



SUPERBLOKI stanowią innowacyjny plan urbanistyczny, który ma przywrócić przestrzeń publiczną zajmowaną przez prywatne samochody na ulicach i oddać ją ludziom. Superbloki wzmacniają życie społeczne dzielnic, pozwalając na inne niż mobilność wykorzystanie przestrzeni publicznej.

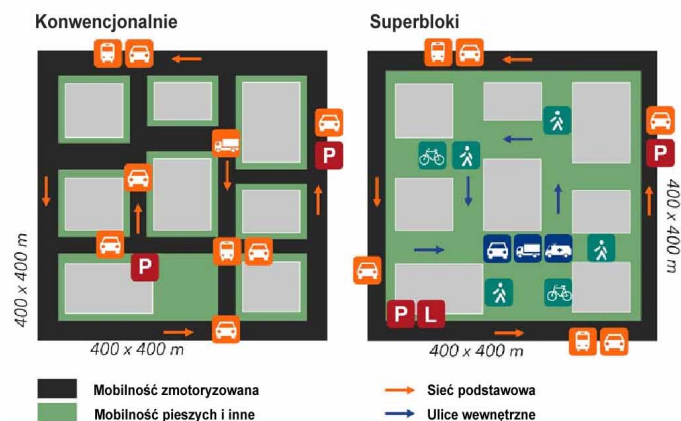
Opis problemu

Przed ostatnią fazą rozwoju miast, która rozpoczęła się na początku XXI wieku, Vitoria-Gasteiz (Kraj Basków, Hiszpania) charakteryzowała się silną kulturą mobilności pieszych. Stosunkowo mała, zwarta i płaska tkanka miejska stanowiła idealne miejsce do transportu niezmotoryzowanego. Jednak kulturze tej zagraża obecnie wzrost udziału prywatnego samochodu w podziale modalnym z powodu wzrostu wielkości miasta, gdzie mobilność pieszych nie jest już najbardziej konkurencyjna, kontekście czasu podróży.

Z tego powodu główna część przestrzeni publicznej w Vitoria-Gasteiz jest obecnie poświęcona samochodom prywatnym (pasy drogowe, miejsca parkingowe, itp.). Po zakończeniu pierwszej analizy przestrzeni publicznej, stanowiącej pierwszy krok na drodze do opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej i Przestrzeni Publicznej (SUMPSP), z danych liczbowych wynika, że >70% zarezerwowano do wyłącznego użytku samochodów prywatnych, mimo że prawie 70% typowych podróży w Vitoria-Gasteiz odbywało się pieszo. Dzięki temu SUMPSP zaprojektowano z myślą o radykalnym poszerzeniu przestrzeni dla pieszych.

Ponadto zauważono, że ponad jedna trzecia populacji doświadczała poziomu hałasu wyższego od poziomów zgodnych z zaleceniami Światowej Organizacji Zdrowia (WHO) i że w dużej mierze można to przypisać samochodom prywatnym. Poza tym samochody stanowiły jedno

z głównych źródeł globalnych i lokalnych emisji zmierzonych na obszarze miasta.



Jak to działa

Model superbloków jest mistrzowskim dziełem modelu SUMPSP firmy Vitoria-Gasteiz, opracowanego w 2009 roku. Superblok jest przestrzenią geograficzną, która obejmuje kilka bloków miejskich (Górny rysunek). Model superbloków zapewnia przestrzeń wewnątrz superbloku dla pieszych i rowerzystów. Samochody prywatne i środki transportu publicznego są ograniczone do ulic otaczających te bloki (tzw. główne drogi).

W następstwie tego programu Vitoria-Gasteiz określiła nowe ramy mobilności i przestrzeni miejskiej składające się z 77 superbloków, które mają być stopniowo wdrażane. Wstępne badanie dostarcza narzędzi do oceny i zaplanowania ostatecznego projektu i wdrożenia każdego z superbloków, co pozwoli na zintegrowanie prac z innymi działaniami proponowanymi w celu poprawy mobilności w mieście, takimi jak wdrożenie nowej sieci transportu publicznego, ograniczenia dostępu do centrum miasta, nowe przepisy dotyczące oświetlenia dla nowej sieci transportu publicznego, wdrożenie nowej sieci ścieżek pieszych i rowerowych, miejska logistyka transportu towarowego itp.

W związku z tym wszystkie modernizacje ulic przeprowadzone w ostatnich latach były zgodne z wyżej wymienionymi ramami.

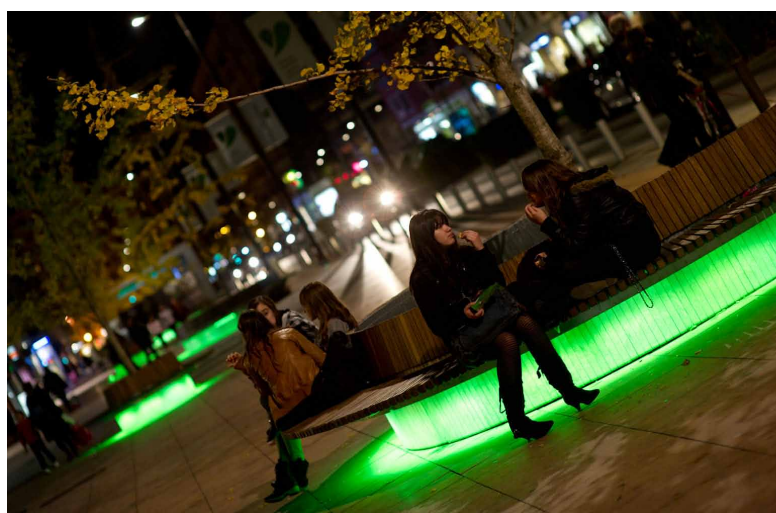
In this regard, all street refurbishment carried out in the last years has followed the aforementioned framework.

Korzyści i ich beneficjenci

Głównymi celami modelu superbloków było przywrócenie przestrzeni publicznej dla pieszych (ograniczenie zatłoczenia przez samochody prywatne), ograniczenie zarówno hałasu, jak i emisji szkodliwych gazów, umożliwienie większej różnorodności działań i lepszej dostępności na



Przykład 2: zaimplementowanej superblokady w Vitoria-Gasteiz; Prado Street.



Przykład 3: Rysunek wdrożonego superbloku w Vitoria-Gasteiz; ulica Sancho el Sabio.

obszarze interwencji, promowanie transportu publicznego i wreszcie poprawa bezpieczeństwa drogowego.

Powierzchnia pieszych w pilotażowym bloku, który wymagał ciężkich robót przygotowawczych, wzrosła z 45% całkowitej powierzchni przed akcją do 74% po akcji. Ponadto po wdrożeniu superbloku poziomy hałas mierzone w obszarze zmniejszyły się z 66,50 dBA do 61,00 dBA. Wyniki te są bezpośrednio związane z redukcją liczby pojazdów silnikowych w strefie. W tym względzie osiągnięto 42% redukcję poziomów CO₂, 42% redukcję emisji NO_x i 38% redukcję cząstek stałych PM₁₀.

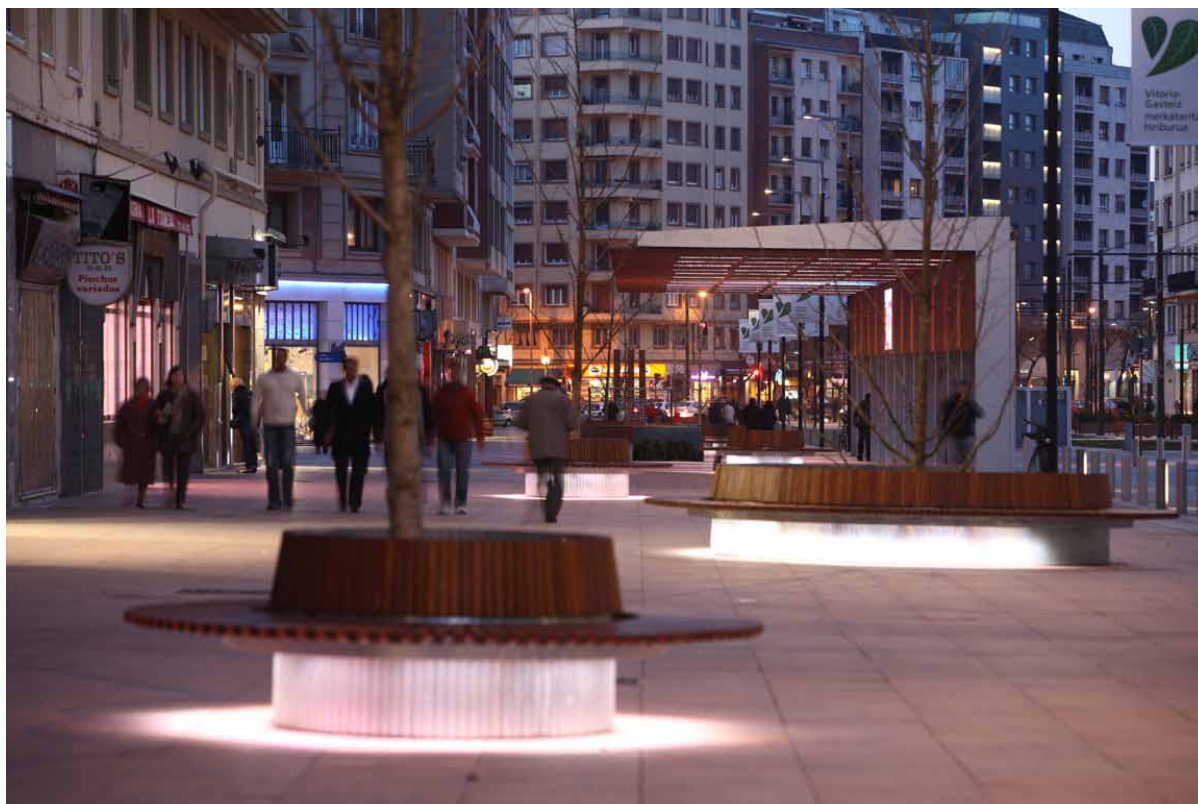
Wady, niebezpieczeństwa

Wysokie koszty planowanych przekształceń mogą stanowić barierę wymagającą rozwiązania. W każdym razie możliwe jest działanie zgodne z tym systemem w kilku fazach. W naszym przypadku, po kryzysie finansowym z 2008 roku, a także w związku z lokalnym kryzysem gospodarczym, gmina dostosowała swoje plany do realizacji wszystkich superbloków centrum

miasta bez konieczności wydawania ogromnych pieniędzy na roboty publiczne i stawiania czoła wielkim zmianom w strukturze ulic. Plan ten opierał się na definicji i oznakowania ulic o ograniczonych prędkościach, tak aby zmusić pojazdy silnikowe do dostosowania prędkości do prędkości pieszych i rowerzystów. Podobnie montaż kilku elementów w chodniku (skrzynki na kwiaty, itp.) przyczyniłby się do pożądanego zmniejszenia prędkości samochodu. Zgodnie z tymi kryteriami zmodyfikowano plany interwencyjne dla 47 ulic.

Analiza zainteresowanych stron – kto jest sprzymierzeńcem, a kto oponentem

SOd września 2008 r. stała grupa robocza odbywała cotygodniowe spotkania z technika-
mi i politykami w celu zapewnienia zdecydowanego konsensusu co do środków, które należy wdrożyć. Rozwój całej nowej sieci transportu publicznego w oparciu o model superblokady wzbudził obawy obywateli, których ta zmiana bezpośrednio dotyczy. Gmina utrzymywała stały kontakt ze stowarzyszeniami obywatelskimi.



Przykład 4: Wdrożonego superbloku w Vitoria-Gasteiz; ulica Sancho el Sabio.

Innym powodem do niepokoju była redukcja liczby ulicznych miejsc parkingowych oraz rozbudowa płatnego parkingu regulowanego w centrum miasta. Krytykowali takie działania obywatele i niektóre stowarzyszenia właścicieli sklepów.

Zaprojektowano i uruchomiono globalną kampanię informacyjną i uświadamiającą dla SUMPSP, mającą na celu stworzenie obywa-

telom korzystnego postrzegania nowej kultury mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju. Kampania obejmowała reklamę w gazetach, na przystankach autobusowych, reklamę zewnętrzną, radio, Internet itp.

Znaleźliśmy również pewien sprzeciw wobec tej koncepcji wśród techników miejskich i interesariuszy politycznych. Jednak po intensywnych sesjach roboczych większość pracown-



Przykład 5: Rysunek wdrożony superblok w Vitoria-Gasteiz; ulica Sancho el Sabio Street. Przed i po.

ików zaangażowanych w mobilność miejską Vitoria-Gasteiz uzgodniła model superbloków i podpisała pakt, aby go wzmocnić i wesprzeć.

Uwarunkowania prawne

Model ten jest głównym elementem projektu SUMPSP Vitoria-Gasteiz i zostanie włączony do miejskiego planu generalnego miasta, dlatego ma pełne poparcie w miejscowych przepisach prawa i regulacjach.

Ze względu na złożony rozkład energii elektrycznej w Kraju Basków istnieją pewne aspekty, które należy uzgodnić z innymi administracjami. W szczególności, drogami i mobilnością poza centrum miasta zarządza prowincjonalna władza, infrastruktura tramwajowa znajduje się w rękach władz regionalnych, a duża infrastruktura, taka jak międzymiastowe linie kolejowe i infrastruktura, jest kontrolowana przez rząd hiszpański.

Warianty polityki dla miast

Taki model redukuje przestrzeń dla samochodów prywatnych i radykalnie zmienia strukturę przestrzeni publicznej, a także stanowi dużą inwersję budżetową, co ma duży wpływ na decyzje polityczne.

Po pierwsze, lokalna władza polityczna musi zgodzić się z modelem i uzyskać poparcie innych partii politycznych, aby osiągnąć konsens w sprawie jego wdrożenia.

Model ten może być dostosowany do obecnej sytuacji: decydenci polityczni mogą zdecydować się na radykalne zmiany, ale jeśli opozycja jest silna, a budżet średni, można zastosować przejściową metodologię, aby przeprowadzić lżejsze, mniejsze i tańsze działania (np. za pomocą oznakowania i malowania), nie tracąc przy tym z oczu głównego celu.

Kto (w administracji miejskiej) ma z tym do czynienia

Miasto posiada stałą grupę roboczą złożoną z pracowników technicznych różnych departamentów, którzy mają wpływ na mobilność miasta. Grupa robocza koordynowana jest przez Centrum Badań Środowiskowych (CEA) Vitoria-Gasteiz, podmiot należący do struktury miejskiej, ale posiadający własne kompetencje.

W grupie roboczej uczestniczą: Departament Planowania Miejskiego, Departament Ochrony Środowiska, Służba Ruchu Drogowego, Policja Lokalna oraz lokalne przedsiębiorstwo transportu publicznego (TUVISA). W spotkaniach uczestniczą również polityczni przedstawiciele tych struktur miejskich.

Aspekty związane z władzą poza zasięgiem lokalnym są omawiane poza gminą, na szczeblu prowincji lub forum regionalnym.



Przykład 6: Rysunek wdrożone superbloki w Vitoria-Gasteiz. Przed i po.

Dobre/złe praktyki (krótkie przykłady)

Włączenie ruchu rowerowego do schematu superbloku (segregowane pasy ruchu rowerowego na zewnętrznych głównych ulicach, integracja i uspokajający ruch na wewnętrznych ulicach) sprzyja korzystaniu z tego systemu i pomaga rowerzystom opuścić chodniki.

Zmiany infrastrukturalne same w sobie nie rozwiązują jednak konfliktu pieszych i rowerzystów i potrzebne są zarówno środki regulacyjne (polityka), jak i edukacyjne.

Nowa sieć transportu publicznego wynikająca z systemu superbloków została zoptymalizowana pod kątem zmniejszenia liczby linii, a jednocześnie oferowania połączeń zarówno częściej, jak

i bardziej bezpośrednich; w konsekwencji liczba pasażerów wciąż wzrasta. Obecnie jednak nie rozwiązuje to problemu mobilności do niektórych centrów przemysłowych znajdujących się na obrzeżach miast (gdzie preferowanym trybem pozostaje samochód osobowy).

Ramy czasowe

Rozwój systemu superbloków jest długoterminowym wysiłkiem. Musi on zostać włączony do SUMP, a jej wdrożenie potrwa kilka lat. W Vitoria-Gasteiz wdrożenie rozpoczęło się w 2008 roku i potrwa co najmniej do 2023 roku.



Przykład 7: Wdrożonego superbloku w Vitoria-Gasteiz; ulica Fermin Lasuen.

Koszty

Jeśli stosuje się radykalne podejście, koszty są bardzo wysokie, ponieważ działania wpływają na całą strukturę miasta. Ulice należy całkowicie odnowić, przeprojektować sieć transportu publicznego, stworzyć parkingi podziemne, itp.

W tym względzie w Vitoria-Gasteiz, w kontekście obecnego kryzysu, w ostatnich latach nie było możliwe wdrożenie tego rodzaju środków w taki sam sposób, jak te, które zostały podjęte na początku SUMPSP miasta. Dalsze prace w ramach modelu superblokowego będą musiały zostać zakończone lżejszymi (i tańszymi) działaniami.

Kwestie otwarte

W miarę jak miasto rozrasta się, a średnie odległości podróży wydłużają się, stanowi to wyzwanie dla rozwiązania problemu zastosowania modelu superbloków w nowych dzielnicach położonych na peryferiach.

Potrzeby w zakresie mobilności są wynikiem problemów związanych z dostępnością (ludzie muszą przemieszczać się i wybierać określony rodzaj transportu w zależności od miejsca pracy, miejsca zamieszkania, rozrywki, zakupów, itp). Dlatego też planowanie urbanistyczne jest kluczowym czynnikiem, z którym należy się zmierzyć w kontekście mobilności.

Możliwy rozwój w przyszłości

Z uwagi na to, że superbloki powinny stanowić rdzeń planu działania SUMP, ich rozwój zależy od woli politycznej poprawy mobilności w miastach w sposób zrównoważony.

Jak i gdzie mieści się to w SUMP?

Model superbloków jest główną koncepcją (podstawową) stojącą za SUMP 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
 Internet www.vitoria-gasteiz.org

ZASTRZEŻENIE PRAWNE: Wyłączną odpowiedzialność za treść niniejszej publikacji ponoszą jej autorzy. Niekoniecznie musi ona odzwierciedlać opinię Unii Europejskiej. Komisja Europejska nie ponosi odpowiedzialności za jakiegokolwiek wykorzystanie informacji w niej zawartych. Wszystkie zdjęcia są dostarczane przez odpowiednich partnerów (o ile nie zaznaczono inaczej) i są dopuszczone do reprodukcji w niniejszej publikacji.



CIVITAS PROSPERITY otrzymał finansowanie z programu badań i innowacji Unii Europejskiej „Horyzont 2020” w ramach umowy o dotację nr 690636.