



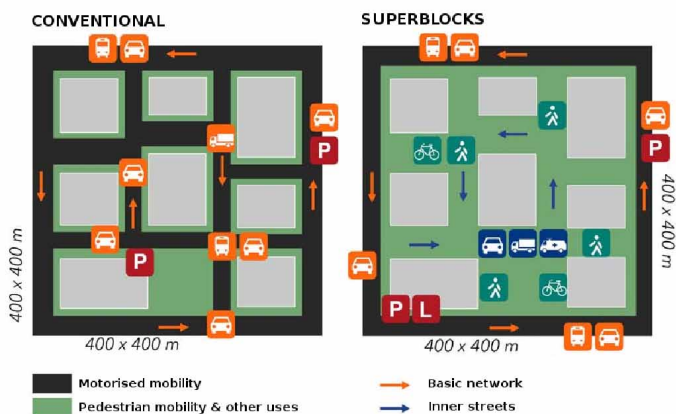
Superbloky jsou inovativním schématem urbanistického plánování pro obnovení života v ulicích, který byl utlumen pohybem a parkováním vozidel. Superbloky podporují sousedské společenské vztahy, neboť umožňují různá využití veřejného prostoru, než jen pro dopravu.

## Popis problému

Před nedávnou fází rozvoje města, která začala na počátku 21. století, se Vitoria-Gasteiz (Baskicko, Španělsko) vyznačovala silnou kulturou pěší dopravy. Relativně malá, kompaktní a plochá městská oblast nabízí ideální prostředí pro nemotorizovanou dopravu. Tato kultura je však nyní ohrožena nárůstem automobilové dopravy v důsledku růstu na velikost města, což chůzi znevýhodňuje z hlediska konkurenceschopnosti ve smyslu cestovního času.

Z tohoto důvodu je hlavní část veřejného prostoru ve městě Vitoria-Gasteiz v současné době věnována soukromým automobilům (jízdni pruhy, parkoviště atd.). Když byla dokončena první analýza veřejného prostoru jako předběžný krok k vytvoření plánu udržitelné městské mobility a veřejného prostoru (SUMPSP), údaje ukázaly, že více než 70 % prostoru bylo vyhrazeno pro výhradní užívání osobních automobilů, i když téměř 70 % mobility v typické pracovní dny ve Vitoria-Gasteiz je pěšky. V důsledku toho byl projekt SUMPSP navržen tak, aby výrazně rozšířil prostor pro chodce.

Kromě toho bylo zaznamenáno, že více než třetina obyvatelstva měla hladiny hluku nad úrovněmi doporučenými Světovou zdravotnickou organizací (WHO) a že to bylo z velké části důsledkem provozu soukromých automobilů. Vedle toho byly automobily jedním z hlavních zdrojů imisí měřených uvnitř města.



## Jak to funguje

Model superbloku představuje nejlepší dílo z plánu SUMPSP Vitoria-Gasteiz, zpracovaného v roce 2009. Superblok je geografický prostor, který pokrývá několik městských bloků (viz obrázek výše). Model superbloku vyhrazuje prostor uvnitř superbloku pro chodce a cyklisty. Soukromé automobily a hromadná doprava jsou omezeny na ulice kolem těchto bloků (tzv. Hlavní silnice/sběrné komunikace).

V souladu s tímto systémem město Vitoria-Gasteiz určilo nový rámec pro mobilitu a městský prostor složený ze 77 superbloků, které budou postupně implementovány. Tato předběžná studie poskytuje nástroje k posouzení a plánování konečného návrhu a implementace každého ze superbloků, což umožňuje integraci prací s dalšími opatřeními navrženými ke zlepšení mobility ve městě, jako je implementace nové sítě veřejné dopravy, omezení přístupu do centra města, nové řízení křižovatek pro novou síť veřejné dopravy, implementaci nové sítě pro chodce a cyklisty, logistiku městské nákladní dopravy atd.

V této souvislosti každá rekonstrukce ulice, která byla provedena v posledních letech, se řídila výše zmíněným rámcem.



*Příklad nasazeného modelu superbloku v ulici Prado ve městě Vitoria-Gasteiz*

## Výhody - a pro koho jsou

Hlavními cíli modelu superbloku bylo obnovení veřejného prostoru pro chodce (snížení počtu osobních automobilů), snížení hluchnosti a škodlivých emisí plynů, umožnění větší rozmanitosti aktivit a lepší dostupnost v zasažené oblasti, podpora veřejné dopravy a také zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

Plocha pro pěší v pilotním superbloku, která vyžadovala významné zásahy, se zvýšila z 45 % celkové plochy před akcí na 74 %. Kromě toho hladiny hluku měřené v demonstrační oblasti byly po realizaci superbloku sníženy z 66,50 dBA na 61,00 dBA. Tyto výsledky jsou přímo spojeny se snížením počtu motorizovaných vozidel v zóně. V tomto ohledu došlo k 42% snížení emisí CO<sub>2</sub>, 42% snížení emisí NO<sub>x</sub> a 38% snížení částic PM<sub>10</sub>.



*Příklad zavedeného superbloku v ulici Sancho el Sabio ve Vitoria-Gasteiz.*



## Nevýhody, rizika

Vysoká cena za transformaci veřejného prostoru, kterou realizace vyžaduje, může být bariérou. Nicméně lze rozložit činnosti podle tohoto schématu do několika fází. V našem případě, po finanční krizi v roce 2008 a kvůli kontextu krize v místní ekonomice, město přizpůsobilo plány na realizaci všech superbloků v centru města, aniž by muselo vynaložit velké množství peněz na realizační práce a řešit velké změny ve struktuře ulic. Tento plán byl založen na definici a signalizaci ulic s nízkou rychlostí, aby přiměly motorizované vozy přizpůsobit svou rychlost chodcům a cyklistům. Stejně tak by instalace několika prvků na chodníku (nádoby s květinami atd.) přispěla k požadovanému snížení rychlosti vozidel. Intervenční plány pro celkem 47 ulic byly upraveny podle těchto kritérií.

## Analýza zájmových skupin – kdo jsou řidiči, kdo jsou jejich protivníci

Od září 2008 se stálá pracovní skupina scházela každý týden s techniky/úředníky a politiky, aby se zajistila silná shoda ohledně opatření, která mají být provedena.

Rozvoj úplné nové sítě veřejné dopravy podle modelu superblok vyvolal obavy mezi občany, kterých se změna přímo dotkla. Stálý kontakt s občanskými sdruženími udržovala obec.

Snížení počtu parkovacích míst na ulicích a rozšíření regulovaného placeného parkovacího místa v centru města bylo dalším zdrojem obav. Občané a některá sdružení obchodníků takové akce kritizovali.

Byla navržena a zahájena komunikační kampaň pro SUMPSP, aby vytvořila koncepční příznivé vnímání občanů k nové kultuře udržitelné mobility. Kampaň zahrnovala inzerci v novinách, autobusových přístřešcích, venkovní reklamě, rozhlase a internetu atd.

Nalezli jsme také určitý nesouhlas s koncepcí mezi městskými úředníky, techniky a politiky. Po intenzivních pracovních jednáních se však většina účastníků zabývajících se městskou mobilitou Vitoria-Gasteiz dohodla na modelu superbloků a podepsala pakt za účelem jeho posílení a podpory.



*Příklad nasazeného modelu superbloku v ulici Sancho el Sabio ve městě Vitoria-Gasteiz*

## Právní rámec

Model je hlavním dílem SUMPSP Vitoria-Gasteiz a bude začleněn do Urban master planu města, a proto má plnou podporu místních zákonů a předpisů.

Vzhledem ke komplexní distribuci elektrické energie v Baskicku existuje několik aspektů, které musí být dohodnuty s jinými správními orgány. Konkrétně silnice a mobilita mimo jádro města je spravována provincií; tramvajová zařízení jsou v rukou regionální vlády; a velké infrastruktury, jako jsou meziměstské vlakové linky a infrastruktury, jsou řízeny španělskou vládou.



*Příklad nasazeného modelu superbloku v ulici Sancho el Sabio ve městě Vitoria-Gasteiz, před a po*

## Politické možnosti pro města

Takový model snižuje prostor pro osobní automobily a dramaticky mění strukturu veřejného prostoru a představuje velkou inverzi rozpočtu, takže je velmi ovlivněn politickými rozhodnutími.

Za prvé, místní politická moc musí s tímto modelem souhlasit a získat podporu jiných politických stran, aby dosáhla konsenzu o jeho realizaci.

Model může být přizpůsoben aktuálnímu stavu: tvůrci politik se mohou rozhodnout uplatnit radikální změny, ale pokud je opozice silná a rozpočet je průměrný, lze použít přechodnou metodiku k provádění lehčích, menších a levnějších akcí (např. pomocí signalizace a malování) bez ztráty směru k hlavnímu cíli.



## Kdo (ve správě města) se s tím musí zabývat

Město má stálou pracovní skupinu složenou z technických pracovníků různých oddělení, která ovlivňují mobilitu města. Pracovní skupina je koordinována Centrem ekologických studií (CEA) Vitoria-Gasteiz, subjektu, který je součástí městské struktury, ale má vlastní pravomoci.

Účastníky pracovní skupiny jsou: oddělení městského plánování, oddělení životního prostředí, městské komunikace, místní policie a

místní společnost veřejné dopravy (TUVISA). Na schůzích se rovněž účastní političtí představitelé těchto městských struktur.

Aspekty týkající se pravomocí mimo místní působnost jsou projednávány mimo obec, na úrovni provincií nebo regionů.



*Nasazené superbloky ve městě Vitoria-Gasteiz, před a po*

## Dobré / špatné postupy (krátké příklady)

Integrace cyklorežimu do schématu superblok (segregované jízdní pruhy ve vnějších hlavních ulicích, integrace a zklidnění dopravy ve vnitřních ulicích) zvyšuje využití jízdního kola

a pomáhá cyklistům opustit chodníky. Infrastrukturní změny samy o sobě nevyřeší konflikt mezi pěšími a cyklisty a jsou potřebná regulační (policejní) a vzdělávací opatření.

Nová síť veřejné dopravy, která je výsledkem režimu superblok, byla optimalizována tak, aby

se počet linek snížil, a současně nabízel obě častější a přímé linky; v důsledku toho se stále zvyšuje počet cestujících. V současné době však nevyřeší mobilitu některých průmyslových sídel na okraji města (kde zůstává soukromý vůz jako preferovaný režim).

## Časový rámeček

Vývoj schématu superbloku je dlouhodobým úsilím. Musí být integrován do SUMP a jeho realizace bude trvat několik let. Ve Vitoria-Gasteiz byla realizace zahájena v roce 2008 a bude trvat nejméně do roku 2023.



*Příklad nasazeného superbloku v ulici Fermin Lasuen ve městě Vitoria-Gasteiz*

## Náklady

Pokud se používá radikální přístup, náklady jsou velmi vysoké, protože akce ovlivňují celou strukturu města. Ulice musí být kompletně zrekonstruovány, síť veřejné dopravy musí být přepracována, musí být vytvořeny podzemní parkoviště atd.

V tomto ohledu ve Vitoria-Gasteiz na pozadí ekonomické krize nebylo možné v posledních letech provádět tyto druhy opatření stejně jako

ty, které byly prováděny na počátku SUMPSP. Další práce v rámci superbloku budou muset být provedeny lehčími (a levnějšími) akcemi.

## Otevřené otázky

Vzhledem k tomu, že se město rozšiřuje a průměrné vzdálenosti jsou delší, představuje řešení způsobu použití modelu superblok v nových čtvrtích, které se nacházejí na periferii, opravdovou výzvu.

Potřeba mobility je výsledkem problémů s dostupností (lidé se musí pohybovat a volit určitý způsob dopravy v závislosti na tom, kde pracují, společensky žijí, nakupují atd.), Takže je zřejmé, že segregace činností působí proti požadované podpoře aktivní mobility a pomáhá udržovat soukromé vozidlo jako hlavní způsob dopravy. Urbanistické plánování proto představuje klíčový faktor, který je třeba řešit při řešení mobility.

## Možný budoucí rozvoj

Protože jsou superbloky jádrem SUMPu, závisí jejich rozvoj na politické vůli pro zlepšení mobility ve městech udržitelným způsobem.

## Jak a kde se v SUMPu superbloky hodí

Model superbloku je hlavním konceptem (páteří) SUMPu města Vitoria-Gasteiz.

## 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](mailto:jcescudero@vitoria-gasteiz.org)  
 Internet [www.vitoria-gasteiz.org](http://www.vitoria-gasteiz.org)

**PRÁVNÍ UPOZORNĚNÍ:** Za obsah této publikace nesou odpovědnost výhradně autoři. To nutně neodráží stanovisko Evropské unie. Evropská komise není zodpovědná za jakékoli použití informací obsažených v této příručce. Všechny snímky jsou poskytovány příslušnými partnery (pokud není uvedeno jinak) a jsou schváleny pro reprodukci v této publikaci



CIVITAS PROSPERITY čerpá z fondů evropského výzkumného a inovačního programu Horizon 2020, číslo grantové smlouvy 690636.