

Străzi pentru viață: reducerea limitei de viteză urbană aduce beneficii pentru copii și pentru climă

O schimbare culturală din ce în ce mai răspândită a atitudinii față de mașini



Saul Billingsley
Director executiv
Fundația FIA
Londra, Regatul Unit

Reducerea limitei de viteză urbană la 30km pe oră poate părea o propunere de politică ternă, tehnică și ea singură nu va rezolva toate problemele. Dar poate reprezenta cheia dezlegării unei serii de răspunsuri pentru a ne face străzile mai sigure, mai sănătoase și mai antrenante pentru copii și persoanele care îi îngrijesc, aducând, în același timp, beneficii pentru climă.

Împreună cu alte măsuri la nivel de politici pentru a încuraja ciclismul și mersul pe jos, străzile cu viteză redusă îi încurajează pe oameni să renunțe la vehiculele lor personale – sau să nici nu înceapă să le utilizeze. Mersul și ciclismul sunt mult mai sigure atunci când autovehiculele se deplasează încet: riscul de deces în coliziunea cu un vehicul scade dramatic la viteze sub 30km/h (Jurewicz et al., 2016). Fundația FIA – o organizație caritabilă ai cărei membri internaționali sunt asociații de automobilism și sport auto – susține campania Străzi pentru viață (Streets for Life), care are ca recomandare specifică limita de viteză urbană de 30km/h.

În plus față de creșterea siguranței adusă de scăderea limitelor de viteză, o schimbare societală de la utilizarea mașinilor la mers și ciclism poate ameliora și sănătatea generală a populației, atât prin mai multă mișcare, cât și printr-o calitate mai bună a aerului (UN Environment, 2016). Ajută și la atenuarea schimbărilor climatice: dacă toate orașele ar crește ciclismul până la nivelul actual cel mai înalt (în jur de 15-20% din deplasări), emisiile urbane de carbon ar putea scădea cu încă 7% până în 2030 și cu 11% până în 2050 – reducând cu 300 de megatone emisiile globale de CO₂ (Institutul pentru Transport și Politici de Dezvoltare - ITDP și Universitatea din California, Davis, 2015).

Mai larg, campania pentru reducerea limitelor de viteză urbane poate reprezenta și un punct de pornire pentru conversații mai largi pentru modificarea modului în care oamenii înțeleg locul mașinilor și al copiilor în orașele mari. Multe dintre atitudinile curente datează din anii 1920, când o revoluție culturală a început să transforme străzile lumii industriale, pe măsură ce vehiculele motorizate câștigau rapid hegemonie asupra oamenilor (Norton, 2008).

În contextul unei creșteri a îngrijorării publice pentru numărul enorm și în creștere al pietonilor morți și mutilați – în mod disproporționat copii și tineri – susținătorii automobilismului din anii 1920 au pus în mișcare o remodelare socială și politică a atitudinilor.





Foto: Edward Echwalu

De la a fi văzute ca un spațiu public pentru toată lumea, străzile au fost reîncadrate ca utilitate publică pentru autovehicule. „Pietonii” au devenit „pietoni ilegali”. Pentru copii, străzile au trecut de la a fi văzute ca locuri de joacă, la o zonă interzisă a nimănu.

„Pentru copii, străzile au trecut de la a fi văzute ca locuri de joacă la o zonă interzisă, a nimănu.”

Chiar și astăzi, primul impuls al multor politicieni sau susținători ai siguranței străzilor bine intenționați este să profite de educația copiilor ca soluție. Practic, mesajul către copii este: „străzile sunt pentru mașini, rămâneți în siguranță retrăgându-vă din tărâmul public”. Aceasta are efectul nefericit de a

plasa vina pentru accidentele rutiere pe potențialele victime vulnerabile, în loc să pună problema ce schimbare sistemică este necesară pentru ca toți copiii, de toate vârstele, să fie liberi să se joace pe străzile lor și să le exploreze.

Transformarea culturală din anii 2020

Ca în anii 1920, există potențialul ca anii 2020 să fie un deceniu de transformare culturală a atitudinilor față de autovehicule și străzile urbane. De această dată, organizațiile automobilistice au ocazia de a juca un rol pozitiv de susținere.

Fundația FIA a lansat un centru de advocacy pentru susținerea eforturilor locale ale campaniei Străzi pentru viață și susținem, în paralel, împreună cu alte organizații, inițiativa globală Designing Cities (Proiectarea orașelor) a Asociației Naționale a Oficialilor din Transportul Urban de proiectare a unor „Străzi pentru copii” (GDCl, 2020). Pentru a ne informa, am angajat cercetători de la Overseas Development Institute (ODI) și de la World Resources Institute (WRI), care să examineze cum și de ce se iau deciziile referitoare la planificarea și alocarea bugetului pentru transport în orașele mari ale sudului global (ODI, 2018). Aceștia au aflat că un prea mare accent pus pe comportamentul individual al potențialelor victime are efectul de a transfera responsabilitatea de la cei care concep politicile și de a îngreuna obținerea unor schimbări sistemice semnificative.

În mod inevitabil, atunci când sunt sfidate bogăția și privilegiul, există o reacție adversă. Dar un sondaj efectuat de YouGov pentru Fundația FIA arată că măsurile de revendicare a străzilor în numele copiilor sunt populare la nivel larg (Fundația FIA, 2020). Există un interes sporit pentru siguranță și zero carbon prin adoptarea vitezei scăzute, creând străzi urbane unde traficul și oamenii pot coexista.

Campania Străzi pentru viață a fost lansată în mai 2021 de Națiunile Unite (NU), Organizația Mondială a Sănătății (OMS) și o coaliție globală de ONG-uri. Aceasta vede limite urbane de viteză implicite de 30km/h, oriunde pietonii și cicliștii au contact regulat cu autovehiculele, deoarece cheia schimbărilor mai largi se găsește în modul de utilizare a străzilor.

Apelul la acțiune al campaniei Străzi pentru viață – semnat de șefi de agenții ale NU, incluzând dr. Tedros Ghebreyesus de la OMS, Henrietta Fore de la UNICEF și Inger Andersen de la Programul de Mediu al Națiunilor Unite – clarifică legătura dintre acțiunile de creștere a siguranței străzilor și acțiunile în beneficiul planetei (Child Health Initiative, 2021). El accentuează nevoile și drepturile copiilor.

Bogota deschide drumul

Bogota a fost între orașele cercetate de către ODI și WRI pentru studiul de economie politică pe care l-am comandat (ODI și WRI, 2018). A zdruncinat tendința națională columbiană în facilități de trafic stradal, abordând planificarea transportului urban ca un sistem sigur, conectând în mod explicit și explicând variatele funcții sociale ale transportului.

Gestionarea vitezei urbane a vehiculelor este în centrul abordării Bogotei. Orașul a înființat și o rețea de piste de ciclism de 500 km, care a contribuit la o creștere de nouă ori a ciclismului, activitatea devenind mai accesibilă și mai plăcută pentru copii și familii. Valoarea carbonului corelată cu ciclismul din oraș a fost măsurată ca echivalentul a cel puțin 55000 de tone de CO₂ pe an (C40 Cities Finance Facility, 2018).

Multe alte orașe din lume iau măsuri similare (WRI și World Bank Global Road Safety Facility, 2021). La începutul unui deceniu hotărâtor pentru schimbarea climatică, pentru Obiectivele Dezvoltării Sustenabile și pentru creșterea orașelor, campania Străzi pentru viață caută să le amplifice eforturile. Orașele pot obține multiple beneficii sociale și de mediu investind într-o agendă centrată pe oameni pentru a crea o rețea de legături pentru mers și ciclism, combinate cu transport public și politici de planificare care să apropie serviciile de cartiere.

Cu peste jumătate din spațiul urban anticipat să existe în 2030 având încă a fi construit, trebuie să dăm prioritate cauzei accesului comun și echitabil la străzi și spații publice, mersului în siguranță pe jos și pe bicicletă și spațiilor în care copiii se pot juca și pot trăi. A reuși acest lucru este esențial pentru viziunea unei lumi „sigură din punct de vedere ecologic și justă social” (Raworth, 2017) care animă Obiectivele Dezvoltării Sustenabile. Drumul către o revoluție pentru oameni și planetă își are începutul pe străzi de viteză joasă.

➤ [Găsiți online acest articol la earlychildhoodmatters.online/2021-25](https://earlychildhoodmatters.online/2021-25)

Referințe

C40 Cities Finance Facility. (2018). Cycling Infrastructure in Cities: Bogotá's Quinto Centenario Cycle Avenue – Creating the Enabling Environment. https://use.metropolis.org/system/images/2137/original/Cycling_Infrastructure_in_Cities_-_Bogota%CC%81.pdf

Child Health Initiative. (2021). This Is My Street. Streets for Life: For people and for planet. <https://www.mystreet.org/streetsfor-life>

FIA Foundation. (2020). Polling Data Snapshot. <https://www.fiafoundation.org/media/791370/polling-data-snapshot.pdf>

Global Designing Cities Initiative. (2020). Streets for Kids. <https://globaldesigningcities.org/streets-for-kids/>

Institute for Transportation & Development Policy & University of California, Davis. (2015). A Global High Shift Cycling Scenario: The potential for dramatically increasing bicycle and e-bike use in cities around the

world, with estimated energy, CO₂, and cost impacts. <https://www.itdp.org/2015/11/12/a-global-highshift-cyclingscenario/>

Jurewicz, C., Sobhani, A., Woolley, J., Dutschke, J., & Corben, B. (2016). Exploration of vehicle impact speed – injury severity relationships for application in safer road design. Transportation Research Procedia 14, 4247–4256.

Norton, P. D. (2008). Fighting Traffic: The dawn of the motor age in the American city. MIT Press.

Overseas Development Institute & World Resources Institute (2018). Paving the Pathways to Change: The politics of road safety in Bogotá. <https://cdn.odi.org/media/documents/12129.pdf>

Overseas Development Institute. (2021). Road Safety. <https://odi.org/en/about/features/road-safety/>

JRaworth, K. (2017). Doughnut Economics: Seven ways to think like a 21st-century economist. Random House.

UN Environment. (2016). Global Outlook Report on Walking and Cycling: Policies & realities from around the world. <https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/17030/globalOutlookOnWalkingAndCycling.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

World Resources Institute & World Bank Global Road Safety Facility. (2021). Low-speed Zone Guide: Empowering communities and decision-makers to plan, design, and implement effective low-speed zones. https://files.wri.org/d8/s3fspublic/2021-05/WRI_LowSpeedZone_web.pdf?versionId=mMwA8aqBSpHZ6w97Z4E2NSd5o1UPN7B



➤ Acest articol din publicația **Early Childhood Matters** este disponibil în limba română prin intermediul unui parteneriat între Fundația Bernard van Leer și Asociația Internațională Step by Step (ISSA), în colaborare cu Asociația Centrul Step by Step pentru Educație și Dezvoltare Profesională, membră ISSA.