



A szuperblokk (vagy szupertömb) olyan innovatív várostervezési rendszer, amely a személygépkocsik által elfoglalt közterületeket visszahozza az embereknek. A szuperblokk modell célja egy-egy városrész társadalmi életének fellendítése a közterületek különféle - nemcsak mobilitási - funkciójú használatával.

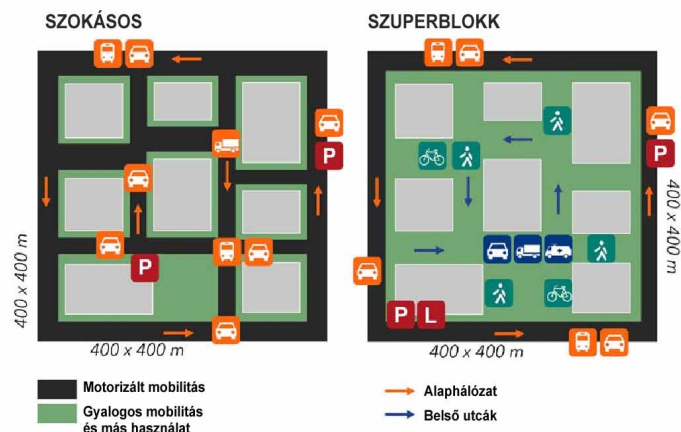
A probléma leírása

A városfejlődés és -növekedés 21. század elején kezdődött, legújabb szakasza előtt a spanyolországi Baszkföldön található Vitoria-Gasteiz városát erőteljes gyalogos mobilitási kultúra jellemezte. A viszonylag kis kiterjedésű, sűrű, és sík területen fekvő városszövet ideális körülményeket teremtett a nem motorizált közlekedés számára. Ezt a kultúrát azonban veszélybe sodorta, hogy a közlekedési módok munkamegosztásában jelentősen megemelkedett a személygépkocsi részaránya, mivel a város terjeszkedése miatt a gyalogos közlekedés időben már kevésbé versenyképes.

Vitoria-Gasteiz közterületeinek nagy részét emiatt jelenleg a személygépkocsiknak tartják fenn forgalmi sávok, parkolóhelyek stb. formájában. Amikor az új Fenntartható városi mobilitási és közterület-használati terv (SUMPSP) részeként elkészült az első elemzés a közterületek használatáról, az adatok azt mutatták, hogy a közterületek több mint 70 %-át a személygépkocsik kizárólagos használatára tartják fenn, annak ellenére, hogy egy átlagos munkanapon a városban megtett utazások közel 70 %-a gyalogosan történik. Ez alapján a SUMPSP tervezésekor a gyalogosok számára használható közterületek drasztikus bővítésére törekedtek.

Az is kiderült, hogy a lakosság több mint harmada a WHO által ajánlottnál magasabb zajterhelésnek van kitéve, és ez jórészt a személygépkocsi

csik számlájára írható. Emellett a személygépkocsik felelősek a városban mérhető, globális és helyi légszennyezés jelentős részéért is.



Hogyan működik?

A szuperblokk modell a Vitoria-Gasteiz városa által 2009-ben kidolgozott SUMPSP kulcseleme. A szuperblokk olyan földrajzi terület, amely több városi háztömböt foglal magába (lásd a fenti ábrát). A szuperblokk belső területe a gyalogos és kerékpáros forgalom számára van fenntartva, míg a személygépkocsik és a közösségi közlekedés forgalma a blokkot határoló utcákra (a főutakra) korlátozódik.

Ennek a rendszernek megfelelően Vitoria-Gasteiz egy új, 77 szuperblokkra épülő mobilitási és városrendezési kerettervet dolgozott ki, melyet fokozatosan valósítanak meg. Ezen előzetes tanulmány alapján megtervezhetők és értékelhetők az egyes szuperblokkok részletes tervei és azok megvalósítása, és a munkálatoikat össze tudják hangolni a városi mobilitás javítását célzó más intézkedésekkel, amilyen például az új közösségi közlekedési hálózat, a belvárosi forgalomkorlátozás, a közösségi közlekedést előnyben részesítő új jelzőlámparendszer, az új gyalogos és kerékpáros hálózat kiépítése,

a városi teherszállítás és logisztika megszervezése stb.

Az utóbbi években minden útfelújítási munka ennek a kerettervnek megfelelően történt.



A Prado utca, a Vitoria-Gasteizben kialakított egyik szuperblokk része

Előnyök – és azok kedvezményezettjei

A szuperblokk modell legfőbb célkitűzései a következők voltak: a közterületek visszaszerzése a gyalogosok számára (a személygépkocsik által elfoglalt terület csökkentése), a zaj- és légszennyezés mérséklése, a beavatkozásokkal érintett területen változatosabb tevékenységek lehetővé tétele és a megközelíthetőség javítása, a közösségi közlekedés népszerűsítése, valamint a közlekedésbiztonság javítása.

Az első szuperblokkban a gyalogosok számára fenntartott felületek aránya a beavatkozás hatására 45 %-ról 74 %-ra növekedett, ami jelentős munkálatokat tett szükségessé. Emellett a mintaterületen mért zajszint 66,50 dBA-ról 61,00 dBA-ra csökkent a szuperblokk kialakítását követően. A szuperblokk bevezetése a CO₂ és a NOx szintek 42 %-os, illetve a PM10 részecskék

38 %-os csökkenését hozta. Ezek az eredmények közvetlen összefüggésben állnak a gépjárművek számának csökkenésével a területen.



A Sancho el Sabio utca, a Vitoria-Gasteizben kialakított egyik szuperblokk része

Hátrányok, veszélyek

A szuperblokkok kialakításának magas költségei akadályt jelenthetnek, ugyanakkor 2008 után a pénzügyi korlátok miatt az önkormányzat átalakította a városközpontban kialakítandó szuperblokkok terveit úgy, hogy azok viszonylag olcsón megvalósíthatók legyenek. Ehhez arra volt szükség, hogy meghatározzák az alacsony sebességű utcák fogalmát és kijelöljék őket, arra kényszerítve a gépjárművezetőket, hogy sebességüket a gyalogosokéhoz és a kerékpárosokéhoz igazítsák. Emellett különböző, alacsony költségű elemeket helyeztek ki az utcákra (pollerek, nagyméretű virágládák stb.), amelyek hozzájárultak a kívánt sebességcsökkenés eléréséhez. Összesen 47 utca szuperblokk-terveit módosították ezen szempontok szerint.

Az érdekelték elemzése – kik a támogatók és az ellenzők?

2008 szeptemberében egy állandó munkacsoport jött létre, amely hetente találkozott műszaki szakemberekkel és politikusokkal annak érdekében, hogy konszenzus alakuljon ki a bevezetendő intézkedésekről.

A szuperblokk modellt követő, teljesen új közösségi közlekedési hálózat kialakítása aggodalmat keltett a változás által közvetlenül érintett polgároknál. Ezért az önkormányzat folyamatosan kapcsolatot tartott és konzultált a lakosság és a polgárok szervezeteivel.

Ugyancsak aggodalmat keltett a közterületi parkolóhelyek számának csökkentése és a városközponti fizetőparkoló övezet kiterjesztése. Egyes polgárok és az üzlettulajdonosok egyes szervezetei kritizálták ezeket a terveket.

A SUMPSP kapcsán átfogó kommunikációs és figyelemfelhívó kampányt terveztek meg és indítottak el a városlakók körében annak érdekében, hogy a fenntartható mobilitás új kultúrája terén kedvező közvélekedés kialakulását segítsék elő. A kampány részeként hirdetések jelentek meg többek között újságokban, autóbuszmegállóknál, közterületeken, a rádióban és az interneten.

A koncepcióval kapcsolatban tapasztalható volt némi ellenállás az önkormányzat saját műszaki gárdája és politikai szereplők részéről is. Az intenzív munkaüléseket követően azonban a vá-



A Sancho el Sabio utca, a Vitoria-Gasteizben kialakított egyik szuperblokk része

rosi mobilitás legtöbb érintett szereplője elfogadta a szuperblokk modell alkalmazását, és aláírtak egy megállapodást, amelyben kifejezték a projekt iránti támogatásukat.

Jogi keretek

A szuperblokk modell Vitoria-Gasteiz SUMPSP tervének központi eleme, amely a város rendezési tervének is részét fogja képezni, így a helyi törvényeknek és rendeleteknek teljes mértékben megfelel.

A Baszkföldre jellemző összetett hatásköri struktúra miatt a modell és a terv egyes elemeit további hivatalos szerveknek is jóvá kell hagyniuk. Nevezetesen, a városmagon kívül eső utak és közlekedés tartományi hatáskörbe tartoznak, a villamoshálózat a baszkföldi kormányzat kezében van, míg a jelentősebb infrastrukturális elemeket, így a távolsági vasútvonalakat és az országos közutakat a spanyol kormány felügyeli.



A Sancho el Sabio utca, a Vitoria-Gasteizben kialakított egyik szuperblokk része. Előtte és utána

A városok szakpolitikai lehetőségei

A szuperblokk modell alkalmazása csökkenti a személygépkocsik által elfoglalt területet, radikálisan átalakítja a közterület struktúráját, és jelentős beruházással jár, ezért a politikai döntések jelentős szerepet játszanak a megvalósításában.

Először is arra van szükség, hogy a helyi politikusok elfogadják a modellt, és megszerezzék

más politikai pártok támogatását is, hogy konszenzus alakuljon ki az alkalmazásáról.

A modell az adott viszonyoknak megfelelően testre szabható: a politikai döntéshozók választhatnak radikális változást hozó megoldásokat, de jelentős ellenállás és szűkös költségvetés esetén átmeneti megoldások is alkalmazhatók gyorsabb, kisebb volumenű és olcsóbb változások elérése érdekében (például jelzőtáblák és burkolati jelek használatával), a fő célkitűzéseket szem előtt tartva.

Kinek a feladata (a városi közigazgatáson belül)?

A városi önkormányzat állandó munkacsoportot tart fenn, a közlekedésben és a mobilitásban érintett osztályok szakembereinek részvételével. A munkacsoport működését a Vitoria-Gasteiz városa által fenntartott Környezetvédelmi Kutatóközpont (CEA) koordinálja, egy olyan szervezet, amely része az önkormányzat hivatali struktúrájának, de saját hatáskörökkel is rendelkezik.

A munkacsoport résztvevői: a Várostervezési Osztály, a Környezetvédelmi Osztály, a forgalomirányítási egység, a Városi Rendőrség, valamint a helyi közösségi közlekedési vállalat (TUVISA). Ezeknek az önkormányzati egységeknek a politikai képviselői ugyancsak jelen vannak az üléseken.

A magasabb közigazgatási szintek hatáskörébe tartozó ügyeket az önkormányzaton kívül, tartományi vagy a regionális fórumokon egyeztetik.



Vitoria-Gasteizben kialakított superblokkok. Előtte és utána

Jó és rossz gyakorlatok (rövid példákkal)

A kerékpáros közlekedés beillesztése a superblokk modellbe (elkülönített kerékpársávok a határoló főutakon, integráció és forgalomcsillapítás a belső utcákon) növeli a kerékpárhasználatot, és elősegíti, hogy a kerékpárosok ne a járdán közlekedjenek. Az infrastrukturális változtatások azonban önmagukban

nem oldják meg a gyalogosok és kerékpárosok közötti konfliktust, ezért hatósági (rendőrségi) és oktatási jellegű intézkedésekre is szükség van.

A superblokk rendszer következményeként kialakított új közösségi közlekedési hálózat optimalizálása során úgy csökkent a viszonylatok száma, hogy a rendszer gyakoribb járatokat és közvetlenebb összeköttetést kínál az utasok számára, akik ennek következtében a mai

napig növekvő számban veszik igénybe. Jelen formájában azonban az új közlekedési hálózat nem oldja meg egyes, a város külső területein található ipari létesítményekkel való összeköttetést (az ide irányuló forgalomban továbbra is a személygépkocsi a legkedveltebb közlekedési mód).

Időigény

A szuperblokk rendszer kialakítása hosszútávú erőfeszítést igényel. A SUMP szerves részeként kell előkészíteni, és a bevezetése több évet vesz igénybe. Vitoria-Gasteizben a terv végrehajtása 2008-ban kezdődött, és legalább 2023-ig eltart.



A Fermin Lasuen utca, a Vitoria-Gasteizben kialakított egyik szuperblokk része

Költségek

Radikális megoldások alkalmazása esetén nagyon magas költségekkel kell számolni, mert az intézkedések a város teljes struktúráját érintik. Az utcákat teljesen át kell alakítani, újra kell tervezni a közösségi közlekedési hálózatot, mélygarázsokat kell kiépíteni stb.

Az elmúlt évek gazdasági válsága alatt Vitoria-Gasteizben nem lehetett abban a formában bevezetni ezeket az intézkedéseket, ahogyan az közvetlenül a városi SUMPSP megalkotását követő időszakban történt. A szuperblokk mod-

ell keretein belül tervezett további változtatásokat kevesebb műszaki beavatkozással járó (és olcsóbb) módon kell megvalósítani.

Nyitott kérdések

Ahogy a város kiterjedése növekszik és az utazással megtett átlagos távolságok hosszabbak lesznek, nem világos, hogyan lehet majd alkalmazni a szuperblokk modellt a város szélén létrejövő új negyedekben.

A mobilitási igények forrása a megközelíthetőség (az embereknek közlekedniük kell, és az alap-

ján választanak közlekedési módot, hogy hol dolgoznak, szórakoznak, vásárolnak stb.), ezért nyilvánvaló, hogy a tevékenységek elkülönítése akadályozza az aktív mobilitás kívánatos terjedését, és hozzájárul ahhoz, hogy a személygépkocsik használata maradjon a fő közlekedési mód. Ezért a városfejlesztés a kulcstényező, amellyel mindenképp számolni kell mobilitási kérdésekben.

Lehetséges jövőbeli fejlődési irányok

Mivel a szuperblokk modellnek a SUMP magját kell képeznie, megvalósítása csak a városi mobilitás fenntartható fejlesztését övező politikai támogatásra épülhet.

Hogyan és hová illeszthető be mindez a SUMP-ba?

A szuperblokk modell Vitoria-Gasteiz SUMP-jának központi eleme.

Szerző

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

JOGI NYILATKOZAT: jelen publikáció tartalmáért kizárólag a szerzők tartoznak felelősséggel, és az nem feltétlenül tükrözi az Európai Unió véleményét. Az Európai Bizottság nem vállal felelősséget az itt található információk bármilyen lehetséges felhasználásáért. Az összes képanyagot a résztvevő partnerek bocsátották rendelkezésre (kivéve, ha másképpen jelezzük), és azok jelen publikációban történő felhasználásához hozzájárultak.



A CIVITAS PROSPERITY az Európai Unió Horizont 2020 kutatási és innovációs programja támogatásában részesült. A támogatási szerződés száma: No 690636.