



Суперблоковете представляват новаторска схема за градоустройствено планиране, за да се намали обемът на публичното пространство, заето от частните автомобили по улиците, и да се върне на хората. Суперблоковете насърчават социалния живот в кварталите, като позволяват различно използване на публичното пространство, а не само мобилността.

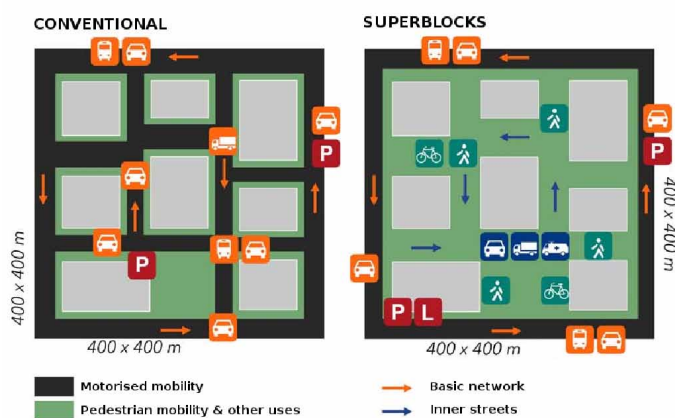
Описание на проблема

Преди неотдашната фаза на растеж и развитие на градовете, започнала в началото на 21-ви век, Витория-Гастейз (Страната на баските, Испания) се характеризира със силна култура на пешеходната мобилност. Сравнително малкият, компактен и плосък градски пейзаж предлага идеална среда за немоторизирания транспорт. Сега обаче тази култура е застрашена от увеличаването на дяла на частния автомобил в разделението на моделите, което се дължи на увеличаването на размера на града, което прави ходенето по-малко конкурентно по отношение на времето за пътуване.

Поради това по-голямата част от публичното пространство във Витория-Гастейз понастоящем е посветено на частни автомобили (транспортни платна, паркинги и др.). Когато първият анализ на публичното пространство беше завършен, при подготовката за нов План за устойчива мобилност и публично пространство (SUMPSP), цифрите показваха, че > 70% са запазени за използване от лични автомобили, въпреки близо 70% от обичайните пътувания на работен ден във Витория-Гастейз, извършвани пеша. В резултат на това SUMPSP е проектиран да увеличи значително пространството за пешеходци.

Освен това беше забелязано, че повече от една трета от населението е изживяло нива на шум над препоръчаните от Световната здрав-

на организация (СЗО) и че това до голяма степен се дължи на частните автомобили. Освен това, автомобилите представляват един от основните източници на глобалния и местните емисии, измерени в рамките на града.



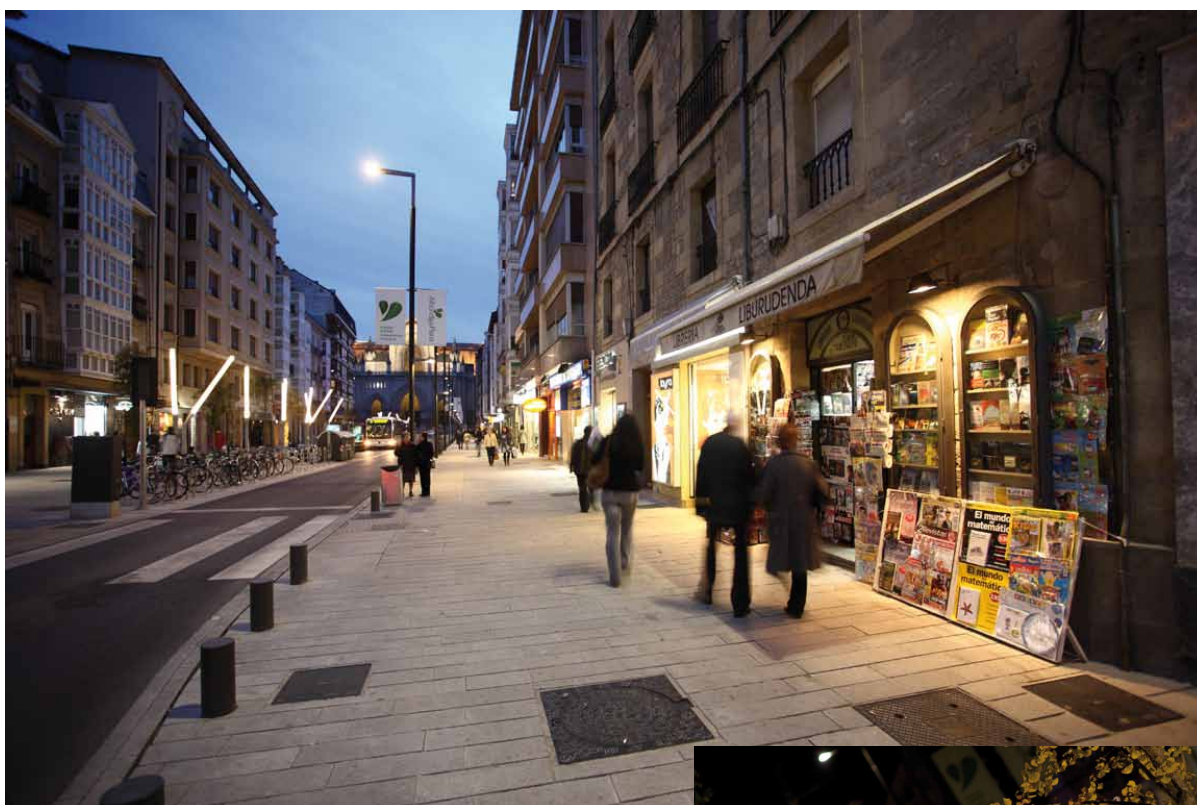
Как работи

Моделът на суперблок представлява главно парче от SUMPSP на Витория-Гастейз, развито през 2009 г. Суперблокът е географско пространство, което обхваща няколко градски блока (вж. Фигурата горе). Моделът на суперблок запазва пространството в суперблока за пешеходци и велосипедисти. Частните автомобили и общественият транспорт са ограничени до улиците около тези блокове (т.нар. Главни пътища).

Следвайки тази схема, Витория-Гастейз идентифицира нова рамка за мобилност и градско пространство от 77 суперблока, които да бъдат приложени прогресивно. Това предварително проучване предоставя инструменти за оценка и планиране на окончателното проектиране и прилагане на всеки от суперблоковете, което позволява интегрирането на дейностите с други мерки, предложени за подобряване на мобилността в града, като например новата мрежа за обществен транспорт, ограниче-

ния на достъпа до центъра, нови приоритети за трафик сигнализацията на обществената транспортна мрежа, ново приложение на пешеходната и велосипедната мрежа, логистика на градския товарен транспорт и т.н.

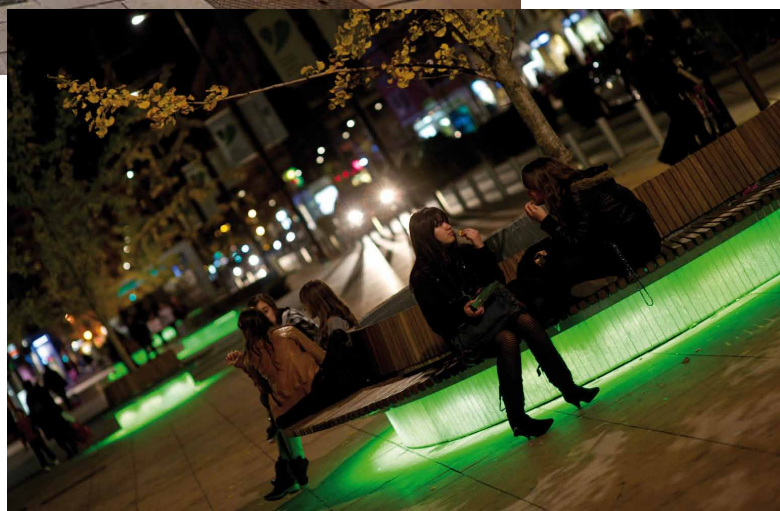
Във връзка с това всички реконструкции на улици, извършени през последните години, следваха гореспоменатата рамка.



Пример за реализиран суперблок във Витория-Гастейз; Улица Прадо

Ползи - и за кого са

„Основните цели на модела за суперблок са възстановяването на публичното пространство за пътниците (намаляване на заетостта на пространството от автомобили), намаляването на шумовото замърсяване и вредните газови емисии, което позволява по-голямо разнообразие от дейности и по-добра достъпност в намесената зона, насърчаване на обществения транспорт и, накрая, подобряване на пътната безопасност. Площта, предназначена за пешеходци в зоната на суперблок, нараства от 45% от общата повърхност преди действието до 74% след него, което изисква значителни обществени дейности. В допълнение, измерените нива на шума в демонстриращата зона бяха намалени от 66,50



Пример за реализиран суперблок във Витория-Гастейз; Улица Санчо ел Сабио.

dBA до 61,00 dBA след прилагането на суперблока. Тези резултати са пряко свързани с намаляването на броя на моторните превозни средства в зоната. В това отношение е имало 42% намаление на нивата на CO₂, 42% намаление на нивата на NO_x и 38% намаление на частиците PM₁₀.

Недостатъци, опасности

Високата цена на тези схеми може да се разглежда като бариера, но поради финансови ограничения след 2008 г. общината адаптира плановете за прилагане на всички суперблокове в центъра на града по сравнително ниска цена. Този план стана възможен благодарение на дефинирането и навлизането на нискоскоростните улици, за да принудят моторизираните превозни средства да адаптират скоростта си към пешеходците и велосипедистите. По същия начин, инсталирането на няколко елемента с ниска себестойност на улицата (билборди, големи кутии за цветя и т.н.) допринесе за желаното намаляване на скоростите. Плановете на Суперблок за общо 47 улици бяха променени според тези критерии.

Анализ на заинтересованите страни - кои са водачите, които са опоненти

„От септември 2008 г. на постоянна работна група се провеждат седмични срещи с техници и политици, за да се гарантира съгласие по отношение на мерките, които трябва да бъдат изпълнени. Развитието на една нова мрежа за обществен транспорт след моделана суперблока повдигна безпокойство сред пряко засегнатите от промяната граждани. Поради тази причина общината поддържаше постоянни контакти и консултации с местните и гражданските асоциации. Намаляването на броя на паркоместата на улицата и разширяването на регламентираното платено място за паркиране в центъра на града беше друг източник на безпокойство. Гражданите и някои асоциации на пазачите критикуваха подобни действия. Създадена е глобална кампания за комуникация и осведоменост за SUMPSP, за да се подпомогне благоприятното възприемане сред гражданите на града за нова култура на устойчива мобилност. Кампанията включ-



Пример за реализиран суперблок във Витория-Гастейз; Улица Санчо ел Сабио.

ваше реклами във вестници, автобусни приюты, външна реклама, радио и интернет и др. Също така открихме известно противопоставяне на концепцията сред техническите служители на общината и политическите заинтересовани страни. Въпреки това, след

интензивни работни сесии, повечето от участниците в градската мобилност на Витория-Гастейз се споразумяха за модела на суперблок и подписаха Пакт, за да го укрепят и подкрепят.



ИПриложен суперблок във Витория-Гастейз; Улица Санчо ел Сабио. Преди и след.

Правна рамка

„Моделът на суперблок е основният елемент на SUMPSP на Витория-Гастейз и ще бъде интегриран в Градския генерален план и следователно има пълна подкрепа и привеждане в съответствие с местните закони и разпоредби. Поради сложната структура на властта в Страната на баските има някои аспекти на модела и плана, които трябва да бъдат съгласувани с други администрации. По-конкретно, пътищата и мобилността извън градското ядро се управляват от провинцията; трамвайните съо-

ръжения са в ръцете на регионалното правителство; и голяма инфраструктура, като междуградските линии и националните пътища, се контролира от испанското правителство,„

Варианти на политика за градовете

„Моделът на суперблок намалява пространството за лични автомобили и драматично променя структурата на публичното пространство, а също така е и голяма инвестиция, така че е силно повлиян от политически решения. На първо място, местните политици трябва

да се съгласят с модела и да получат подкрепата на други политически партии, за да постигнат консенсус за неговото прилагане. Моделът може да бъде съобразен с текущото състояние: политиките могат да решат да приложат радикални промени, но ако опозицията е силна и бюджетът е малък, може да се използва преходен метод, за да се правят по-бързи, по-малки и по-евтини промени (например, използвайки сигнализация и бояджийство) без да се губи от поглед основната цел.

Кой (в градската администрация) трябва да се справи

„Градът разполага с постоянна работна група, съставена от технически персонал от отделите, занимаващи се с транс-

порт и мобилност в града. Работната група се координира от Центъра за екологични изследвания (СЕА) на Витория-Гастейз, организация, която е част от общинската структура, но има свои собствени правомощия. Участници в работната група са: отдел „Градоустройство“, отдел „Околна среда“, служба за движение по пътищата, местна полиция и местна компания за обществен транспорт (TUVISA). В срещите участват и политически представители на тези общински структури. Аспектите, свързани с компетентността на по-висшите управленски нива, се обсъждат извън общината, на нива на провинциален или регионален форум.



Осъществени са суперблокове във Витория-Гастейз. Преди и след.

Добри / лоши практики (кратки примери)

„Интегрирането на колоезденето в схемата на суперблок (сегрегирани велосипедни алеи по външните главни улици, интеграция и успокояване на трафика във вътрешните улици) увеличава използването на велосипеда и помага на велосипедистите да напускат тротоарите. Инфраструктурните промени обаче сами по себе си не решават изцяло конфликта между пешеходците и колоездачите и са необходими както регулаторни (полицейски), така и образователни мерки. Новата мрежа за обществен транспорт, получена от схемата на суперблок, беше оптимизирана, намалявайки броя на линиите, като в същото време използваше по-чести и преки

линии; в резултат на това броят на пътниците все още нараства. Понастоящем, обаче, това не решава проблема с транспортните връзки с някои от индустриалните имоти, намиращи се в градската периферия (където частният автомобил остава предварително фабричен режим).

Времева рамка

Развитието на схемата за суперблок е дългосрочно усилие. Тя трябва да бъде интегрирана в Плана за устойчива градска мобилност и нейното прилагане ще продължи няколко години. Във Витория-Гастейз изпълнението започна през 2008 г. и ще продължи поне до 2023 година



Пример за реализиран суперблок във Витория-Гастейз; Улица Фермин Ласуен.

Разходи

„Ако се вземе радикален подход, разходите са много високи, защото действията засягат цялата структура на града. Улиците трябва да бъдат напълно обновени, мрежата за обществен транспорт трябва да бъде преработена, трябва да се създадат подземни паркинги и т.н. Във връзка с това, във Витория-Гастейз, в контекста на настоящата икономическа криза, през последните години не беше възможно тези мерки да се приложат по същия начин, както тези, които бяха направени в началото на градския План за устойчива мобилност и публично пространство. Понататъшните работи в рамката на суперблок ще трябва да бъдат осъществени с по-леко проектирани (и по-евтини) действия

Отворени въпроси

„Тъй като градът разширява своя размер и средните разстояния на пътуване стават по-дълги, не е ясно как да се приложи моделът на суперблок в новите квартали, разположени в периферията. Нуждите от мобилност са резултат от въпросите, свързани с достъпността (хората трябва да се движат и да избират определен вид транспорт в зависимост от това къде работят, да се социализират, да пазаруват и т.н.), така че става ясно, че сегрегацията на дейностите действа против желаното насърчаване на активната мобилност и спомага за запазването на личния автомобил като основен транспорт. Ето защо градското планиране представлява ключов фактор, който трябва да бъде решен, когато става въпрос за мобилност.

Възможни бъдещи развития

Тъй като суперблоковете трябва да бъдат в основата на Плана за устойчива градска мобилност, тяхното развитие зависи от политическата воля за подобряване на мобилността по устойчив начин в градовете.

Как и къде се вписва в Плана за устойчива градска мобилност

Моделът на суперблок е основната концепция (гръбнакът) зад Плана за устойчива градска мобилност на Витория-Гастейз.

Контакт

Juan Carlos Escudero - Jefe del Área de Información e Innovación para la Sostenibilidad Iraunkortasunerako Informazio eta Berrikuntza Arloko Nagusia
Ingurugiro Gaietarako Ikastegia
Centro de Estudios Ambientales
Tel. +34 945161616
Fax +34 945162695
Email: jcescudero@vitoria-gasteiz.org
Internet www.vitoria-gasteiz.org

ОТКАЗ ОТ ОТГОВОРНОСТ: Цялата отговорност за съдържанието на тази публикация носят авторите. Това не отразява непременно мнението на Европейския съюз. Европейската комисия не носи отговорност за каквото и да е използване на съдържащата се в нея информация. Всички изображения се предоставят от съответните партньори (освен ако не е посочено друго) и са одобрени за възпроизвеждане в тази публикация



CIVITAS PROSPERITY, получи финансиране по програма Хоризонт 2020 на ЕС с грантови договори No 690636