

BEATA WIETESKA-ROSIAK

Uniwersytet Łódzki

KSZTAŁTOWANIE PRZESTRZENI PUBLICZNEJ Z UWZGLĘDNIENIEM ASPEKTÓW BEZPIECZEŃSTWA PUBLICZNEGO

Abstract: Shaping a Public Space in the Context of Public Safety. The article presents problems connected with shaping space in the city as a part of public safety and sense of security. The purpose of the article is presenting first, second and third generation of CPTED strategy. Moreover, it presents safety rules recommended by the Association of Chief Police Officers. The article also presents an extra action in the field of road safety. The article shows the importance of shaping a safety space as a preventive action, which contributes to the economic and social consequences of crime and traffic incidents in the city.

Key words: CPTED, public safety, road safety, safety space, security.

Wprowadzenie

W ostatnich latach identyfikuje się wzrost liczby publikacji nawiązujących do problematyki bezpieczeństwa publicznego. Impulsem do wzrostu zainteresowania tą tematyką było m.in. wystąpienie największych powodzi w Polsce, uchwalenie *Ustawy o zarządzaniu kryzysowym z 26 kwietnia 2007 r.*, czy koncentracja polityki transportowej Unii Europejskiej na poprawie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Realizacja działań w kierunku poprawy bezpieczeństwa publicznego bezpośrednio koreluje z takim kształtowaniem przestrzeni publicznej, która nie sprzyja występowaniu zdarzeń negatywnych (np. wypadku drogowego) i przyczynia się do zmniejszenia kosztów i strat w życiu, zdrowiu, mieniu i środowisku w przypadku ich wystąpienia. Celem opracowania jest zwrócenie uwagi na istotę kształtowania przestrzeni publicznej w aspekcie bezpieczeństwa publicznego oraz omówienie problematyki kształtowania przestrzeni publicznej z punktu widzenia zmniejszenia poziomu przestępczości oraz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

1. Bezpieczeństwo publiczne a kształtowanie bezpiecznej przestrzeni publicznej

Problematyka wysokiej jakości przestrzeni publicznych w ostatnich latach stała się ważnym przedmiotem dyskusji urbanistów i planistów. Przez *przestrzeń publiczną*, w kategoriach społeczno-ekonomicznych, rozumie się „dobro wspólnie użytkowane, celowo kształtowane przez człowieka, zgodnie ze społecznymi zasadami i wartościami – służące zaspokojeniu potrzeb społeczności lokalnych i ponadlokalnych. O publicznym charakterze przestrzeni decyduje zbiorowy sposób jej użytkowania.” [Karta Przestrzeni Publicznej 2009]. Kształtowanie atrakcyjnych i dostępnych przestrzeni publicznych wymaga zróżnicowanych działań, w tym również ukierunkowanych na zwiększanie poczucia i poziomu bezpieczeństwa wyrażonym m.in. poziomem przestępczości [www 1].

Pojęcie bezpieczeństwa nie jest jednoznacznie zdefiniowane w przepisach prawa, bowiem zawiera elementy społeczne, ekonomiczne, środowiskowe, kulturalne czy polityczne [Szymd 2000, s. 46–47]. W zależności od nauki, dziedziny zainteresowania można mówić o bezpieczeństwie w ruchu drogowym, bezpieczeństwie zdrowotnym, bezpieczeństwie finansowym, czy bezpieczeństwie publicznym. Wąskie rozumienie bezpieczeństwa publicznego nawiązuje do problematyki przestępczości, natomiast szerokie uwzględnia zagrożenia w ruchu drogowym, zagrożenia powodziowe, silnymi wiatrami, itp. Jednym z działań poprawiających bezpieczeństwo publiczne jest projektowanie takiej przestrzeni publicznej, która zmniejsza prawdopodobieństwo wystąpienia przestępstwa, zdarzenia drogowego, czy powodzi. Znaczenia nabiera odpowiednie zagospodarowanie przestrzeni, przygotowanie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego gminy, projektów inwestycyjnych oraz infrastrukturalnych mających na uwadze poprawę bezpieczeństwa publicznego. Dużą rolę więc przypisuje się planowaniu przestrzennemu oraz projektowaniu urbanistycznemu. [Kopietz-Unger 2010, s. 91].

Przestępczość to zjawisko społeczne, którego źródła upatruje się w bezrobociu, patologiach czy nierównościach społecznych [Czarnecki, Siemiński 2004, s. 16–25]. Wzrost zagęszczenia ludności sprzyja intensywności zagrożenia, ze względu na większą anonimowość oraz występowanie słabszych więzi interpersonalnych. Konieczne jest podejmowanie działań ograniczających przestępczość w miastach, skierowanych na tzw. trójkąt kryminalny, tj. miejsce, ofiarę oraz sprawcę. Element trójkąta kryminalnego, jakim jest *miejsce* może charakteryzować się określonymi cechami, które mogą ułatwiać lub utrudniać popełnienie przestępstwa. W przypadku poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym działania prewencyjne koncentrują się na użytkowniku drogi (pieszy, rowerzysta, kierowca), pojeździe oraz otoczeniu (tzw. system UPO). Działania skierowane na element *otoczenie* koncentrują się m.in. na odpowiednim kształtowaniu środowiska drogi.

Zarówno element *miejsce* oraz *otoczenie* wiąże się z projektowaniem bezpiecznej przestrzeni publicznej, czyli takiej, która wpływa na zmniejszenie prawdopodobieństwa wystąpienia przestępstwa lub zdarzenia drogowego.

2. Kształtowanie bezpiecznej przestrzeni publicznej w strategii *Crime Prevention Through Environmental Design*

Rozwój koncepcji zorientowanych na kształtowanie bezpiecznych przestrzeni nastąpił w latach 60. XX w. kiedy doszło do koncentracji badań nad kształtowaniem bezpiecznego środowiska mieszkaniowego. Wielotnie prace badaczy przyczyniły się do utworzenia strategii *Crime Prevention Through Environmental Design* (CPTED) [Cozens *et al.* 2005]. Jej istotą jest założenie, że właściwe projektowanie oraz kształtowanie środowiska zabudowanego może prowadzić do zmniejszenia poziomu przestępczości, wzrostu poczucia bezpieczeństwa oraz poprawy jakości życia [Łojek 2004]. Dąży się do takich rozwiązań w przestrzeni, aby potencjalny sprawca nie czuł się pewnie na danym obszarze, co potencjalnie może wpłynąć na jego zachowanie, tj. zniechęcić do popełnienia wykroczenia lub przestępstwa. Koncepcja CPTED to dwie generacje wzajemnie uzupełniających się zasad. Obecnie mówi się już o III generacji koncepcji.

I generacja opiera się na kształtowaniu cech fizycznych przestrzeni, podkreślanii wagi nadzoru miejsca, poprawy widoczności, a także nadaniu miejscu określonej funkcji i celu wraz z przypisaniem właściciela, który będzie za nie odpowiedzialny [UNICRI 2011, s. 15]. Zasada *Terytorialność* zakłada wzbudzenie przez odpowiednie działania poczucia własności, przynależności oraz odpowiedzialności za dane miejsce. Dąży się do widocznego różnicowania przestrzeni przy wykorzystaniu różnych faktur materiałów, kolorów, zieleni, murków, ławek, słupków, zmian poziomów czy ogrodzeń, co zwiększa odpowiedzialność za nią oraz buduje szacunek użytkowników przestrzeni do własności innych [Łojek 2004]. Zasada *Nadzór* wiąże się z możliwością obserwacji danego miejsca w wyniku czego możliwa jest identyfikacja osoby nieproszonej. Wyróżnia się nadzór formalny, tj. zorganizowany (straż miejska, monitoring patrole obywatelskie) oraz nieformalny (naturalny) związany z występowaniem osób w przestrzeni oraz stwarzaniem warunków do obserwacji przez mieszkańców i przechodniów przez właściwie zaprojektowane zabudowy (np. limit czterech kondygnacji [Christopher 2009], zieleni i oświetlenia oraz rozmieszczenie aktywności ludzkiej [www2]). *Kontrola dostępu*, polega na limitowaniu liczby wejść i wyjść z danego obszaru (wykorzystanie żywopłotów, ławek, słupków) bowiem im więcej wejść i wyjść tym większa szansa na bycie niezauważonym. Zasada *Wygląd* mówi, że należy dbać o czystość przestrzeni oraz szybką naprawę szkód. Dobrze zagospodarowane i zadbane budynki oraz ich otoczenie wskazują, że dany obszar ma odpowiedzialnego właściciela. Zaleca się wykorzystywanie materiałów, które są odporne na zniszczenia i łatwe do wyczyszczenia oraz sadzenie prostych do pie-

lęgnacji gatunków roślin. Zasada *Zabezpieczenia techniczne*, wiąże się z wykorzystaniem certyfikowanych materiałów (drzwi, okien, bram). *Wsparcie użytkownika*, polega na wykorzystaniu znaków, symboli w przestrzeni, które informują o tym, jak się w niej zachować, np. tablice informacyjne w parku [Łojek 2004].

Powyższe zasady skoncentrowane są na sferze materialnej i wykorzystaniu środków technicznych. Ze względu na potrzebę zwrócenia uwagi na konieczność budowania więzi, aktywizacji społeczeństwa lokalnego utworzona została II generacja CPTED. Strategia opiera się głównie na kulturalnych, społecznych i emocjonalnych potrzebach społeczeństwa [Randall 2013, s. 81]. Zasada *Spójność społeczna*, polega na zwiększeniu relacji między mieszkańcami np. przez udział w lokalnych wydarzeniach, portalach społecznościowych. Powstające sieci współpracy działają na rzecz określonego miejsca (terytorium) i rozwiązują wspólnie problemy w interesie społeczeństwa. *Łączność*, oznacza dążenie do osiągnięcia większej współpracy i porozumienia danej grupy mieszkańców z innymi podmiotami np. mediami (promocja lokalnych wydarzeń), instytucjami rządowymi (źródło finansowania), organizacjami pomocnymi w rozwiązywaniu problemów. *Kultura wspólnoty*, polega na kształtowaniu na bazie kultury, poczucia wspólnoty np. przez organizację festiwali kulturalnych, targów ulicznych oraz kształtowanie poczucia dumy z własnych mieszkańców [Randall 2013, s. 81–83]. *Próg pojemności*, wskazuje, że jeżeli na danym obszarze jest zbyt dużo, np. barów, opuszczonych budynków na powierzchni, to oznacza, że można przewidywać, że te obszary są narażone na większy poziom wykroczeń oraz negatywnych incydentów. Wskazuje się na konieczność zmniejszania poziomu ww. wskaźników, aby próg pojemności danego obszaru nie został przekroczony [UNICRI 2011, s. 18].

Trzecia generacja CPTED opiera się na zielonych technologiach cyfrowych, których wykorzystanie ma na celu przekształcić miasto w zrównoważone, inteligentne i przejrzyste. Składa się z czterech obszarów. Obszar *Miejsce*, nawiązuje do kształtowania bezpiecznego środowiska do życia i pracy. Dąży się do wyeksponowania przestrzeni publicznej dla wspólnych działań i aktywności mieszkańców oraz wsparcie projektów rewitalizacyjnych. Obszar *Ludzie*, koncentruje się na budowie infrastruktury potrzebnej do komunikacji, wymiany informacji na temat potrzeb i postulatów w zakresie życia w mieście. Obszar *Technologie*, opiera się na kreacji i wykorzystywaniu zielonych technologii w gospodarce. Podkreśla się znaczenie naturalnych źródeł energii, energooszczędnego budownictwa, elektrycznych pojazdów. Ostatni obszar *Sieci* spaja pozostałe i koncentruje się na odpowiednim kształtowaniu sieci transportowej, energetycznej, wodociągowej a przede wszystkim bezprzewodowej, która powinna być dostępna w każdym punkcie w mieście, co sprzyja rozwojowi społeczeństwa obywatelskiego [UNICRI 2011, 23–26].

3. Wytyczne stowarzyszenia APCO w Wielkiej Brytanii w zakresie projektowania bezpiecznej przestrzeni publicznej

W Wielkiej Brytanii w 1989 r. powstała inicjatywa Policji *Secured by Design*. Oddział jest częścią stowarzyszenia *Association of Chief Police Officers (APCO)*. Inicjatywa koncentruje się na zasadach projektowania bezpiecznej przestrzeni. Wdrożenie działań pozwala zmniejszyć ryzyko przestępstwa, aż do 75%. SBD to zespół określonych dobrych praktyk, dzięki którym można osiągnąć wyższy poziom bezpieczeństwa dla budynków mieszkaniowych, podmiotów gospodarczych, szkół, szpitali [www 3]. Według zaleceń, układ dróg i ścieżek powinien zapewniać możliwość obserwacji przestrzeni publicznej przez zagwarantowanie widoczności. Odpowiednia lokalizacja miejsc do siedzenia, aktywności w otwartej przestrzeni publicznej sprzyja podróżowaniu określonymi drogami np. rezygnacji z przejść na skróty, miejsc o niskim nadzorze naturalnym, itp. W przypadku potrzeby ograniczania dostępu do danej przestrzeni możliwe jest wykorzystanie zmiany nawierzchni drogi, zwężenie drogi, zastosowanie słupków, zieleni, czy ogrodzeń, które pozwalają użytkownikowi naturalnie rozróżniać teren publiczny od prywatnego. Bezpieczna przestrzeń wiąże się z odpowiednim oświetleniem, zielenią i szerokością ścieżek. Roślinność przy ścieżkach, powinna być sadzona w odpowiedniej kolejności, aby nie pogarszała widoczności, tj. niska zielen, krzewy, a dalej drzewa. Zaleca się, aby roślinność tworzyła strefy buforowe (np. żywopłoty do wysokości 3 m) między publicznymi chodnikami a elewacją i oknami budynków. Jest to ważna zasada w sytuacji, gdy na danym obszarze istnieją problemy z graffiti. Lokalizując ławki dla mieszkańców należy przeanalizować, czy ich obecność nie wpłynie na pojawienie się zachowań antyspołecznych. Ścieżki należy oświetlać w zależności od specyfiki danego obszaru. W centrum miasta modernizacja oświetlenia może wiązać się z ograniczeniem przestępczości, tj. wymagane jest wówczas istnienie nadzoru naturalnego z okolicznych budynków (oświetlenie pozwala na dostrzeżenie negatywnej sytuacji i poinformowania o tym służb publicznych) lub wtedy, gdy ścieżka jest często użytkowana. Jeżeli droga nie jest intensywnie wykorzystywana, to dobre oświetlenie może wpłynąć na wystąpienie fałszywego poczucia bezpieczeństwa, tym bardziej, jeżeli rejestruje się na niej często zachowania antyspołeczne. W tym przypadku należy rozważyć, czy w godzinach nocnych nie zamykać dostępu do ścieżki niż dodatkowo ją oświetlać.

Występowanie placów zabaw, miejsc do siedzenia stanowi potencjał do wzrostu zachowań antyspołecznych dlatego zaleca się, aby lokalizować je w miejscach o dobrym nadzorze naturalnym z otaczających budynków, np. okna budynków wychodzą na plac zabaw (ogrodzony na wysokość min 1,20 cm). Ogrodzenia, żywopłoty, balustrady przy frontach budynków nie powinny być wyższe od 1 m, a korona drzew nie powinna znajdować się niżej niż 2 m. Zastosowanie tych wytycznych pozwoli na optymalną widoczność i możliwość realizacji nadzoru naturalnego. Nale-

ży unikać tworzenia pustych ścian przyległych do przestrzeni publicznych, które zachęcają do graffiti (min. jedno okno powyżej parteru).

Zaleca się, aby wysokość płotów, ogrodzeń w części prywatnej od strony ogrodów nie była niższa od 1,80 m, a zlokalizowane w otoczeniu kosze, ogrodzenia, balkony nie stanowiły potencjału do wtargnięcia na teren prywatny. Proponuje się, aby budynki były zwrócone frontem do siebie. Samochody powinny być parkowane w zamkniętych garażach lub na małych, oświetlonych i widocznych z okien (kuchnia, salon) parkingach znajdujących się bezpośrednio przy miejscu zamieszkania. Drzwi wejściowe do budynków powinny być widoczne ze sfery publicznej. Wgłębienia nie powinny być szersze niż 600 mm, a skrzynki pocztowe powinny znajdować się przy wejściu do budynku (nie wymaga to wejścia do budynku pracownika poczty). Wszelkie zastosowane drzwi wejściowe, balkonowe, okna, urządzenia powinny być certyfikowane. Jeżeli istnieje potrzeba lokalizacji przejścia podziemnego, to zaleca się, aby było ono jak najkrótsze (przy wejściu widoczność wyjścia), szerokie i dobrze oświetlone.

Zastosowanie przez architektów oraz deweloperów zaleceń proponowanych przez APCO daje możliwość ubiegania się o certyfikat bezpieczeństwa dla określonej nieruchomości przez nadanie znaku bezpieczeństwa, jakim jest *Secured by Design* [APCO 2014, s. 2–26].

4. Kształtowanie bezpiecznych przestrzeni publicznych w aspekcie bezpieczeństwa w ruchu drogowym

Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym wymaga zintegrowanych działań. Z tytułu zdarzeń drogowych rejestruje się wysokie straty społeczne oraz gospodarcze sięgające ok. 2% PKB [Instytut Badawczy... 2013, s. 2]. W Polsce rejestruje się wysoki poziom zagrożenia mieszkańców, wyrażony liczbą ofiar śmiertelnych na 1 mln mieszkańców. W 2012 r. poziom wskaźnika równy 93, uplasował Polskę na trzecim miejscu, tuż po Litwie i Rumuni [www 4]. Dokument *Biała Księga Transportu UE* z 2011 r. zakłada, że do 2020 r. zmniejszy się o połowę ofiary wypadków w krajach członkowskich, a do 2050 r. w transporcie drogowym zostanie osiągnięty wskaźnik prawie zerowej liczby ofiar śmiertelnych.

Intensywny rozwój infrastruktury transportowej oraz wysokiej jakości powiązań transportowych zaznaczany jest w strategicznych dokumentach krajowych (np. *Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010–2020: regiony, miasta, obszary wiejskie*) i regionalnych. Oznacza to, że planowany rozwój systemów transportowych w najbliższych latach determinuje intensyfikację przepływów osób i towarów wewnątrz regionów oraz pomiędzy regionami. Istotne staje się odpowiedzialne kształtowanie nowoczesnych sieci transportowych z uwzględnieniem aspektów bezpieczeństwa, w tym kształtowanie przestrzeni publicznej o wysokiej jakości i bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Przewidywany wzrost przepływów osób i ładunków, przy wie-

losektorowych działaniach skierowanych na poprawę BRD niekoniecznie będzie więc musiał się wpisywać we wzrost wskaźników określających poziom BRD i plasować Polskę w czołówce państw o najniższym poziomie bezpieczeństwa i wysokich kosztach zewnętrznych transportu.

Wśród działań skierowanych na poprawę BRD wymienia się realizowane przez podmioty publiczne i niepubliczne działania twarde, np. odpowiednie inwestycje w infrastrukturę transportową oraz miękkie, czyli takie, które wpływają na wiedzę, świadomość i zachowanie użytkowników drogi, np. przestrzeganie prędkości na drogach, nieprowadzenie pojazdu pod wpływem alkoholu; także zmiany w przepisach prawa¹.

Rosnąca liczba samochodów osobowych i dostawczych na polskich drogach, prosamochodowa polityka transportowa, niski udział transportu zbiorowego w realizacji podróży miejskich, nieodpowiednio zaprojektowana infrastruktura drogowa w miastach (sprzyjająca wysokim prędkościom), niski poziom inwestycji w infrastrukturę rowerową i pieszą, to przykładowe przyczyny zdarzeń drogowych oraz ofiar i rannych wypadków drogowych.

W celu poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach coraz więcej działań w miastach skierowanych jest na projektowaniu drogi i jej otoczenia, czyli kształtowaniu takiej przestrzeni, która sprzyjać będzie BRD. Do takich działań zalicza się projektowanie przestrzeni wolnych od samochodów lub o niskim natężeniu ruchu samochodowego, priorytetyzację ruchu pieszego, rowerowego oraz transportu zbiorowego. Projektowanie bezpiecznych przestrzeni publicznych wiąże się z budową ścieżek rowerowych, ciągów pieszo-rowerowych, wydzielaniem stref dla pieszych, ograniczaniem dostępności miejsc dla samochodów osobowych (zieleń, ogrodzenia, słupki, ograniczenia czasu dostaw), właściwą lokalizacją przejść dla pieszych, odpowiednim prowadzeniem ciągów pieszych, budową szerokich chodników, instalacją oświetlenia. To wykorzystanie rozwiązań z zakresu uspokajania ruchu, które kształtuje środowisko drogi za pomocą środków planistycznych i inżynierskich. W przestrzeni pojawiają się progi zwalniające, wyniesione przejścia dla pieszych i skrzyżowania, azyle dla pieszych, ronda, szykany, oznakowanie poziome (kolor czerwony nawierzchni drogi) oraz pionowe [EKKOM 2008]. Podejmowane inwestycje sprzyjają zmianie zachowań komunikacyjnych mieszkańców, którzy coraz częściej podróżują pieszo, rowerem i komunikacją miejską co wpływa na spadek liczby samochodów osobowych na drogach.

Ciekawym rozwiązaniem jest wprowadzanie układu *woonerf*², tj. przestrzeni pełniącej funkcje ulicy, parkingu oraz deptaku. To podwórzec miejski; wąska ulica zaprojektowana tak (brak krawężników, drzewa, słupki), że kierowca samochodu czuje się jak nieproszony gość, co wymusza na nim prędkość wolnej jazdy (ok. 15

¹ Na przykład w prawie o ruchu drogowym.

² Pierwszy miejski podwórzec w Polsce powstał w Łodzi na ulicy 6 Sierpnia.

km/h) i zniechęca do podróżowania samochodem ulicą [Gronostajska 2006, s. 128–133]. Innym układem dróg jest tzw. *cul-de-sac* polegający na zaprojektowaniu ulic dojazdowych do osiedli mieszkaniowych, na których końcach znajdują się parkingi dla samochodów. Układ ten poprawia bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów. Bardzo ważną okazuje się również pielęgnacja roślin wzdłuż ulic oraz wokół parkingów, która powinna zapewniać widoczność i umożliwiać naturalny nadzór społeczności lokalnej.

Podsumowanie

Kształtowanie bezpiecznych, wysokiej jakości przestrzeni publicznych ważne jest z punktu widzenia poprawy jakości życia mieszkańców, bezpieczeństwa publicznego, zmniejszenia społecznych i ekonomicznych negatywnych następstw z tytułu zdarzeń niepożądanych. W polskich miastach obserwuje się, że od kilku lat dużego znaczenia nabrały działania zmierzające w kierunku rozwoju transportu zrównoważonego, którego jednym z celów jest poprawa BRD. W konsekwencji widoczne są działania zmieniające środowisko drogi oraz kształt przestrzeni publicznej zmniejszające tym samym prawdopodobieństwo wystąpienia zdarzenia drogowego. Inaczej jest w przypadku popularności zasad strategii CPTED. Strategia ta w Polsce jest sporadycznie wykorzystywana przez architektów, planistów oraz deweloperów. Istnieje więc konieczność rozpowszechniania wiedzy o strategii CPTED, na rzecz poprawy bezpieczeństwa w zespołach mieszkaniowych i przestrzeniach publicznych miast, co pozytywnie wpłynie na poprawę bezpieczeństwa i jakości życia mieszkańców, poprawę wizerunku miasta, atrakcyjności inwestycyjnej, a także zmniejszy straty i koszty z tytułu występowania przestępstw kryminalnych.

Podsumowując przestrzeń publiczną, która zaprojektowana została w celu poprawy bezpieczeństwa uwzględnia konsekwencje transportowe, jakimi są zdarzenia drogowe oraz możliwość wystąpienia przestępstwa. To przestrzeń o dobrze rozwiniętej infrastrukturze rowerowej i pieszej oraz transportu zbiorowego. To przestrzeń zadbaną, czystą, zieloną, umożliwiającą nadzór nieformalny, pełniącą funkcję miejsca spotkań, wyposażoną w meble miejskie, nowoczesne technologie, wsparta dobrze funkcjonującym systemem szybkiej naprawy szkód. Przestrzeń o wysokiej realizacji i wsparcia projektów rewitalizacyjnych, przestrzeń dla której utworzone są programy poprawy bezpieczeństwa, wytyczne do kształtowania przestrzeni publicznych o wysokiej jakości oraz plany zrównoważonej mobilności miejskiej. Przestrzeń bezpieczna to nie tylko dobrze zagospodarowana przestrzeń, ale również taka, która sprzyja budowie kapitału społecznego. To również świadomi ekologicznie i aktywni w niej mieszkańcy, którzy tworzą sieć współpracy na rzecz bezpieczeństwa publicznego i poprawy jakości przestrzeni publicznej.

Literatura

- APCO, New Homes 2014, ACPO Secured by Design, Londyn.
- Christopher A., 2009, *Język wzorców. Miasta – budynki – konstrukcja*. Gdańskie Wyd. Psychologiczne, Gdańsk.
- Cozens P. M., Saville G., Hillier D., 2005, *Crime Prevention through Environmental Design (CPTED): a Review and Modern Bibliography*. „Property Management”, t. 23, nr 5, Emerald Group Publishing Limited.
- Czarnecki B., Siemiński W., 2004, *Kształtowanie bezpiecznej przestrzeni publicznej*. Wyd. Difin, Warszawa.
- EKKOM, *Zasady uspokojenia ruchu na drogach*, Biuro projektów i ekspertyz i projektów budownictwa komunikacyjnego, EKKOM Sp. z o.o., 2008, opracowanie na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury.
- Gronostajska B., 2006, *Aspekty kształtowania bezpieczeństwa w miejscu zamieszkania*, [w:] *Przestrzeń bezpieczna: urbanistyczne i architektoniczne uwarunkowania kształtowania przestrzeni miejskiej dla zwiększenia bezpieczeństwa mieszkańców*, A. Wyżykowski (red.). Wydział Architektury Politechniki Krakowskiej, Kraków.
- Instytut Badawczy Dróg i Mostów, 2013, *Metoda oraz wycena kosztów wypadków i kolizji drogowych na sieci dróg w Polsce na koniec roku 2012*, Warszawa.
- Karta Przestrzeni Publicznej*, Poznań, 4–5 września 2009 r., III Kongres Urbanistyki Polskiej.
- Kopietz-Unger J., 2006, *Bezpieczeństwo i globalizacja. Zintegrowany rozwój miast*, [w:] *Habitaty bezpieczne*, Z. Bać (red.). Wyd. Politechnika Wroclawska, Wrocław.
- Łojek K., 2004, *Zapobieganie przestępczości przez kształtowanie bezpiecznej przestrzeni*. „Przełąd Policyjny”, nr 1–2.
- Randall I. Atlas 2013, *21st Century Security and CPTED: Designing for Critical Infrastructure Protection and Crime Prevention*. Second Edition, CRC Press.
- Szmyd J., 2000, *Bezpieczeństwo jako wartość*, [w:] *Zarządzanie bezpieczeństwem*, P. Tyrała (red.). Wyd. Profesjonalnej Szkoły Biznesu, Kraków.
- UNICRI 2011, *Improving Urban Security through Green Environmental Design New Energy for Urban Security*, Uniter Nations Interreional Crime and Justice Reserch Institute.
- [www 1], *What Makes a Successful Place? Project for public spaces*, <http://www.pps.org/reference/grplacefeat/>, [dostęp: 11.06.2014].
- [www 2], Garner C., *Crime Prevention through Environmental Design*, <http://garnerclancey.com/pdfs/Crime%20Prevention%20through%20Environmental%20Design.pdf>, [dostęp: 17.09.2014].
- [www 3], www.securedbydesign.com, [dostęp: 18.10.2014].
- [www 4], ec.europa.eu/transport/road_safety/index_en.htm, [dostęp: 18.10.2014].