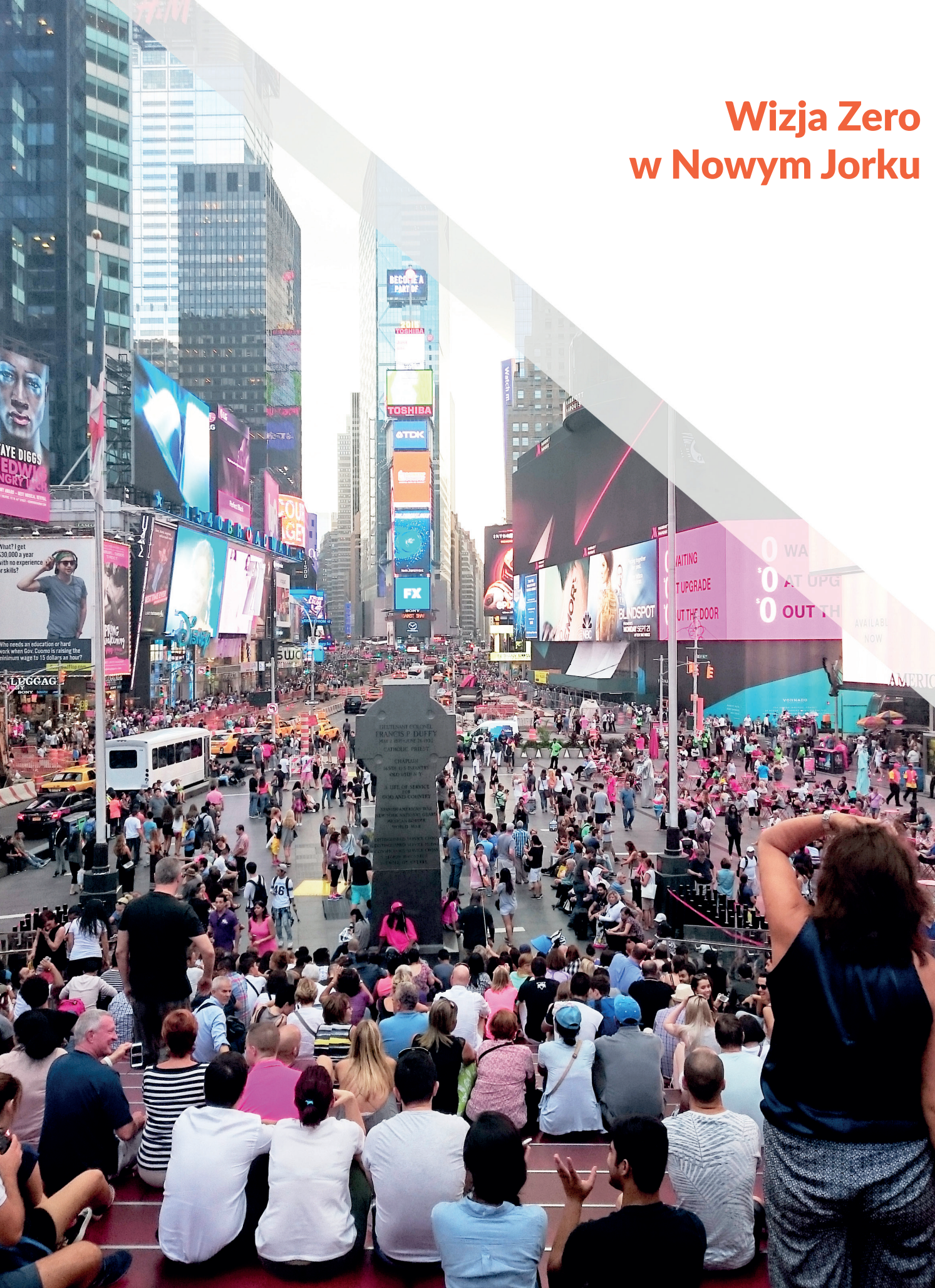


Wizja Zero w Nowym Jorku



Projekt realizowany w ramach programu Obywatele dla Demokracji, finansowanego z Funduszy EOG.

Nie ma polskiego miasta, które stara się w zdecydowany sposób rozwiązywać problem dzieci i ludzi starszych ginących na drogach. Inaczej sytuacja wygląda na świecie. Bardzo ciekawym wzorem jest Nowy Jork, który mimo tego, że wciąż dominują w nim samochody, prowadzi odważne działania, by zwiększać bezpieczeństwo swoich mieszkańców.

We współczesnych miastach drogi są pełne samochodów, a mieszkańcy nieustannie się spieszą. Warunki te sprawiają, że wypadki drogowe stały się powszechne. Czy jako społeczeństwo musimy taki stan rzeczy akceptować? Może po prostu pewne problemy są nie do uniknięcia? Wyraźny sprzeciw takiemu myśleniu dał latem 2013 roku Bill de Blasio, ówczesny kandydat demokratów na fotel burmistrza Nowego Jorku¹. Uczynił on bezpieczeństwo na drodze jednym z głównych postulatów w kampanii wyborczej, a w materiałach promocyjnych przekonywał: „Koniec. Nie istnieje poziom utraty życia lub zdrowia, który powinien być akceptowany na drogach publicznych Nowego Jorku”. Argumentował to liczbami – w tamtym okresie średnio co 30 godzin mieszkaniec ginął na drodze, a co 10 sekund ktoś zostawał ranny. W latach 2001-2010 więcej nowojorczyków zginęło w wypadkach drogowych niż w wyniku postrzału, a to te ostatnie przyciągały znacznie większą uwagę mediów. Ponadto, jedną z głównych grup poszkodowanych były dzieci. W grupie 1-14 lat najczęstszą przyczyną śmierci były właśnie wypadki drogowe.

W swojej kampanii de Blasio zwracał też uwagę na problem prędkości. Powoływał się na bardzo ważne liczby: prawdopodobieństwo śmierci pieszego potrąconego przez samochód jadący 20 mil na godzinę (mph; 32 km/h) wynosi jedynie 5%, podczas gdy dla prędkości 30 i 40 mph (odpowiednio 48 i 64 km/h) jest to adekwatnie 45% i 85%. Dane te nie przypadkiem pojawiły się w argumentacji kandydata na burmistrza – to właśnie prędkość była wówczas najczęstszą przyczyną wypadków z ofiarami śmiertelnymi. Mimo tego, jak dowodził w kampanii de Blasio, kontrola prędkości nie była priorytetem nowojorskiej policji, która w 2012 roku wystawiła cztery razy mniej mandatów za przekraczanie prędkości na lokalnych ulicach (19 tys.) niż za... zbyt ciemne szyby (81 tys.).



Fot. 1. Nowojorczyki wyrażają swoje poparcie dla Wizji Zero, luty 2014 (fot. Dmitry Gudkov), na licencji CC BY 2.0.

Bill de Blasio wygrał wybory, zdobywając we wrześniu 2013 roku ponad 70% głosów. Choć ciężko jednoznacznie stwierdzić, jaka w tym zasługa postulatów związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego, z pewnością miało to znaczenie. W dniu 15.01.2013 r., w obecności rodzin ofiar wypadków drogowych, burmistrz ogłosił tzw. Wizję Zero. Podczas wystąpienia na konferencji prasowej mówił: „Mamy do czynienia z epidemią, epidemią ofiar wypadków drogowych i nie możemy pozwolić, by ona trwała. Czas, by to zmienić nastął właśnie teraz”².

¹ De Blasio Calls for Visionary Street Safety Goal: No Fatalities or Serious Injuries on New York City Streets, http://b3cdn.net/deblasio/3f034f2504063e4b4b_1fm6bx6b6.pdf

² <http://www.streetfilms.org/nyc-mayor-bill-de-blasio-makes-historic-vision-zero-announcement/>

CZYM JEST WIZJA ZERO?

Wizja Zero to koncepcja powstała pod koniec ubiegłego wieku w Szwecji. Zawiera się w stwierdzeniu: „docełowo nikt nie zginie ani nie będzie ciężko ranny w wypadkach drogowych”, a głównym założeniem brzmi: „nie możemy etycznie zaakceptować tego, że ludzie giną bądź zostają ciężko ranni podczas przemieszczania się na drodze”³. Inicjatywa została przyjęta przez Szwedzki parlament w 1997 roku i była naturalną konsekwencją wcześniejszych działań. Ważną zmianą był podział odpowiedzialności za wypadki: Wizja Zero mówi wprost, że za wypadki drogowe wspólnie odpowiadają sprawcy, projektanci i zarządcy. Etyczne zasady dotyczą również konsekwencji wypadków, bo według koncepcji, przy każdym wypadku z ofiarami śmiertelnymi lub ciężko rannymi należy poczynić niezbędne kroki, by uniknąć podobnych zdarzeń w przyszłości.

Wizja Zero zakłada również, że życie i zdrowie ludzkie są wartościami nadrzędnymi. Należy rozumieć to tak, że nie można ponad nimi stawiać szybkości przemieszczania się. Mobilność nie jest więc ważniejsza niż bezpieczeństwo, powinna za to z niego wynikać. Koncepcja wskazuje również, że przy lepiej zaprojektowanej infrastrukturze rośnie bezpieczeństwo jej użytkowników. Często dzieje się to na skutek ograniczania prędkości pojazdów – zasadą Wizji Zero jest tworzenie dróg tylko w taki sposób, by prędkość pojazdów nie przekraczała poziomu, który wiązałby się z utratą życia lub zdrowia ludzi. W szczególności oznacza to, że limity prędkości mogą być wyższe tylko, gdy ruch pieszy jest odseparowany od ruchu samochodów.

W Wizji Zero zawiera się też nowa filozofia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Występują w niej dwa założenia: błędy ludzkie po prostu się zdarzają oraz: istnieje poziom krytyczny, po przekroczeniu którego uratowanie ofiary wypadku będzie niemożliwe. Dlatego właśnie odpowiedzialność spoczywa również na projektantach dróg. Powinny być one tworzone w taki sposób, by zredukować do minimum ryzyko tragicznych w skutkach zdarzeń. Jednocześnie niegroźne kolizje, a wraz z nimi lekkie urazy ich uczestników, są nie do uniknięcia.

NOWY JORK - POCZĄTEK DZIAŁAŃ DLA BEZPIECZEŃSTWA

Nowy Jork przyjął Wizję Zero na początku 2014 roku, ale to nie znaczy, że wcześniej brakowało działań na rzecz bezpieczeństwa. Duży wkład w poprawę sytuacji miały rządy poprzedniego burmistrza, Michaela Bloomberg, szczególnie w okresie 2007-2013, kiedy szefową miejskiego Departamentu Transportu była Janette Sadik-Khan. Już w momencie ogłoszenia nominacji na stanowisko przekonywała ona, że jej najważniejszym priorytetem będzie właśnie bezpieczeństwo mieszkańców⁴. Na początku urzędowania rozpoczęła współpracę ze słynnym duńskim urbanistą Janem Gehlem, a po wizycie w Kopenhadze podkreślała, że to miasto zainspirowało ją, jako miejsce bez priorytetu dla ruchu samochodów⁵. Jednym z owoców współpracy Sadik-Khan i Gehla jest raport „World Class Streets”, który opisuje wyzwania, z jakimi musi zmierzyć się Nowy Jork, by stać się miastem mniej zdominowanym przez samochody i bardziej przyjaznym dla pieszych⁶. Fragment opracowania dotyczy też bezpieczeństwa, a szczególny nacisk położony jest na poprawę sytuacji wśród najmłodszych i najstarszych mieszkańców. Ci ostatni są wspomniani, ponieważ osoby powyżej 65 roku życia, czyli 13% populacji miasta, stanowili wówczas aż 39% ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych. W 2008 Nowy Jork rozpoczął program „Bezpieczne ulice dla seniorów”. W kontekście dzieci czytamy w raporcie, że Departament Transportu od 2003 roku analizuje bezpieczeństwo ruchu drogowego w okolicach szkół. W rezultacie wytypowanych zostało 135 placówek edukacyjnych z największym priorytetem do przeprowadzenia zmian infrastrukturalnych, które są wdrażane od 2006 roku. Zaczęto także umieszczać przy nich fotoradary, bo badanie przeprowadzone w roku 2013 wykazało, że aż przy 100 nowojorskich szkołach prędkość przekracza więcej niż 75% kierowców⁷.

3 Ministry of Transport and Communications. (1997). En route to a society with safe road traffic. Selected extract from Memorandum prepared by the Swedish Ministry of Transport and Communications. Memorandum, DS 1997:13.

4 <http://www.streetsblog.org/2007/04/27/its-official-sadik-khan-in-at-dot/>

5 <http://www.streetsblog.org/2007/06/20/qa-with-transportation-commissioner-janette-sadik-khan/>

6 http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/World_Class_Streets_Gehl_08.pdf

7 <http://www.streetsblog.org/2013/06/27/nyc-aims-to-make-the-most-of-its-handful-of-school-zone-speed-cameras/>



Fot. 2. Plac Times Square, jedno z głównych skrzyżowań w Nowym Jorku, przed i po otwarciu go dla pieszych (fot. Departament Transportu Nowego Jorku), na licencji CC BY 2.0.

Najbardziej spektakularną przemianą, wprowadzoną przez Bloomburga i Sadik-Khan, było otwarcie dla pieszych placu Times Square. Konsekwencje dla miasta i mieszkańców były bardzo pozytywne. Aż 73% zarządców okolicznych sklepów popierało zmiany półtora roku po ich wprowadzeniu, a dla wszystkich mieszkańców odsetek ten wyniósł 74%, mimo że w momencie wprowadzania zmian poparcie było dużo niższe⁸. Spadło również zanieczyszczenie powietrza⁹. Jednak być może najważniejsze w tym wszystkim jest to, że wbrew obawom wielu polityków i mediów, zamknięcie drogi nie spowodowało ogromnych korków¹⁰. Poprawa bezpieczeństwa nie była tam głównym celem, ale oczywiście mniej samochodów na ulicach sprawiło, że dochodzi do mniejszej liczby zdarzeń drogowych. Liczba rannych na skrzyżowaniu spadła o 63%.

Podczas rządów Bloomburga powstały pierwsze strefy ruchu uspokojonego z ograniczeniem do 20 mph (30 km/h). Pierwsza strefa powstała w 2011 roku, w następnym działania rozszerzono na kolejnych 13 osiedli¹¹. Zmienił się też priorytet dla inwestycji rowerowych. W latach 2007-2013 powstało aż 560 km nowych tras kosztem pasów na jezdni, często na głównych alejach Manhattanu. W tych miejscach na zmianach zyskali również piesi, bo ich bezpieczeństwo wzrosło o 22%, a więc bardziej niż samych rowerzystów (2%)¹².

Ważnym momentem za rządów Bloomburga była publikacja Planu Strategicznego Departamentu Transportu „Sustainable Streets” (2008)¹³, gdzie za cel postawiono ograniczenie liczby ofiar wypadków o 50% do roku 2030. Konkretny plan działań miasto przedstawiło dwa lata później w raporcie „The New York City Pedestrian Safety Study & Action Plan”¹⁴. Nowojorskie ulice były wtedy na pierwszym miejscu w USA pod względem bezpieczeństwa ruchu, a liczba ofiar na 100 tys. mieszkańców była niższa niż np. w Kopenhadze, zob. Rys. 1. Mimo to, we wstępie do raportu Sadik-Khan stwierdza w liście do nowojorczyków, że nawet jedna ofiara śmiertelna to za dużo. To pierwszy oficjalny dokument miasta poświęcony tylko bezpieczeństwu. Czytamy w nim m.in., że od 2001 do 2009 roku liczba ofiar spadła o 35%, ale wciąż miasto traci na wypadkach 4.29 mld dol. rocznie (!). Dużo uwagi poświęcone jest niechronionym uczestnikom ruchu drogowego (tj. pieszym i rowerzystom), którzy stanowili wtedy aż 71% ofiar śmiertelnych (w tym piesi - 52%). Dokument zawiera też rekomendacje odnośnie przyszłych działań. Poza inżynierią (budowa dróg i zarządzanie ruchem), działaniami policji i edukacją, które można uznać za oczywiste i zrozumiałe potrzeby, wspomniana jest także promocja. Departament Transportu zobowiązał się do komunikowania faktów, np. o wpływie prędkości na ryzyko śmierci pieszych oraz konieczności ustępowania pierwszeństwa przed przejściem dla pieszych. Choć Wizja Zero w planie działań nie została ogłoszona wprost, można stwierdzić, że w pewnym sensie funkcjonowała ona w strategii miasta już wtedy.

8 <https://nextcity.org/daily/entry/citing-livability-and-mobility-bloomberg-declares-broadway-plazas-a-success>

9 <http://www.streetsblog.org/2011/04/13/pedestrians-including-bill-clinton-breathe-easier-in-the-new-times-square/>

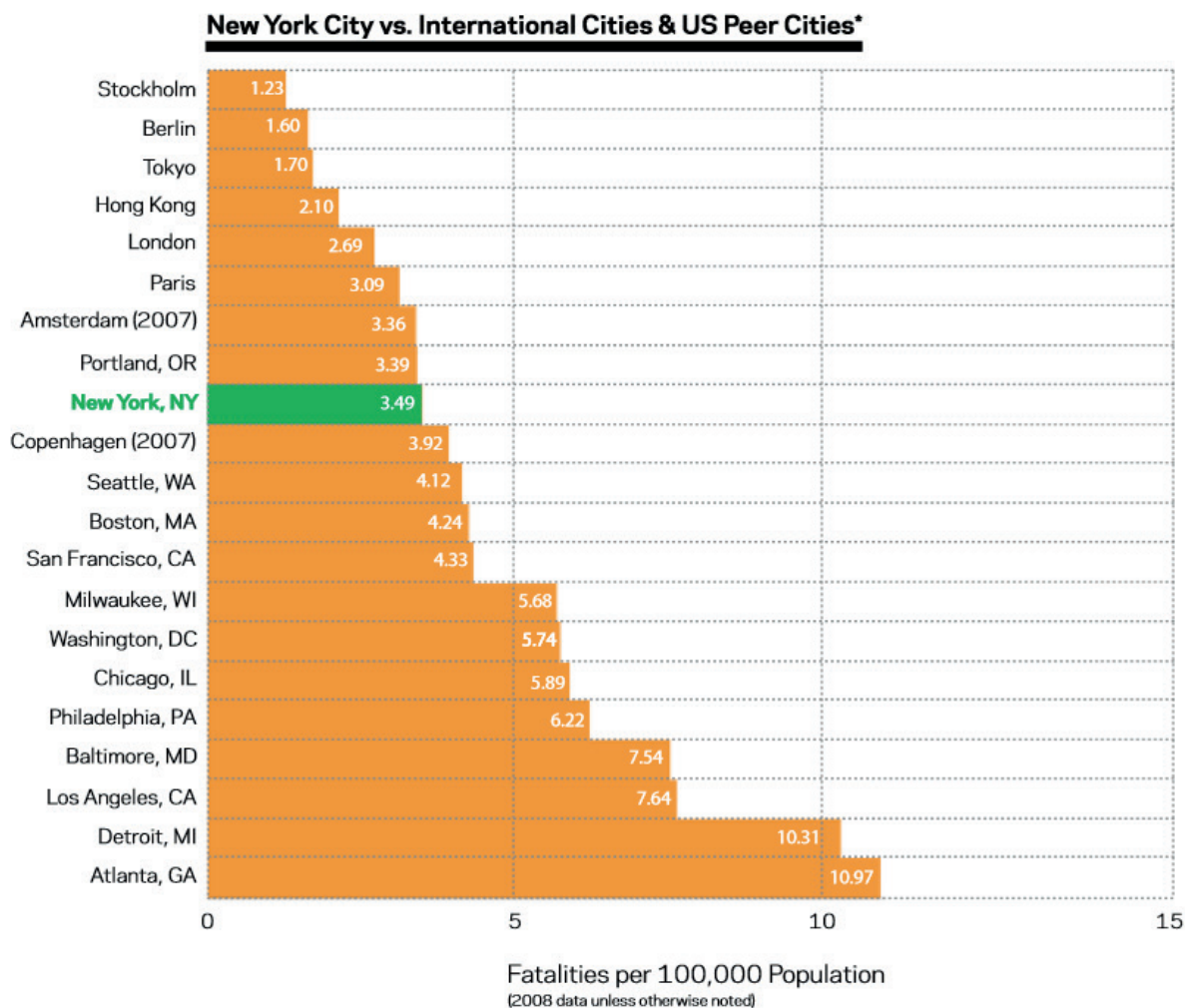
10 <http://www.nytimes.com/2010/02/12/nyregion/12broadway.html>

11 <http://www.streetsblog.org/2012/07/10/nyc-will-expand-20-mph-zones-to-13-neighborhoods-with-more-to-come/>

12 <http://www.streetsblog.org/2014/09/05/new-dot-report-shows-protected-bike-lanes-improve-safety-for-everybody/>

13 <http://www.nyc.gov/html/dot/html/about/stratplan.shtml>

14 Departament Transportu Nowego Jorku, „The New York City Pedestrian Safety Study & Action Plan”, 2010. http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/nyc_ped_safety_study_action_plan.pdf



Rys. 1. Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych w przeliczeniu na 100.000 mieszkańców w wybranych miastach w 2008 roku. Źródło: Departament Transportu Nowego Jorku, „The New York City Pedestrian Safety Study & Action Plan”, 2010. http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/nyc_ped_safety_study_action_plan.pdf.

Na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego działali też społecznicy. Największą rolę odegrała lokalna organizacja non-profit Transportation Alternatives. W 2011 roku opublikowała ona raport „VISION ZERO: How Safer Streets in New York City Can Save More Than 100 Lives a Year”¹⁵, który wzywał miasto do ogłoszenia Wizji Zero. Raport stwierdza wprost, że liczba osób, które giną na drodze, jest za duża i nie do zaakceptowania, mimo że bezpieczeństwo poprawiało się we wcześniejszych latach. Wtedy rocznie ginęło 317 osób, co daje jedną ofiarę co 35 godzin. Wiele rekomendacji dotyczy samego burmistrza i skupia się na politycznym przywództwie, bo to jego decyzje dają mandat do działania jednostkom miejskim jak np. Departamentowi Transportu. W raporcie pada też postulat ogłoszenia przez niego spójnej wizji poprawy bezpieczeństwa, co można utożsamić z ogłoszeniem Wizji Zero.

NOWY JORK OBECNIE

Jak dziś Nowy Jork radzi sobie z bezpieczeństwem? Od rozpoczęcia Wizji Zero minęły już prawie dwa lata i w międzyczasie wydarzyło się sporo. Najbardziej spektakularną zmianą było wprowadzenie ograniczenia prędkości do 25 mph (czyli 40 km/h) w całym mieście, co jest powrotem do zasad obowiązujących 50 lat wcześniej. To rzecz absolutnie rewolucyjna. Zmiana wynika ze statystyk wypadkowych i faktów – to właśnie prędkość jest najczęstszą przyczyną śmierci na nowojorskich drogach. Burmistrz de Blasio skomentował to następująco: – „Jeśli myślimy o wszystkich składowych Wizji Zero, okazuje się, że fundamentem wszystkiego jest ograniczanie prędkości i brawurowej jazdy samochodem.” Takie zmniejszenie limitu prędkości ma wielki sens, bo prawdopodobieństwo śmierci pieszego potrąconego przy prędkości samochodu 25 mph jest aż dwa razy mniejsze niż przy prędkości o 5 mph większej. Zmianie limitu prędkości towarzyszyła bardzo szeroka kampania społeczna, której nośnikami były nawet... bilety parkingowe.



Fot. 3. Bilet parkingowy z Nowego Jorku. Na odwrocie informacja o Wizji Zero i ograniczeniu do 25 mph (fot. J. Nowotarski).

Wcześniej, niedługo po ogłoszeniu Wizji Zero, w połowie lutego 2014 r. Bill de Blasio zaprezentował oficjalny dokument z planem działań miasta¹⁶. Znajduje się w nim kompleksowy scenariusz postępowania rozbity na 63 kroki niezbędne do realizacji celu, jakim jest Wizja Zero. W dokumencie czytamy o wymaganych działaniach wszystkich grup, które mają wpływ na bezpieczeństwo na drodze – od ratusza i policji aż do Departamentu Zdrowia, czy Taxi & Limousine Commission, czyli agencji samorządowej, która reguluje rynek taksówek. Stopień realizacji poszczególnych zadań jest uaktualniany na bieżąco na stronie nyc.gov/html/visionzero/pages/initiatives/initiatives.shtml.

W kwietniu 2014 roku Nowy Jork upublicznił mapę wypadków¹⁷, a nieco później interaktywną mapę, gdzie mieszkańcy mogli zgłaszać niebezpieczne miejsca¹⁸. Na tej drugiej każdy mieszkaniec mógł zaznaczyć na mapie miejsca i nadać im odpowiednią kategorię, np. za krótkie zielone dla pieszych, kierowcy przekraczający prędkość, nieustępowanie pierwszeństwa pieszym, zachowanie rowerzystów lub nielegalne przechodzenie przez jezdnię. Równocześnie uruchomiona została strona internetowa ze wszystkimi ważnymi informacjami o Wizji Zero: nyc.gov/html/visionzero/. Rola partycypacji społecznej jest tam bardzo mocno akcentowana – na osiedlach prowadzone są spotkania i warsztaty z mieszkańcami, na rozmowę bardzo otwarte są odpowiedniki naszych rad osiedli. Miasto zachęca nawet do dzielenia się wnioskami na Twitterze pod hashtagem #VisionZero.

Bardzo ważną rolę odgrywają w temacie bezpieczeństwa nowojorskie media. Od lat na ich łamach toczy się debata o bezpieczeństwie, ale co niezwykle istotne, dziennikarze przedstawiają w nich ludzkie historie. Doskonałym przykładem jest projekt „Mean Streets”¹⁹ prowadzony przez publiczne radio WNYC. Przedstawione są w nim opowieści o ofiarach śmiertelnych, a radio chwali się, że w roku 2014 opowiedziało historię każdego zmarłego na drodze nowojorczyka. I tak dowiadujemy się, że zabity 27 sierpnia 2014 r. Julian Smith krótko przed śmiercią przedstawił swojej matce plany na małżeństwo i posiadanie dzieci. Miała to być wielka zmiana w jego życiu, a matka najbardziej żałuje, że tej szansy nie dostał.

Historie o ofiarach wypadków opowiadane właśnie w taki sposób zdecydowanie inaczej wpływają na odbiorcę. Dzięki tym opowieściom bezpieczeństwo na drodze stało się tematem, który dotyczy bliskich, znajomych, sąsiadów czy koleżanek i kolegów dziecka ze szkoły. Bez wątpienia pomogło to zwiększyć świadomość społeczną problemu, a to ma bezpośrednie przełożenie na polityków.

W debacie publicznej uczestniczą też rodziny ofiar wypadków. W lutym 2014 powołali oni inicjatywę Families for Safe Streets (FSS). Amy Cohen, jedna z lidererek ruchu, na pierwszej konferencji prasowej inicjatywy mówiła: – „Nasi bliscy zostali zabici, bo polityka transportowa Nowego Jorku dała priorytet samochodom, ciężarówkom i autobusom. Ogłaszamy powstanie Families for Safe Streets, bo chcemy działać, żeby wpływać na polityków tak, by chronili życie innych”. Słowa te padły około miesiąc po ogłoszeniu przez Nowy Jork Wizji Zero. Inna

¹⁶ <http://www.nyc.gov/html/visionzero/pages/the-plan/the-plan.shtml>

¹⁷ <http://www.visionzeroview.nyc>

¹⁸ <http://www.nyc.gov/html/visionzero/pages/maps-and-data/vz-input-map.shtml>

¹⁹ <http://project.wnyc.org/traffic-deaths-2015/>

przedstawicielka ruchu, Mary Beth Kelly, dodała: – „Liczba cierpiących rodzin, liczba młodych ludzi, którzy zginęli, osiągnęła punkt krytyczny. Posłuchajcie naszych historii i spróbujcie poczuć, co się stało. Mamy epidemię przemocy drogowej. 300 osób umiera, a 4000 kolejnych jest ciężko rannych każdego roku – gdyby to był skutek jakiegoś wirusa, nikt nie wychodziłby na ulicę. Ale gdy chodzi o ofiary wypadków, zachowujemy się tak, jak gdyby problem nie istniał.” Przedstawiciele FFS bardzo mocno przyczynili się do wspomnianej zmiany ograniczenia prędkości do 25 mph – wymagało to zmiany prawa stanowego w Albany, do którego rodziny ofiar jeździły regularnie, by ludzkimi historiami przekonywać do zwiększania bezpieczeństwa.

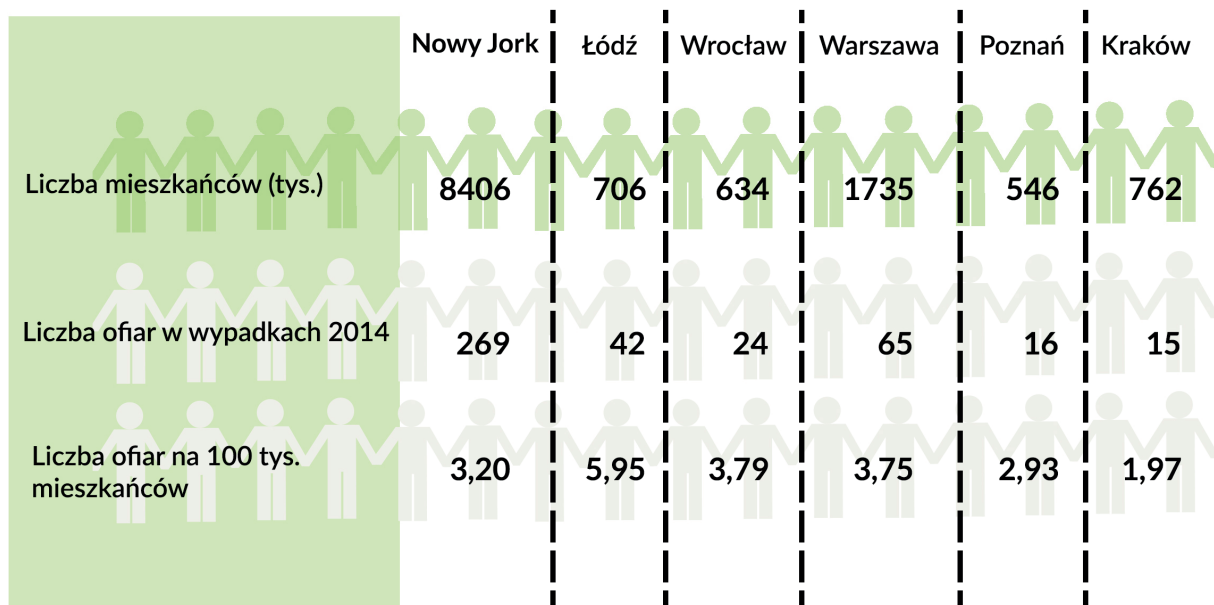
Jak realizację Wizji Zero oceniają nowojorscy aktywiści? O to spytaliśmy ich bezpośrednio – rozmawialiśmy z Julią Kite i Sereną McIntosh z Transportation Alternatives (TA) oraz (osobno) z Clarencem Eckersonem z projektu Streetfilms.org, czyli głównymi nowojorskimi społecznikami z dziedziny transportu. Pozytywnie oceniają samą ideę wprowadzenia Wizji Zero. Jednomyślnie przekonują, że był to moment przełomowy, o który zresztą przez lata sami zabiegali. Umiarkowanie pozytywnie postrzegają działania burmistrza. Chwalą go za polityczne przywództwo np. przy wprowadzaniu ograniczenia do 25 mph, walce o bezwzględne pierwszeństwo pieszych na pasach, ale zwracają uwagę, że w niektórych dziedzinach zmiany zachodzą za wolno. Szczególnym problemem są według przedstawicieli TA pieniądze – budżet na przebudowy ulic niemal nie zwiększył się, mimo głośnych zapowiedzi.

Spółecznicy mają też uwagi odnośnie działań policji. Choć mundurowi regularnie współpracują z organizacjami pozarządowymi – wspólnie dyskutują statystyki wypadkowe, zestawiają je z liczbą wystawionych mandatów w danych okręgach miasta, analizują dochodzenia po ciężkich i śmiertelnych wypadkach – to brakuje priorytetu dla tych najbardziej istotnych działań. Eckerson podaje tutaj przykład rowerzystów – liczba mandatów im wystawionych w niektórych dzielnicach wzrosła, w przeciwieństwie do liczby mandatów za przekraczanie prędkości, mimo że statystyki wypadkowe mówią jasno, gdzie jest największe źródło problemu. Władze nowojorskiej policji przyznają oczywiście, że służby mogłyby pracować lepiej, ale jednocześnie stwierdzają, że realizacja założeń Wizji Zero wychodzi im dobrze.

Clarence Eckerson zwrócił też uwagę, że wprowadzenie ograniczenia do 25 mil na godzinę nie było najprawdopodobniej ostatnim z dużych i spektakularnych kroków. Jego zdaniem realizacja Wizji Zero nie jest możliwa bez ograniczenia ruchu, bo to jest bezpośrednio powiązane z poprawą bezpieczeństwa. Nowy Jork ma w tym aspekcie dużo pracy do wykonania. Eckerson wymienia trzy najważniejsze możliwości: uporządkowanie parkowania (wiele miejsc parkingowych wciąż zabiera cenną przestrzeń publiczną), ograniczenie prędkości do 20 mph w całym mieście (to też postulat Families for Safe Streets) oraz wprowadzenie opłat za wjazd na Manhattan. Wszystkie trzy są dyskutowane od dłuższego czasu i wszystkie trzy mają zarówno zwolenników jak i przeciwników, ale celem nie jest ograniczenie wyborów transportowych nowojorczyków, a raczej eliminacja lub ograniczenie zachowań skrajnie nieodpowiedzialnych. Eckerson twierdzi, że opór społeczny przy takich zmianach jest nieuchronny, wymienia przykłady z przeszłości, gdzie wprowadzanie zmian było trudne: zamknięcie Times Square dla ruchu aut czy instalacja pierwszych progów zwalniających na Brooklynie. Dziś te rzeczy zyskują poparcie mieszkańców, którzy widzą, że zmiany przyczyniły się do lepszego i bezpieczniejszego miasta. Podobnie uważają przedstawicielki Transportation Alternatives, które zwracają też uwagę, że kolejne przełomowe zmiany są ważne z politycznego punktu widzenia, bo de Blasio potrzebuje odważnych i głośnych działań, żeby zwiększyć swoje szanse na reelekcję.

NOWY JORK A SPRAWA POLSKA

Czy zatem Nowy Jork jest liderem bezpieczeństwa, który powinny naśladować miasta w naszym kraju? A może jest tam tak źle, że jest po prostu więcej do zrobienia? Okazuje się, że w 2014 roku Łódź, Wrocław i Warszawa miały bardziej niebezpieczne drogi niż Nowy Jork. W przeliczeniu na 100 tys. mieszkańców miały one odpowiednio 5.95, 3.79 i 3.75 ofiar śmiertelnych wobec 3.2 w Nowym Jorku. Lepiej od amerykańskiego miasta wypadają z kolei Poznań (2.93) i Kraków (1.97), choć wnioski należy wyciągać ostrożnie, bo 2014 rok był w tych miastach zdecydowanie bezpieczniejszy niż poprzednie i nie wiadomo, czy to przypadek, czy nowy trend.



Rys. 2. Porównanie bezpieczeństwa na drodze w polskich miastach i Nowym Jorku (liczba ofiar na 100 tys. mieszkańców to standardowa miara bezpieczeństwa).

Postulat Wizji Zero od 2005 roku funkcjonuje na poziomie krajowym. Wrocław ma to założenie wpisane w swoją politykę transportową. We Wrocławskiej Polityce Mobilności możemy przeczytać, że <<jako kierunkowe założenie przyjmuje się wizję „zero śmiertelnych ofiar wypadków we Wrocławiu”.>> Co ważne, wynika z tego, że urzędnicy wzięli na siebie częściową odpowiedzialność za wypadki drogowe. Niestety, konkretnych, kompleksowych i skoordynowanych działań nie widać, choć wierzymy, że to kwestia najbliższej przyszłości.

Z przytoczonych liczb widać, że Wizję Zero można i należy realizować, nawet jeśli drogi w danym mieście nie są szczególnie niebezpieczne. Tak właśnie stało się w Nowym Jorku, a ponieważ to jedna z wiodących światowych metropolii, to bez wątpienia można założyć, że podobne zmiany będą zachodziły w kolejnych dużych miastach na całym świecie. Ta pozytywna rywalizacja z pewnością dotrze kiedyś do Polski.

Czego najbardziej brakuje dużym polskim miastom? Po pierwsze, działań. To, co istnieje na papierze i na poziomie teorii, musi zostać przełożone na praktykę. Strategie, choć są pisane przez ekspertów mają słuszne założenia, to nie przekładają się na spójną politykę poprawy bezpieczeństwa na drogach. Nowy Jork daje doskonały przykład: stworzono tam taki plan działania, który definiował konkretne cele i mierzalne wskaźniki w określonym horyzoncie czasowym oraz zakładał monitoring przeprowadzania zmian. Dominują więc szczegółowe wytyczne, bo nowojorski plan działań w ramach Wizji Zero ma służyć osiągnięciu celów, a nie jedynie formułowaniu życzeń.

Znaczenie ma też polityczne przywództwo. Duże zmiany w polskich miastach nie znajdą na skutek działań zwykłych urzędników, bo nie pozwala na to hierarchiczna struktura urzędów. Dotychczas żaden prezydent większej polskiej metropolii nie uczynił bezpieczeństwa na drodze działaniem priorytetowym. Oczywiście, świadomość społeczna jest u nas dużo niższa niż na Zachodzie, ale to nie powód, żeby nie oczekiwać od władz miast zdecydowanych działań w celu poprawy bezpieczeństwa na drogach. Pozycja krajowego lidera bezpieczeństwa wciąż jest w zasadzie pusta i pierwszy prezydent polskiego miasta, który zaangażuje się w odważne działania, osiągnie polityczny sukces.

Poprawie sytuacji sprzyjałaby też większa partycypacja mieszkańców, oczywiście pod warunkiem, że korzystaliby z niej jednostki miejskie. To mieszkańcy znają miasto najlepiej i mogą wskazać, czy droga do szkoły ich dzieci jest wystarczająco bezpieczna. W czasach otwartych danych, aplikacji mobilnych i inteligentnych miast takie rozwiązanie, choć wymaga nakładu pracy ze strony urzędu, byłoby doskonałym posunięciem. Sukces nowojorskiej mapy jest na to dowodem.

Po czwarte, historia Nowego Jorku pokazuje, jak duża w procesie zmian jest rola mediów. Opisywanie historii ludzi zamiast podawania chłodnych statystyk sprawiłoby, że społeczeństwo przestałoby patrzeć na wypadki drogowe jako rzeczy, które po prostu się zdarzają i nie do końca nas dotyczą. Zmiana myślenia będzie procesem długim i trudnym, bo choć Łódź, Wrocław i Warszawa są bardziej niebezpieczne niż Nowy Jork, to jednak w tych

miastach śmierć na drodze nie zdarza się co 30 godzin.

Bezpieczne drogi to nieodłączny element miasta przyjaznego dla ludzi. Bardzo możliwe, że rewolucja nowojorska to tylko początek zmiany myślenia o roli dróg w miastach w XXI wieku. Czy za przykładem zza oceanu pójść polskie metropolie? Ciężko o lepszy moment, bo przykład Nowego Jorku to doskonała inspiracja dla wszystkich naszych polityków. Konkretnie działania w ramach Wizji Zero w polskich miastach to w tym momencie tylko kwestia czasu.



ZAINWESTUJ W AKCJĘ MIASTO

Wspierając nas, pomagasz nam realizować kolejne projekty.
Dzięki Tobie możemy zmieniać Wrocław na lepsze!

Numer konta:

Bank Gospodarki Żywnościowej SA

51 2030 0045 1110 0000 0394 4080

tytuł przelewu: darowizna na cele statutowe

Stowarzyszenie Akcja Miasto

Śliczna 51/21

Wrocław 50-566

www.akcjamiasto.org/wesprzyj/

fot. Janusz Krzeszowski





AKCJA
MIASTO