



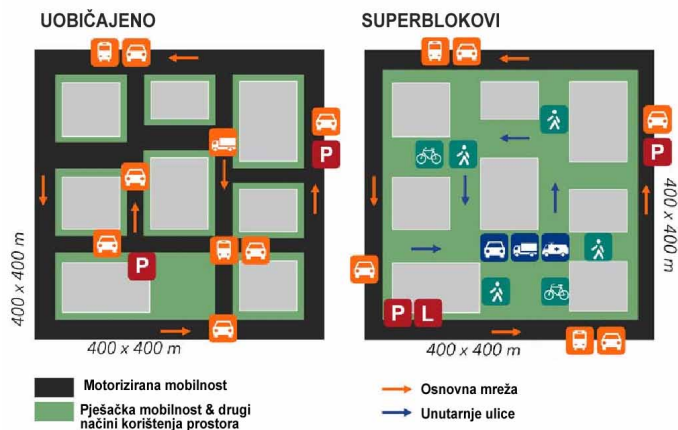
SUPERBLOKOVI su inovativna shema urbanog planiranja koja za cilj ima smanjivanje površine javnog uličnog prostora koji zauzimaju privatni automobili i vraćanje tog prostora građanima. Superblokovi potiču društveni život u četvrtima, omogućavajući da se javni prostor koristi u različite svrhe a ne tek za potrebe mobilnosti.

Opis problema

Prije recentne faze urbanog rasta i razvoja koja je započela s početkom 21. stoljeća, grad Vitoria-Gasteiz (Baskija, Španjolska) imao je snažno razvijenu kulturu pješačke mobilnosti. Relativno mala, kompaktna i ravna gradska površina bila je idealna za nemotorizirani promet. No takva je kultura dovedena u pitanje zbog porasta udjela privatnih automobila u modalnoj raspodjeli kao posljedice širenja grada, pri čemu je pješačenje postalo manje konkurentno kada se uzme u obzir vrijeme trajanja putovanja.

Zbog navedenih je razloga najveći dio javnog gradskog prostora trenutno podređen privatnim automobilima (kroz prometne trake, parkirališna mjesta itd.). Prva analiza javnog prostora, izrađena kao priprema za donošenje Plana održive urbane mobilnosti i javnog prostora (SUMPSP), pokazala je kako je >70 % prostora rezervirano isključivo za privatne automobile, premda gotovo 70% putovanja unutar grada za tipičnog radnog dana otpada na pješačenje. Kao rezultat toga donesen je SUMPSP, s ciljem značajnog povećanja prostora za pješake.

Nadalje, primijećeno je da se više od trećine stanovnika suočava s razinama buke višim od onih koje preporuča Svjetska zdravstvena organizacija (SZO), a što se najvećim dijelom može pripisati osobnim automobilima. Uz to, automobili su jedan od glavnih izvora globalnih i lokalnih emisija izmjerenih u gradu.

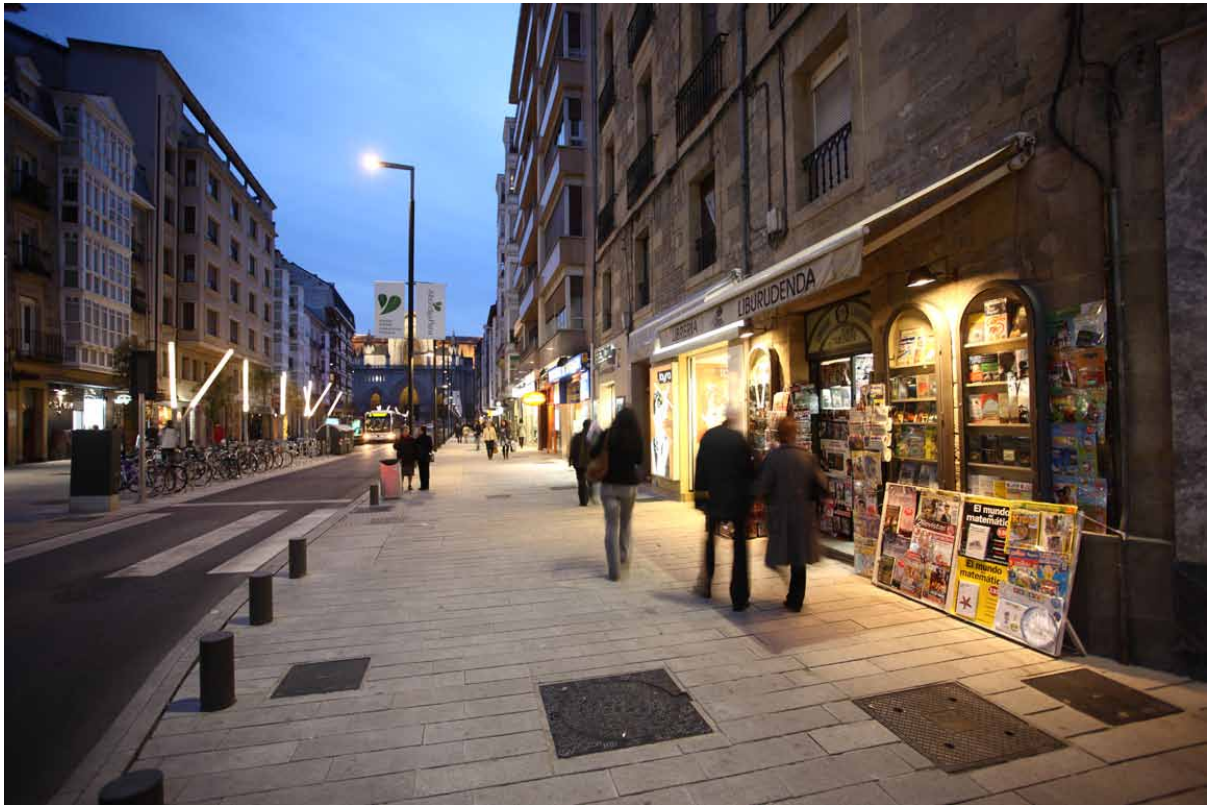


Na koji to način funkcionira?

Model superblokova, razvijen 2009. godine, ključan je element SUMPSP-a Vitoria-Gasteiza. Superblok je geografski prostor koji se proteže na nekoliko gradskih blokova (kako je vidljivo na gornjoj ilustraciji). Model superblokova predviđa prenamjenu prostora unutar superbloka isključivo za pješake i bicikliste. Automobilski i javni promet ograničeni su na ulice koje okružuju takva izdvojena područja (tzv. glavne ceste).

Sukladno navedenoj shemi, grad je izradio novi okvir za mobilnost i javni prostor, koji predviđa progresivnu implementaciju 77 superblokova. Preliminarna studija definirala je alate potrebne za procjenu situacije i definiranje konačnog dizajna i implementacijskog procesa za svaki od superblokova. Time je omogućena i integracija planiranih radova s ostalim mjerama za povećanje mobilnosti unutar grada – poput nove mreže javnog prijevoza, ograničenja pristupa gradskom centru, novog sustava prioritizacije u prometnoj signalizaciji za mrežu javnog prijevoza, nove mreže pješačkih i biciklističkih puteva, rješavanja logistike urbanog teretnog prometa itd.

Svi radovi na obnovi ulica u prošloj godini izvedeni su u skladu s dogovorenim okvirom.

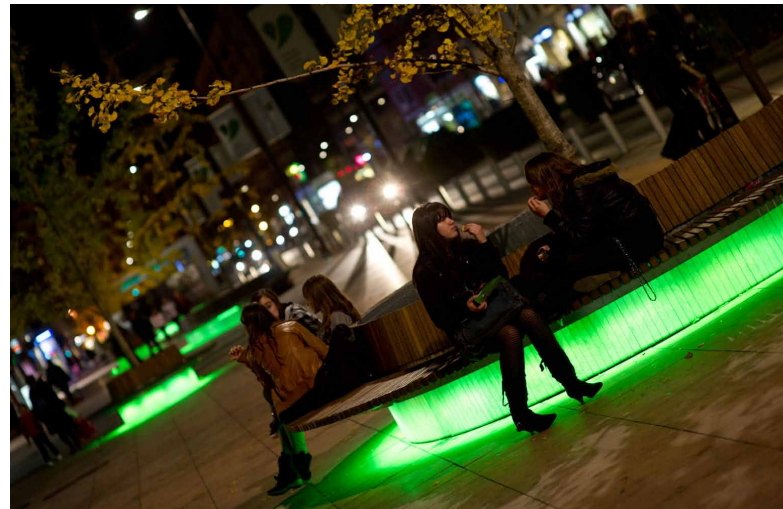


Primjer realiziranog superbloka u Vitoria-Gasteizu; Ulica Prado.

Koristi – i kome su one namijenjene

Glavni su ciljevi modela superblokova povrat dijela javnog prostora pješacima (smanjenjem zakrčenosti prostora automobilima), smanjenje onečišćenja bukom i emisije štetnih plinova, povećanje dostupnosti te diversifikacija aktivnosti u dijelovima grada u koje se intervenira, promicanje korištenja javnog prijevoza i poboljšanje sigurnosti na cestama.

Po završetku pilot projekta superbloka, što je zahtijevalo opsežne javne radove, površina prostora namijenjenog pješacima povećana je sa 45% ukupnog prostora na 74%. Razina buke smanjena je s 66.50 dBA na 61.00 dBA na istoj lokaciji nakon realizacije superbloka. Takvi su rezultati direktno povezani sa smanjenjem broja motornih vozila unutar projektnog područja. Također, razina CO₂ smanjena je za 42%, NO_x za 42%, te PM₁₀ čestica za 38%.



Primjer realiziranog superbloka u Vitoria-Gasteizu; Ulica Sancho el Sabio.

Nedostatci, opasnosti

Visoki trošak provedbe potencijalna je prepreka realizaciji navedenih promjena. No nakon 2008. godine općinska je uprava prilagodila plan realizacije superblokova kako bi sve planirane superblokove ostvarila uz relativno mali trošak. Plan je tako realiziran kroz određivanje i označavanje ulica u kojima je značajno ograničena dozvoljena brzina (tzv. sporih cesta), kako bi motorna vozila svoju brzinu morala prilagoditi brzini biciklista i pješaka. Instaliranje nekolicine novih elemenata na ulicama (poput žardinijera s cvijećem itd.) dodatno je doprinijelo usporavanju prometa. Planovi za ukupno 47 ulica modificirani su prema navedenim kriterijima.

Analiza dionika – tko su pokretači, a tko protivnici

Od rujna 2008. godine stalna se radna skupina sastajala s tehničkim djelatnicima i političarima svaki tjedan kako bi se osigurala suglasnost oko mjera koje će biti provedene.

Razvijanje potpuno nove mreže javnog prijevoza u skladu s modelom superblokova izazvalo je zabrinutost među građanima koji su bili direktno pogođeni takvim promjenama. Predstavnici lokalnih vlasti bili su u stalnom kontaktu s organizacijama građana i stanovnika.

Dodatni je izvor zabrinutosti izazvalo planirano smanjivanje broja parkirališnih mjesta na uličnoj razini te proširenje parkirališta s naplatom u centru grada. Takvu su odluku kritizirali građani i neke udruge trgovaca.

Pokrenuta je komunikacijska kampanja koja je uključivala i podizanje svijesti o SUMPSP-u i kulturi održive mobilnosti, a s ciljem stvaranja pozitivne percepcije među građanima. Kampanja je uključivala oglašavanje u novinama, na autobusnim postajama, oglašavanje u javnom prostoru, na radiju i internetu itd.

Ideja superblokova naišla je na otpor i kod nekih djelatnika uprave, kao i političkih dionika. No većina se aktera uključenih u projekt urbane mobilnosti Vitoria-Gasteiza nakon niza intenzivnih radnih sastanaka složila oko modela superblokova te potpisala Pakt u znak potpore toj ideji.



An example of an implemented superbloc in Vitoria-Gasteiz; Sancho el Sabio Street.

Zakonski okvir

Predloženi model superblokova središnji je element SUMPSP-a Vitoria-Gasteiza i biti će integriran u gradski plan urbanog razvoja, te je usuglašen s lokalnim zakonima i propisima.

Zbog kompleksne raspodjele moći u Baskiji postoji međutim niz elemenata koje je nužno usuglasiti i na drugim administrativnim razinama. Konkretno, ceste i mobilnost izvan same gradske jezgre pod upravom su provincijske uprave; tramvajska infrastruktura u rukama je regionalnih vlasti, dok krupnom infrastrukturom, poput međugradskih željezničkih linija, upravlja španjolska vlada.



Primjer realiziranog superbloka u Vitoria-Gasteizu; Ulica Sancho el Sabio. Prije i poslije.

Opcije javnih politika za gradove

Model superblokova dramatično mijenja strukturu javnog prostora i smanjuje prostor za privatne automobile, ali i predstavlja popriličnu investiciju, tako da uvelike ovisi o političkim odlukama.

Prije svega, lokalni se političari na vlasti moraju složiti oko modela te dobiti potporu ostalih političkih stranaka, a kako bi se postigao konsenzus oko implementacije.

Model je prilagodljiv situaciji: kreatori javnih politika mogu se odlučiti na radikalne promjene; no u slučajevima gdje postoji snažna opozicija i sredstva su ograničena, moguće je primijeniti prijelaznu metodu i fokusirati se na brže, manje i jednostavnije aktivnosti (primjerice, korištenje signalizacije i bojenja) bez gubitka fokusa na postizanje konačnog cilja.

Tko (u gradskoj upravi) se time treba baviti?

Na razini grada postoji stalna radna skupina koju čini tehničko osoblje iz različitih uprava čije je djelovanje vezano za promet i mobilnost u gradu. Radnu skupinu koordinira Centar za studije okoliša (CEA) Vitoria-Gasteiza, tijelo koje je dio lokalne uprave, no ima i određenu autonomiju u djelovanju.

U radnoj skupini sudjeluju: Odjel za urbano planiranje; Odjel za okoliš; prometna služba; lokalna policija te lokalna prometna kompanija (TUVISA). Politički predstavnici navedenih upravnih struktura također sudjeluju na sastancima skupine.

Pitanja koja su izvan nadležnosti lokalne uprave raspravljaju se na provincijskoj ili regionalnoj razini.



Primjer realiziranog superbloka u Vitoria-Gasteizu. Prije i poslije.

Dobre/loše prakse (nekoliko kratkih primjera)

Integriranje bicikliranja kao oblika prijevoza u shemu superblokova (odvojene trake za bicikliste na vanjskim (glavnim) cestama, integracija i smirivanje prometa na unutrašnjim ulicama)

potiče putovanje biciklom, a biciklisti više ne moraju voziti na nogostupima.

Međutim, infrastrukturne promjene same po sebi ne razrješavaju konflikt između pješaka i biciklista, pa su potrebne i regulatorne (policija) i obrazovne mjere.

Nova mreža javnog prijevoza koja se razvila iz sheme superblokova optimizirana je kroz smanjenje broja linija, ali uz istodobnu ponudu kako učestalijih tako i direktnijih prometnih linija nego ranije; kao rezultat, broj putnika je u stalnom porastu. No takve linije trenutno ne rješavaju problem povezanosti s nekim od industrijskih kompleksa na rubnim područjima grada, tj. urbanoj periferiji (gdje je osobni automobil i dalje preferirani oblik prijevoza).

Vremenski okvir

Razvoj sheme superblokova dugoročan je projekt. Mora biti integriran u SUMP i njegova će provedba trajati duži niz godina. U Vitoria-Gasteizu proces implementacije započeo je 2008. godine, te će trajati barem do 2023. godine.



Primjer realiziranog superbloka u Vitoria-Gasteizu; Ulica Fermin Lasuen.

Troškovi

Ukoliko odluka padne na radikalni pristup i troškovi su veoma visoki, budući da cijela gradska struktura biva zahvaćena. Potrebno je u potpunosti obnoviti neke ulice, redizajnirati mrežu javnog prijevoza, izgraditi podzemna parkirališta itd.

U Vitoria-Gasteizu u zadnjih nekoliko godina nije bilo moguće primijeniti takve mjere na isti način kako je to bio slučaj na početku razrade

SUMPSP-a, dobrim dijelom zbog gospodarske krize. Daljnji rad na realizaciji projekta superblokova morati će biti ostvaren kroz manje (i jeftinije) aktivnosti.

Otvorena pitanja

Kako se grad širi i udaljenosti na prosječnim putovanjima postaju sve duže, primjena modela superblokova, naročito u novim četvrtima na gradskoj periferiji, postaje sve većim izazovom koji traži rješenja.

Potreba za mobilnošću direktno je vezana za pitanja dostupnosti (ljudi imaju potrebu kretati se te odabiru određeni oblik prijevoza ovisno o tome gdje rade, druže se, odlaze u kupovinu itd.), i postaje očito da razdvajanje različitih aktivnosti nije u skladu sa željenim promicanjem aktivne mobilnosti, već suprotno, pomaže u promociji automobila kao glavnog prijevoznog sredstva. Urbano planiranje tako predstavlja ključan faktor kojim se nužno pozabaviti kada je riječ o mobilnosti.

Mogućnosti razvoja u budućnosti

Kako bi superblokovi trebali činiti središnji dio SUMP-a, njihov razvoj ovisi prije svega o političkoj volji da se poboljša mobilnost u gradovima na održiv način.

Kako se (i kamo) sve to uklapa u SUMP?

Model superblokova je okosnica SUMP-a Vitoria-Gasteiza.

Kontakt

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

PRAVNO ODRICANJE OD ODGOVORNOSTI: Jedina odgovornost za sadržaj ove publikacije leži na autorima. Publikacija ne odražava nužno stav Europske unije. Europska komisija nije odgovorna za bilo kakvu moguću upotrebu informacija sadržanih u ovoj publikaciji. Sve ilustracije dobivene su od sudjelujućih partnera (ako nije drugačije navedeno) i njihovo je reproduciranje u ovoj publikaciji odobreno.



CIVITAS PROSPERITY financirani su sredstvima iz programa Europske unije za istraživanje i inovativnost Horizon 2020 u okviru sporazuma o dodjeli bespovratnih sredstava 690636