



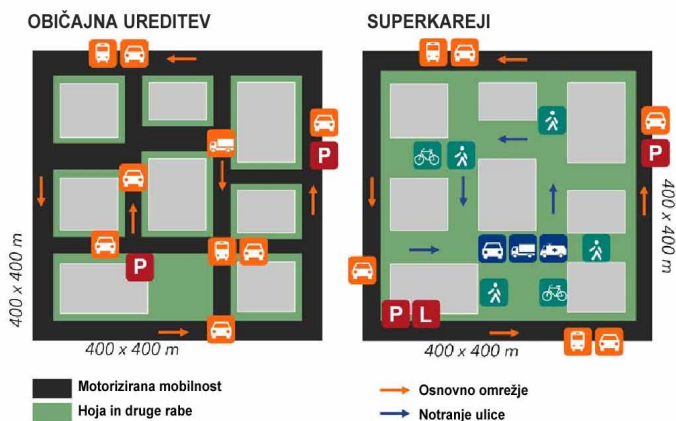
SUPERKAREJI (ang. superblocs) so inovativna urbanistična shema, katere namen je ponovno pridobiti javni prostor, ki so ga zasedli osebni avtomobili na ulicah, in ga vrniti ljudem. Superkareji spodbujajo družbeno življenje v soseskah z omogočanjem drugačnih rab javnega prostora, ne la za namene mobilnosti.

Opis problema

Pred najnovejšo fazo rasti in razvoja mesta Vitoria-Gasteiz (Baskija, Španija), ki se je začela v začetku 21. stoletja, je bila za mesto značilna močno razvita kultura hoje kot načina mobilnosti. Relativno majhno, kompaktno in plosko mestno tkivo je bilo idealno za nemotorizirani promet. Toda kulturo hoje sedaj ogroža povečan delež avtomobilov v razmerju med različnimi potovalnimi načini, ki je posledica rasti mesta do te mere, da je hoja postala manj konkurenčen potovalni način glede na potovalni čas.

Zato je glavnina javnega prostora v mestu trenutno namenjena osebnim avtomobilom (vozni pasovi, parkirna mesta itd.). Ko je bila končana prva analiza javnega prostora kot predhodna faza k oblikovanju mestne celostne prometne strategije, imenovane »Načrt za trajnostno mobilnost in javni prostor«, se je pokazalo, da je bilo več kot 70 % javnega prostora namenjenega izključno osebnim vozilom, čeprav je bilo v Vitoria-Gasteizu skoraj 70 % potovanj na običajni delovni dan opravljenih peš. Zato je bil Načrt za trajnostno mobilnost in javni prostor zasnovan tako, da se izrazito poveča prostor, namenjen peščem.

Ugotovili so tudi, da je bila več kot tretjina prebivalcev izpostavljena stopnji hrupa, ki je presejala tiste, ki jih priporoča Svetovna zdravstvena organizacija (WHO), poglavitni razlog za to pa so bili osebni avtomobili. Ti so bili tudi eden glavnih virov globalnih in lokalnih emisij, izmerjenih v mestu.



Kako deluje

Model superkarejev je daleč najpomembnejši element Načrta za trajnostno mobilnost in javni prostor mesta Vitoria-Gasteiz, ki je bil razvit leta 2009. Superkare je geografski prostor, ki pokriva več uličnih karejev (zgornja slika). Pri tem modelu je prostor znotraj superkareja rezerviran za pešce in kolesarje. Osebni avtomobili in javni potniški promet (JPP) so omejeni na ulice, ki obkrožajo te kareje (tako imenovane glavne ceste).

Na podlagi te sheme je mesto določilo nov okvir za mobilnost in urbani prostor. Zajema 77 superkarejev, ki se bodo postopoma urejali v skladu s to shemo. Ta preliminarna študija zagotavlja orodja za oceno in načrtovanje končne oblike ter izvedbe vsakega superkareja, pri tem pa dopušča integracijo z drugimi predlaganimi ukrepi za izboljšanje mobilnosti v mestu, kot so novo omrežje JPP, omejitve dostopa do središča mesta, nova ureditev semaforizacije za novo omrežje JPP, izvedba novega omrežja pešpoti in kolesarskih stez, logistika mestnega tovornega prometa itd.

V tem pogledu je vsaka prenova ulic, izvedena v zadnjih letih, potekala v skladu z omenjenim okvirom.

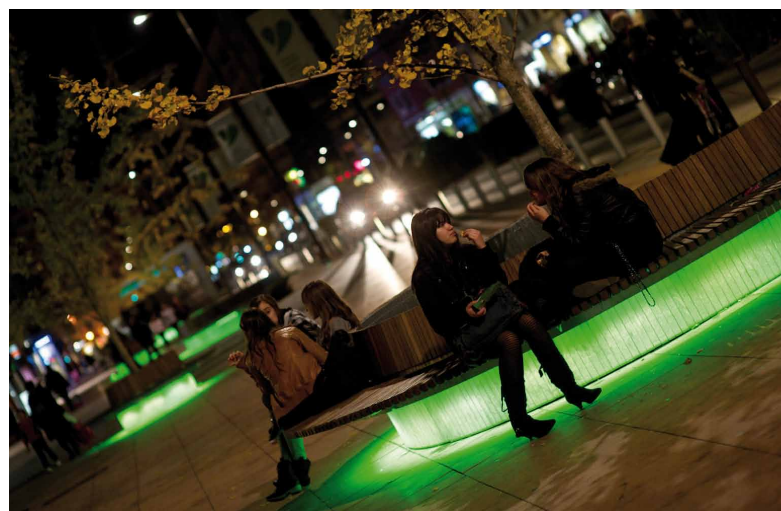


Primer izvedbe superkareja v Vitoria-Gasteizu – ulica Prado

Koristi in kdo jih je deležen

Glavni cilji modela superkarejev so bili ponovna pridobitev javnega prostora za pešce (zmanjšati njegovo zasedenost z osebnimi avtomobili), zmanjšanje onesnaženosti s hrupom in izpusti škodljivih plinov, omogočanje večje raznolikosti dejavnosti in boljše dostopnosti na območju, kjer so bili izvedeni ti posegi, spodbujanje JPP in tudi izboljšanje prometne varnosti.

Površina za pešce v pilotnem superkareju, ki je zahteval obsežna javna dela, se je povečala s 45 % celotne površine pred posegom na 74 % po njem. Raven hrupa, izmerjena na demonstracijskem območju, se je znižala s 66,50 dBA na 61,00 dBA. Ti rezultati so neposredno povezani z manjšim številom motornih vozil na tem območju. Zmanjšale so se tudi ravni CO₂ (za 42 %), NO_x (za 42 %) in delcev PM₁₀ (za 38 %).



Primer izvedbe superkareja v Vitoria-Gasteizu – ulica Sancho el Sabio

Slabosti in nevarnosti

Visoki stroški takšnih projektov bi lahko pomenili oviro, vendar je zaradi finančnih omejitev po letu 2008 mestna občina prilagodila načrt in tako omogočila relativno poceni izvedbo vseh superkarejev v mestnem središču. Načrt je temeljil na

določitvi ulic z nizkimi omejitvami hitrosti in izvedbo talnih in drugih označb, ki so motorizirana vozila prisile, da prilagodijo svojo hitrost hitrosti pešcev in kolesarjev. K zelenemu zmanjšanju hitrosti avtomobilov je prispevala tudi postavitev različnih nizkocenovnih uličnih elementov (ulični količki, cvetlična korita ipd.). V skladu s temi merili je bila spremenjena načrtovana ureditev superkarejev, ki so skupaj vključevali 47 ulic.

Analiza deležnikov – kdo so gonilci in kdo nasprotniki

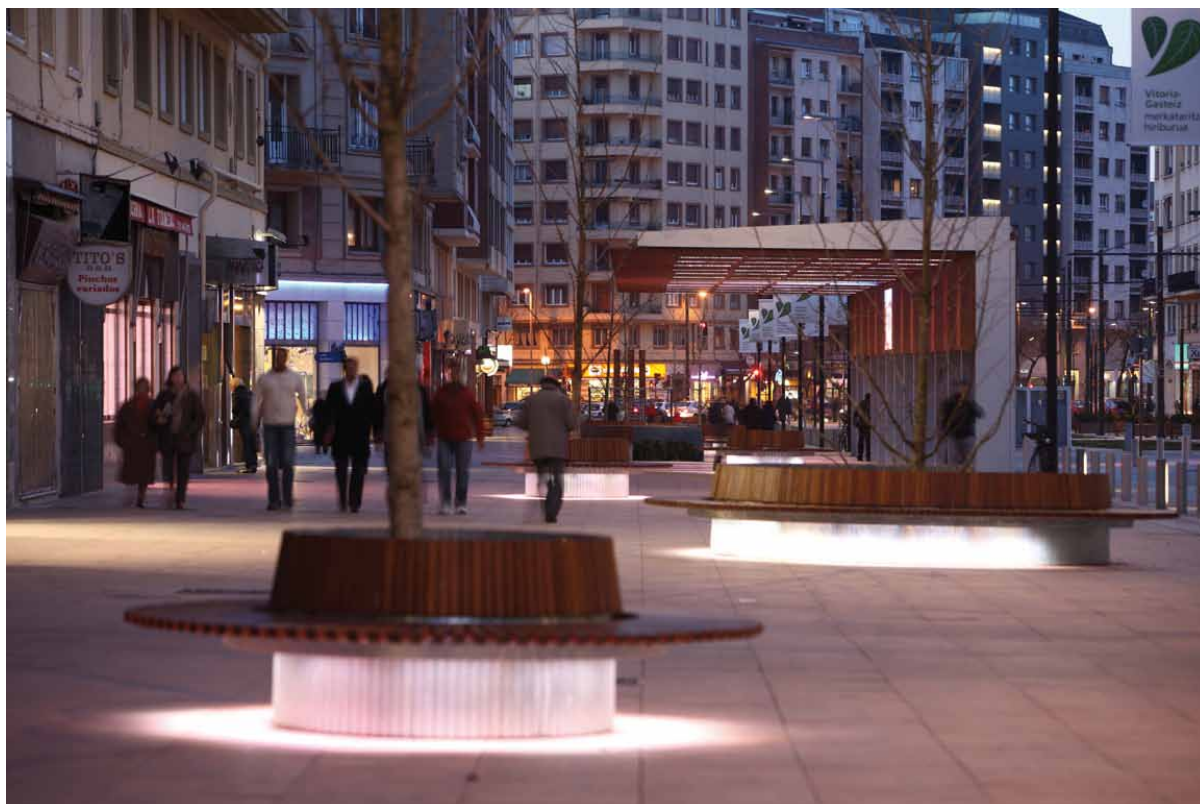
Od septembra 2008 se je stalna delovna skupina enkrat na teden sestajala s tehničnimi strokovnjaki in politiki, da bi zagotovila čim enotnejše soglasje glede ukrepov, ki jih je bilo treba izvesti.

Razvoj povsem novega omrežja JPP v skladu z modelom superkarejev je vzbudil precej zaskrbljenosti med prebivalci, ki jih je ta sprememba neposredno zadevala. Zato je mestna občina ves čas vzdrževala stike in organizirala posvetovanja z združenji stanovalcev in državljanov.

Precej zaskrbljenosti je povzročala tudi namera mesta, da zmanjša število uličnih parkirnih mest in razširi urejena plačljiva parkirišča v središču mesta. Do teh ukrepov so bili kritični tako meščani kot tudi nekatera združenja trgovcev.

Da bi se med prebivalci ustvarila večja naklonjenost novi kulturi trajnostne mobilnosti, je mesto pripravilo vsesplošno kampanjo obveščanja in osveščanja v zvezi z Načrtom za trajnostno mobilnost in javni prostor. Kampanja je obsegala oglaševanje v časopisih, na avtobusnih postajališčih, na prostem, po radiju, na spletu itd.

Na nekaj nasprotovanja konceptu so naleteli tudi pri mestnem tehničnem osebju in političnih deležnikih. Vendar se je po intenzivnih delovnih sestankih večina akterjev, vključenih v projekt urbane mobilnosti v Vitoria-Gasteizu, strinjala z modelom superkarejev in podpisala pakt za njegovo krepitev in podporo.



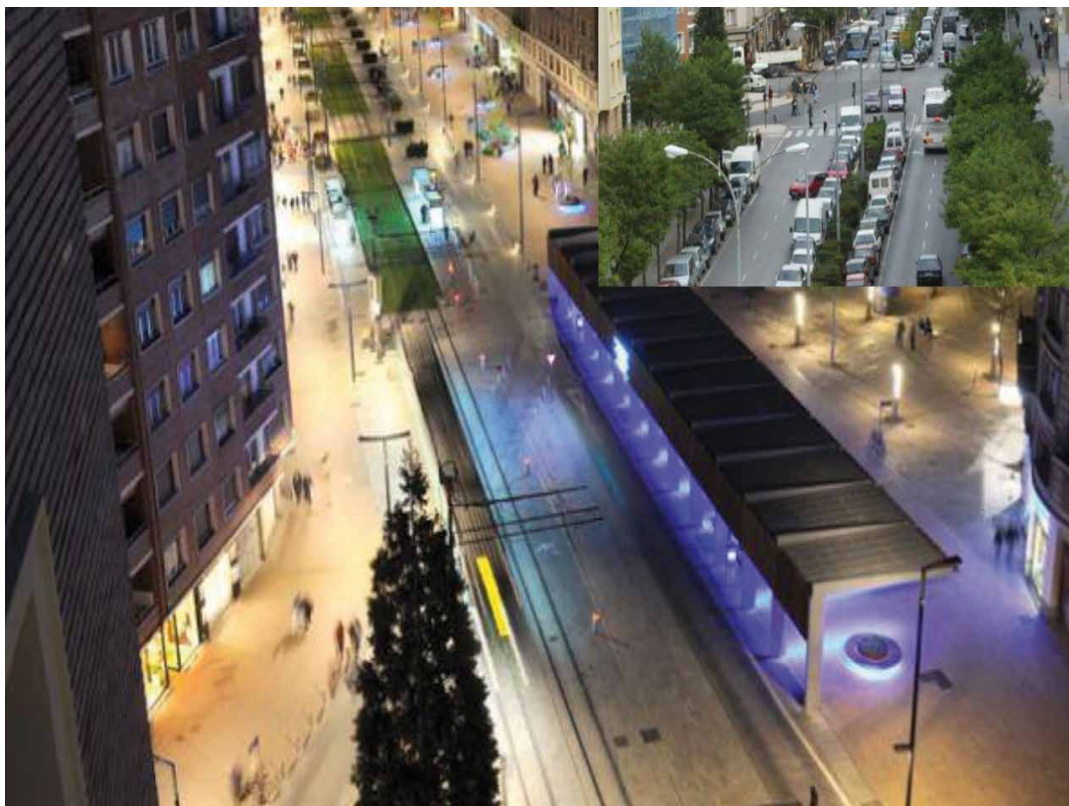
Primer izvedbe superkareja v Vitoria-Gasteizu – ulica Sancho el Sabio

Pravni okvir

Model superkarejev je glavni element Načrta za trajnostno mobilnost in javni prostor mesta Vitoria-Gasteiz in bo vključen v glavni urbanistični načrt mesta, zato ga podpira in mu je prilagojena tudi lokalna zakonodaja.

Zaradi zapletene delitve pristojnosti v Baskiji je treba nekatere vidike tega modela in celostne prometne strategije uskladiti tudi z drugimi upravnimi oblastmi. Natančneje, ceste in mo

bilnost zunaj mestnega jedra upravljajo provincialne oblasti, tramvajsko storitve so v rokah regionalne vlade, velike infrastrukturne sisteme, kot je medkrajevna železniška infrastruktura, pa nadzoruje španska vlada.



Izvedba superkareja v Vitoria-Gasteizu – ulica Sancho el Sabio, prej in potem

Možne mestne politike

Model superkarejev zmanjša prostor za osebna vozila in bistveno spremeni strukturo javnega prostora, hkrati pa pomeni veliko naložbo, zato je v veliki meri odvisen od političnih odločitev.

Da bi se doseglo soglasje za njegovo izvedbo, se mora lokalna politična oblast najprej strinjati z modelom in pridobiti podporo drugih političnih strank.

Model se lahko prilagodi trenutnim razmeram: oblikovalci politik se lahko odločijo za radikalne spremembe, toda če je opozicija močna, proračun pa skop, se lahko uporabi prehodna metoda, po kateri se izvedejo hitrejše, manjše in cenejše spremembe (na primer s signalizacijo in barvanjem), ne da bi pri tem pozabili na glavni cilj.

Kdo (v mestni upravi) se mora ukvarjati s tem

Mesto ima stalno delovno skupino, sestavljeno iz tehničnega osebja iz različnih oddelkov, ki se ukvarjajo s prometom in mobilnostjo v mestu. Koordinira jo Center za okoljske študije (CEA) mesta Vitoria-Gasteiz, ki je del mestne strukture, vendar ima lastne pristojnosti.

V delovni skupini sodelujejo oddelek za urbanizem, oddelek za okolje, prometna služba, lokalna policija in lokalno javno prevozno podjetje (TUVISA). Na sestankih sodelujejo tudi politični predstavniki teh mestnih upravljaljskih struktur.

O vidikih, ki presegajo pristojnosti lokalnih organov, se ne razpravlja na mestni ravni, temveč v okviru forumov na provincialni ali regionalni ravni.



Primera izvedbe superkarejev v Vitoria-Gasteizu, prej in potem

Dobre/slabe prakse (kratki primeri)

Vključevanje kolesarjenja v shemo superkarejev (ločene kolesarske steze na zunanjih glavnih ulicah, integracija in umirjanje prometa na notranjih ulicah) spodbuja uporabo koles in pripomore, da se kolesarji umaknejo s pločnikov. Ker pa infrastrukturne spremembe same po sebi ne rešujejo konfliktov med pešci in kolesarji, so potrebni tudi prisilni (policija) in izobraževalni ukrepi.

Novo omrežje JPP, nastalo na podlagi sheme superkarejev, je bilo optimizirano. Število linij se je zmanjšalo, hkrati pa so bile uvedene pogostejše in bolj direktne linije, zato se število potnikov še naprej povečuje. Še vedno pa ni rešen problem prometnih povezav do nekaterih industrijskih con na obrobju mesta (kjer osebni avtomobil ostaja prevladujoč potovalni način).

Časovni okvir

Razvoj sheme superkarejev zahteva dolgoročna prizadevanja. Integrirati jo je treba v CPS, nje-
no uresničevanje pa bo trajalo več let. V Vitoria-
Gasteizu se je njeno izvajanje začelo leta 2008,
trajalo pa bo najmanj do leta 2023.



Primer izvedbe superkareja v Vitoria-Gasteizu – ulica Fermin Lasuen

Stroški

Če se uporabi radikalen pristop, so stroški zelo visoki, ker ukrepi vplivajo na celotno strukturo mesta. Popolnoma je treba preurediti ulice, preoblikovati omrežje JPP, zgraditi podzemna parkirnišča itd.

V Vitoria-Gasteizu zaradi krize v zadnjih nekaj letih takšnih ukrepov ni bilo mogoče izvajati v enakem obsegu kot na začetku uresničevanja mestnega Načrta za trajnostno mobilnost in jav

ni prostor. Nadaljnja dela v okviru superkarejev bo treba izvesti z inženirsko manj zahtevnimi (in cenejšimi) ukrepi.

Odprta vprašanja

S širitvijo mesta in daljšanjem povprečnih potovanj so mestne oblasti pred izzivom, kako uporabiti model superkarejev v novih soseskah na obrobju mesta.

Potrebe po mobilnosti so posledica težav z dostopnostjo (ljudje se morajo premikati in izbrati določen potovalni način glede na to, kje delajo, se družijo, nakupujejo itd.), zato postane očitno, da prostorska ločenost dejavnosti deluje v nasprotju z želenim spodbujanjem aktivne mobilnosti in prispeva k ohranjanju osebnega avtomobila kot glavnega potovalnega načina. Zato je urbanistično načrtovanje ključno področje, ki se ga je treba lotiti, ko gre za mobilnost.

Možen prihodnji razvoj

Superkareji bi morali biti jedro celostnih prometnih strategij, zato je njihov razvoj odvisen od politične volje za trajnostno izboljšanje mobilnosti v mestih.

Kam in kako se umešča v CPS

Model superkarejev je glavni koncept (ogrodje) celostne prometne strategije mesta Vitoria-Gasteiz.

Kontakt

Juan Carlos Escudero - Jefe del Area de In-formacion e Innovaci6n para la Sostenibilidad Iraunkortasunerako Informazio eta Berrikuntza Arloko Nagusia
 Ingurugiro Gaietarako Ikastegia Centro de Estudios Ambientales
 Tel. +34 945161616
 Faks: +34 945162695
 E-pošta: jcescudero@vitoria-gasteiz.org
 Spletna stran: www.vitoria-gasteiz.org

PRAVNO OBVESTILO: Avtorji so v celoti odgovorni za vsebino te publikacije, ki ne izraža nujno mnenja Evropske unije. Evropska komisija ni odgovorna za uporabo informacij iz te publikacije.

Vse slike v njej so zagotovili partnerji (razen če je drugače navedeno) in so objavljene z njihovim dovoljenjem.



Projekt CIVITAS PROSPERITY je prejel finančna sredstva iz programa Evropske unije za raziskave in inovacije Horizon 2020 po sporazumu o nepovratnih sredstvih št. 690636.