

Temat: Projektowanie przestrzeni miejskiej a bezpieczeństwo w miastach

Zakres: Wyzwania związane z redukcją emisji, adaptacja mobilności, bezpieczeństwo publiczne i

odporność miast **Eksperti:** Wojciech Kłosowski (Polska), Alberto Monticone (Szwajcaria) **Data:** 29.10.2025

Bezpieczeństwo wpisane w miejskie DNA: od twardych danych do miękkiej prewencji

Współczesne miasta stoją w obliczu skomplikowanej sieci powiązań, gdzie kwestie transportu, adaptacji do zmian klimatu oraz bezpieczeństwa publicznego przenikają się nierozdzielnie. Podczas warsztatów zorganizowanych w ramach Polsko-Szwajcarskiego Programu Rozwoju Miast, które odbyły się pod koniec 2025 roku w Warszawie, stało się jasne, że tradycyjne postrzeganie bezpieczeństwa wyłączone przez pryzmat zdarzeń uwzględnianych w statystykach policyjnych odchodzi do lamusa, a zmieniające się dynamicznie sieć transportowa miasta musi dziś obsługiwać potrzeby mieszkańców w sposób dużo bardziej dynamiczny. W dodatku problemy bezpieczeństwa i mobilności splatają się ze sobą bardzo ściśle, dlatego też wnioski z obu warsztatów zawarto w jednym artykule. Dyskusja prowadzona przez Wojciecha Kłosowskiego i Alberto Monticone w kwestii mobilności oraz przez Piotra Górkę i Victora Prestela wokół bezpieczeństwa wykazała, że nowoczesne zarządzanie tkanką miejską wymaga podejścia holistycznego, w którym projektowanie urbanistyczne staje się narzędziem równie istotnym, jak praktyka zarządzania przestrzenią i usługami. Kluczowym wnioskiem płynącym z obu spotkań jest konieczność zintegrowania działań na wielu poziomach – od badań potrzeb i obaw społecznych, poprzez projektowanie przestrzeni, organizację usług, ich cyfryzację, aż po aktywizację społeczną i wspieranie zmian kulturowych.

Diagnoza wyzwań: między nawykiem a fragmentacją

Punktem wyjścia do debaty o bezpiecznym mieście jest rzetelna diagnoza problemów, z jakimi mierzą się polskie samorządy. Uczestnicy warsztatów zwrócili uwagę na specyficzne uwarunkowania kulturowe i organizacyjne, które utrudniają wdrażanie zmian. Jednym z najbardziej złożonych wyzwań pozostaje wciąż silne przywiązanie mieszkańców do indywidualnej motoryzacji. Samochód w wielu polskich miastach nadal pełni funkcję symbolu statusu ekonomicznego, co rodzi opór społeczny przy próbach reorganizacji przestrzeni publicznej na rzecz pieszych czy rowerzystów. Zjawisko to bezpośrednio wpływa na bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz jakość powietrza, tworząc błędne koło, z którego trudno wyjść bez zmiany mentalności.

Równie istotną barierą jest fragmentacja zarządzania. Organizowanie spójnego systemu intermodalnego w sytuacji, gdy różnymi środkami transportu zarządzają władze publiczne odmiennych poziomów, wymaga zaawansowanej gimnastyki administracyjnej. Rozdrobnienie kompetencji sprawia, że trudno jest realizować długofalowe strategie, a dynamicznie zmieniające się potrzeby transportowe mieszkańców często wyprzedzają tempo adaptacji struktur urzędowych. Do tego dochodzą nowe zagrożenia zidentyfikowane w szwajcarskich analizach, takie jak cyberbezpieczeństwo w dobie tzw. miast inteligentnych, polaryzacja społeczna czy skutki zmian klimatycznych, które redefiniują pojęcie odporności miejskiej. W tym kontekście polskie miasta stają przed zadaniem nie tylko modernizacji infrastruktury, ale przede wszystkim budowy zaufania publicznego i integracji działań wielu interesariuszy. Z kolei źle zaprojektowane przestrzenie miejskie obniżają poczucie bezpieczeństwa poruszania się w nich

pieszo i napędzają sztucznie dodatkowy popyt na transport kołowy obciążający środowisko. Zgodnie stwierdzono, że przestrzeń dająca poczucie bezpieczeństwa jest warunkiem rozwoju mobilności pieszej.

Szwajcarska precyzja i polska adaptacja

Odpowiedzią na zarysowane problemy może być adaptacja rozwiązań wypracowanych przez partnerów ze Szwajcarii, którzy bezpieczeństwo traktują jako proces ciągły, oparty na twardych dowodach i partycypacji. Szwajcarskie podejście, prezentowane m.in. na przykładzie inicjatywy „Bezpieczne miasta szwajcarskie 2025”, opiera się na fundamencie wiedzy i analizy ryzyka. Model ten zakłada pięcioletni cykl działania: od diagnozy opartej na danych, przez projektowanie rozwiązań, ich wdrażanie, aż po ewaluację i adaptację. Doskonałym przykładem jest tu Lucerna, która wdrożyła zintegrowaną ocenę bezpieczeństwa, traktując zarządzanie ryzykiem jako stały element polityki miejskiej, a nie jednorazową akcję. Miasto to powołało również zespoły SIP (Sicherheit, Intervention, Prävention), które patrolując ulice, łączą pracę socjalną z prewencją, stawiając na mediację i dialog zamiast represji.

Warto zauważyć, jak Szwajcarzy radzą sobie z kształtowaniem przestrzeni fizycznej w celu redukcji przestępczości, stosując metodologię CPTED (Crime Prevention Through Environmental Design). Bazylea z powodzeniem wdraża te zasady, dbając o naturalny nadzór i odpowiednie oświetlenie, co w połączeniu ze strategią Smart City tworzy spójny system ochrony, obejmujący także cyberprzestrzeń. Z kolei Zurych i Genewa kładą nacisk na aspekt społeczny. Zurych organizuje „Tygodnie Odporności”, angażując mieszkańców w przygotowania na sytuacje kryzysowe, natomiast w Genewie funkcjonują „Nocni Korespondenci” – mediatorzy, którzy swoją obecnością w przestrzeni publicznej łagodzą konflikty i zwiększają subiektywne poczucie bezpieczeństwa. Te przykłady pokazują, że technologia i infrastruktura muszą iść w parze z budowaniem kapitału społecznego.

Dla polskich miast kluczowe jest przetłumaczenie tych doświadczeń na lokalny grunt, z uwzględnieniem ramy EASI (Enable, Avoid, Shift, Improve). W kontekście transportu oznacza to nie tylko inwestycje w tabor, ale przede wszystkim zmianę filozofii projektowania ulic. Przykład Fryburga i jego polityki ograniczenia prędkości czy stosowanie projektów typu „pop-up” (tymczasowych zmian organizacji ruchu w celu ich przetestowania) to gotowe recepty na przełamanie impasu decyzyjnego. Polskie samorządy mogą wykorzystać te metody do stopniowego oswojenia mieszkańców ze zmianami, pokazując, że ograniczenie dominacji samochodu realnie podnosi jakość życia. Istotne jest, aby – wzorem Uster czy Genewy – regularnie badać subiektywne poczucie bezpieczeństwa mieszkańców i na tej podstawie korygować działania. Polska adaptacja modelu szwajcarskiego nie powinna polegać na bezrefleksyjnym kopiowaniu, lecz na wykorzystaniu mechanizmów współpracy międzysektorowej i oparciu decyzji o rzetelne dane, co pozwoli na skuteczne zarządzanie tak złożonym organizmem, jakim jest współczesne miasto.

Zacznij od danych – plan na poniedziałek

Wdrożenie kompleksowej strategii bezpieczeństwa oraz dojrzałego systemu mobilności z priorytetem mobilności pieszej to proces wieloletni. Jednak pierwszy krok można wykonać niemal natychmiast. Samorządowcy powinni zacząć od audytu dostępnych danych i uruchomienia kanałów komunikacji z mieszkańcami, wykraczających poza standardowe procedury urzędowe. Zainspirowani przykładem Genewy, decydenci mogą zlecić

przeprowadzenie lokalnej diagnozy bezpieczeństwa (DLS), która uwzględni nie tylko statystyki policyjne, ale przede wszystkim mapę obaw mieszkańców, bowiem statystyki rejestrują tylko zaistniałe zdarzenia, podczas gdy zachowania mieszkańców zależą także od ich subiektywnych obaw o zdarzenia spodziewane, potencjalne. Warto również rozważyć pilotażowe wdrożenie metody „projektowania przez podaż” i szersze stosowanie prototypowania miejskiego w wybranych fragmentach przestrzeni miasta, co polega na wstępnym testowaniu nowych rozwiązań uspokajających ruch i podnoszących bezpieczeństwo przy użyciu taniej, tymczasowej infrastruktury, a następnie wdrażaniu dopiero rozwiązań wstępnie sprawdzonych. Kluczem do sukcesu jest przejście od zarządzania reaktywnego do proaktywnego, w którym bezpieczeństwo projektuje się na deskach kreślarskich urbanistów, a nie tylko egzekwuje na ulicach.

Podsumowanie

Warsztaty dobitnie pokazały, że bezpieczeństwo w miastach to wypadkowa wielu zmiennych: od jakości infrastruktury, przez dostępność transportu publicznego, aż po spójność społeczną. Z drugiej strony promocja mobilności pieszej nie uda się w przestrzeniach odczuwanych jako nieprzyjazne i niebezpieczne. Szwajcarskie doświadczenia uczą nas, że najskuteczniejsze są rozwiązania systemowe, oparte na współpracy interdyscyplinarnej i zaufaniu społecznym. Polska droga do bezpiecznych miast, choć obarczona wyzwaniem natury mentalnej i organizacyjnej, ma ogromny potencjał rozwojowy. Wykorzystanie narzędzi takich jak zintegrowane planowanie, partycypacja społeczna oraz analiza danych pozwala na przekształcenie naszych miast w przestrzenie nie tylko bezpieczniejsze, ale przede wszystkim bardziej przyjazne do życia. Partnerstwo polsko-szwajcarskie dostarcza w tym zakresie nie tylko inspiracji, ale i konkretnych, sprawdzonych metodologii, gotowych do implementacji.