



Superblocurile reprezintă un sistem inovator de planificare urbană, care vizează recuperarea spațiului public stradal acaparat de automobilele personale și redarea acestuia oamenilor. Superblocurile favorizează viața socială a cartierelor, permițând utilizări diferite ale spațiului public pe lângă aceea de suport al mobilității.

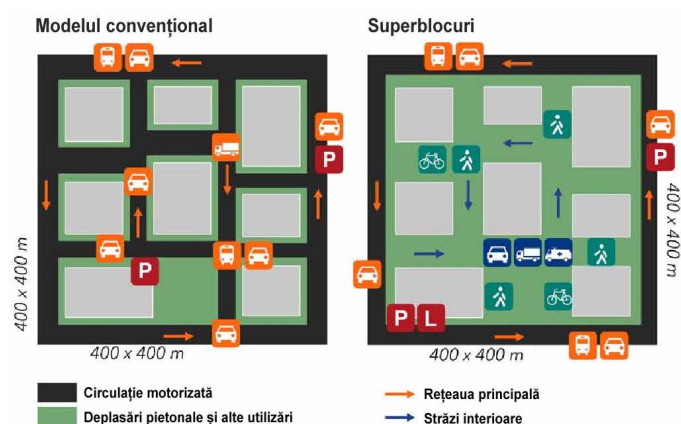
Descrierea problemei

Anterior recentei etape de creștere și dezvoltare urbană, de la începutul secolului al XXI-lea, orașul Vitoria-Gasteiz (Țara Bascilor, Spania) a fost caracterizat de o solidă cultură a mobilității pietonale. Țesutul urban cu dimensiuni relativ reduse, compact și plan oferea un cadru ideal pentru transportul nemotorizat. Totuși, în prezent, această cultură este amenințată de creșterea numărului de automobile personale în cadrul distribuției modale, ca urmare a faptului că localitatea s-a extins într-o asemenea măsură încât deplasările pietonale nu mai sunt la fel de competitive din punctul de vedere al duratei călătoriilor.

Din acest motiv, la ora actuală, cea mai mare parte a spațiului public din Vitoria-Gasteiz este destinat automobilelor personale (benzi de circulație, spații de parcare, etc.). Atunci când a fost realizată pentru prima dată o analiză a spațiului public, ca etapă premergătoare conceperii noului Plan de Mobilitate Urbană Durabilă și Spațiu Public (PMUDSP), cifrele arătau că peste 70% din spațiu era rezervat exclusiv utilizării automobilelor personale, în ciuda faptului că aproape 70% din deplasările efectuate într-o zi de lucru obișnuită în Vitoria-Gasteiz se desfășurau pe jos. Ca urmare, PMUDSP a fost conceput în vederea extinderii drastice a spațiului pietonal.

În plus, s-a constatat că mai mult de o treime din populație se confrunta cu niveluri de zgomot mai mari decât cele recomandate de Organizația

Mondială a Sănătății (OMS) și că acest lucru era cauzat, în mare parte, de automobilele personale. În plus, acestea din urmă reprezentau una dintre principalele surse ale emisiilor globale și locale (de gaze), măsurate în cadrul orașului.



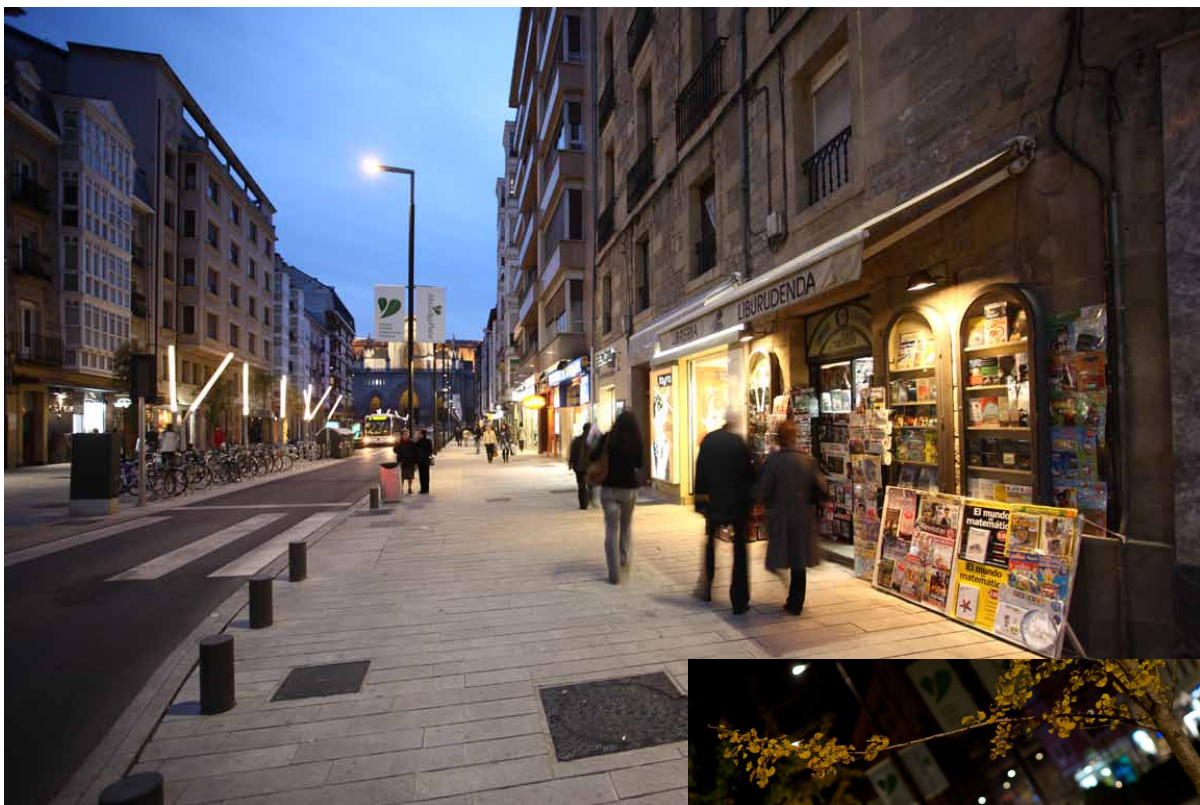
Descrierea problemei

Modelul superblocului reprezintă cheia de boltă a PMUDSP-ului Vitoria-Gasteiz, dezvoltat în 2009. Un superbloc este un spațiu geografic care acoperă mai multe blocuri urbane (figura de sus). Modelul acesta presupune rezervarea spațiului din interiorul superblocului pentru pietoni și bicicliști. Circulația automobilelor individuale și a transportului public este limitată la străzile din jurul acestor superblocuri (așa-numitele drumuri principale).

Urmând această schemă, Vitoria-Gasteiz a identificat un cadru nou pentru mobilitate și spațiu urban, compus din 77 de superblocuri, care vor fi introduse progresiv. Studiul preliminar a oferit instrumentele necesare pentru a evalua și planifica modelul final și pentru a implementa fiecare superbloc, permițând integrarea lucrărilor în alte măsuri propuse în vederea îmbunătățirii mobilității urbane, precum instituirea noii rețele de transport public, restricțiile privind accesul în

centrul oraşului, schimbarea semaforizării pentru a acorda prioritate mijloacelor de transport public, implementarea noii reţele de piste pentru pietoni şi biciclete, logistica transportului urban de marfă, etc.

Astfel, toate lucrările din ultimii ani de reabilitare a străzilor au fost efectuate în contextul menţionat anterior.



Un exemplu de superbloc implementat în Vitoria-Gasteiz; Strada Prado.



Beneficii şi beneficiari

Principalele obiective ale modelului superblocurilor au fost recuperarea spaţiului public pentru pietoni (reducerea gradului de ocupare de către automobilele personale) şi diminuarea atât a poluării fonice, cât şi a emisiilor de gaze nocive, pentru a permite o diversificare mai mare a activităţilor, îmbunătăţirea accesibilităţii în zona de intervenţie, promovarea transportului public şi, în cele din urmă, sporirea siguranţei rutiere.

Suprafaţa pietonală din cadrul superblocului-pilot a crescut de la 45% din suprafaţa totală, înainte de acţiune, la 74%, ulterior acesteia, fapt care a impus lucrări publice importante. În plus, nivelurile de zgomot, măsurate în zona demonstrativă, au scăzut de la 66,50 dBA la 61,00 dBA, după implementarea superblocului. Aceste rezultate sunt legate direct de reducerea numărului de vehicule motorizate din zonă. În această privinţă, s-a înregistrat o reducere de

42% a nivelului de CO₂, o scădere de 42% a celui de oxizi de azot și o diminuare de 38% a particulelor PM₁₀.

Dezavantaje, pericole

Costul ridicat pe care îl implică astfel de sisteme ar putea fi considerat un obstacol. Având în vedere constrângerile financiare care au apărut după 2008, municipalitatea a adaptat planurile astfel încât toate superblocurile din centrul orașului să poată fi realizate cu un cost relativ redus. Acest plan s-a bazat pe stabilirea și semnalizarea arterelor cu limită de viteză, pentru a obliga vehiculele motorizate să-și adapteze viteza la cea a pietonilor și bicicliștilor. În mod similar, instalarea cu un cost redus a diferite elemente la nivelul carosabilului (limitatoare de viteză, jardiniere stradale de mari dimensiuni, etc.) a contribuit la reducerea dorită a vitezei de deplasare a autovehiculelor. Planurile de superblocuri pentru un total de 47 de străzi au fost modificate conform acestor criterii.

Analiza părților interesate – cine sunt promotorii, cine sunt oponenții

Începând din septembrie 2008, un grup de lucru permanent a organizat întâlniri lunare cu tehnicieni și politicieni, pentru a asigura un consens în ceea ce privește măsurile care trebuiau aplicate.

Dezvoltarea unei rețele de transport public cu totul nouă, conform modelului superblocului, a stârnit îngrijorare în rândul cetățenilor direct afectați de schimbare. Din acest motiv, municipalitatea a ținut permanent legătura cu locuitorii și cu asociațiile de cetățeni și s-a consultat cu aceștia.

Reducerea numărului de locuri de parcare stradale și extinderea spațiului reglementat de parcare cu plată, în centrul orașului, au constituit o altă sursă de îngrijorare. Locuitorii și unele asociații de comercianți au criticat astfel de acțiuni

A fost concepută și lansată o campanie globală de comunicare și sensibilizare pentru SUMPSP,



ilagine din interiorul unui superbloc implementat în Vitoria-Gasteiz; Strada Sancho el Sabio

destinată promovării, în rândul cetățenilor, a unei percepții conceptuale favorabile unei noi culturi a mobilității durabile. Campania a inclus reclame în ziare, în zona adăposturilor din stațiile de autobuz, pe panouri publicitare exterioare, anunțuri difuzate la radio și pe Internet, etc.

Am întâmpinat și o oarecare opoziție față de acest concept în rândul unor actori politici și chiar a unor tehnicieni ai municipalității. Cu toate acestea, în urma unor sesiuni de lucru intensive, majoritatea agenților implicați în mobilitatea urbană a orașului Vitoria-Gasteiz au fost de acord cu modelul superblocurilor și au semnat un Pact de susținere a acestuia.



Implemented superbloc in Vitoria-Gasteiz; Sancho el Sabio Street. Before and after.

Cadrul legal

Modelul superblocului reprezintă principala componentă a SUMPSP-ului pentru Vitoria-Gasteiz și va fi integrat în masterplanul orașului, beneficiind astfel de sprijinul deplin al legilor și regulamentelor locale.

Din cauza rețelei complexe de distribuție a energiei electrice din Țara Bascilor, există unele aspecte ale modelului și planului care trebuie convenite cu alte administrații. În mod specific, drumurile și mobilitatea din afara centrului

orașului sunt gestionate de autoritățile provinciale; rețeaua de tramvaie de autoritățile regionale și infrastructurile mari, precum liniile feroviare interurbane și drumurile naționale, sunt controlate de guvernul spaniol.

Opțiuni de politici pentru orașe

Modelul superblocului reduce spațiul destinat automobilelor personale și schimbă dramatic structura spațiului public, implicând totodată investiții majore, astfel este supus în mare măsură deciziilor politice.

În primul rând, edilii locali trebuie să fie de acord cu modelul și să obțină sprijinul altor partide pentru a ajunge la un consens cu privire la implementarea sa.

Acest model poate fi modificat, fiind adaptat stării actuale. Decidenții politici pot hotărî adoptarea unor schimbări radicale, dar, dacă opoziția este puternică și bugetul sărac, poate fi aplicată o metodologie de tranziție, implicând acțiuni mai rapide, de mai mică anvergură și mai puțin costisitoare (de exemplu, folosind semnalizarea și marcajele rutiere), fără a pierde din vedere obiectivul principal.

First of all, local politicians must agree with the model and get the support of other political parties, to reach a consensus about its implementation.

Persoanele (din administrația orașului) care se ocupă de acest sistem

Orașul dispune de un grup de lucru permanent, alcătuit din personalul tehnic din diversele departamente care se ocupă de transport și mobilitatea urbană. Grupul de lucru este coordonat de Centrul pentru Studii de Mediu (Centro de Estudios Ambientales - CEA) al Vitoria-Gasteiz, o entitate care face parte din structura municipală, dar care are competențe proprii.

Participantii la grupul de lucru sunt: Departamentul de Planificare Urbană, Departamentul de Mediu, Serviciul Circulație Rutieră, Poliția Locală și societatea de transport public local (TUVISA). Reprezentanții politici ai acestor structuri municipale participă, de asemenea, la întâlniri.

Aspectele care presupun competențe ce depășesc sfera locală sunt discutate în afara municipalității, la nivelul forumurilor provinciei sau regiunii.



Străzi aferente superblocurilor implementate în Vitoria-Gasteiz. Înainte și după

Bune/rele practici (exemple succinte)

Includerea mersului cu bicicleta în sistemul superblocurilor (benzi separate pentru biciclete pe străzile principale exterioare, integrarea și calmarea traficului pe străzile interioare) încurajează folosirea bicicletelor și permite cicliștilor să elibereze trotuarele. Cu toate acestea, schimbările de infrastructură nu sunt suficiente, în sine, pentru a rezolva conflictul pietoni-cicliști, fiind necesare măsuri de reglementare (polițienești) și educaționale.

Noua rețea de transport public, care rezultă din sistemul superblocurilor, a fost optimizată, fiind redus numărul de linii de transport, punând totodată la dispoziție linii mai frecvente și

mai directe; în consecință, numărul pasagerilor este în continuă creștere. Cu toate acestea, la ora actuală, noua rețea nu rezolvă problema accesibilității unor zone industriale situate la periferia urbană (unde autoturismele personale rămân modalitatea de transport preferată).

Calendar

Dezvoltarea sistemului superblocurilor presupune un efort pe termen lung. Acesta trebuie să fie integrat în PMUD, iar implementarea lui va dura câțiva ani. În Vitoria-Gasteiz, a început punerea în aplicare a sistemului în 2008 și va dura cel puțin până în 2023.



Imagine din cadrul unui superbloc implementat în Vitoria-Gasteiz; Strada Fermin Lasue

Costuri

Dacă se folosește o abordare radicală, costurile sunt foarte ridicate, deoarece acțiunile afectează întreaga structură a orașului. Este necesar ca străzile să fie reconfigurate în totalitate, rețeaua de transport public să fie reconceptuată, să fie create locuri de parcare subterane, etc.

În această privință, în contextul actualei crize economice, în ultimii ani nu a fost posibil ca în Vitoria-Gasteiz să fie implementate astfel de măsuri în aceeași manieră în care au fost adoptate în etapa inițială a SUMPSP-ului orașului. Va fi necesar ca lucrările suplimentare din cadrul superblocurilor să fie realizate prin acțiuni care implică mai puțină proiectare (și care sunt mai puțin oneroase).

Întrebări deschise

Pe măsură ce orașul se extinde și distanțele medii parcurse devin mai lungi, nu este prea clar cum poate fi aplicat modelul superblocurilor în cartierele noi, situate la periferie.

Necesitățile care țin de mobilitate sunt rezultatul problemelor legate de accesibilitate (oamenii au nevoie să se deplaseze și aleg un anumit mijloc de transport, în funcție de locul unde lucrează, socializează, merg la cumpărături, etc.), astfel încât devine evident că separarea activităților acționează împotriva promovării mobilității active avute în vedere și contribuie la menținerea automobilelor personale ca mijloc de transport principal. Prin urmare, planificarea urbană reprezintă factorul-cheie care trebuie abordat în procesul de soluționare a problemei mobilității.

Posibile evoluții viitoare

Având în vedere că superblocurile ar trebui să constituie componenta esențială a PMUD-ului, dezvoltarea lor depinde de voința politică de a îmbunătăți mobilitatea orașelor într-o manieră durabilă.

Cum și unde se încadrează într-un PMUD

Modelul superblocurilor este conceptul principal (coloana vertebrală) care stă la baza PMUD-ului orașului Vitoria-Gasteiz.

Contact

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

RĂSPUNDERE LEGALĂ: Autorii își asumă întreaga răspundere pentru conținutul acestei publicații. Aceasta nu reflectă neapărat opinia Uniunii Europene. Comisia Europeană nu este responsabilă pentru vreo utilizare a informației conținute aici. Toate imaginile au fost puse la dispoziție de către parteneri (dacă nu este menționat altfel) și au aprobarea pentru a fi reproduse în această publicație.



CIVITAS PROSPERITY a primit finanțare prin Programul Uniunii Europene pentru cercetare și inovare Horizon 2020, număr grant 690636.