

Hiszpania: mobilność, przestrzeń i jakość życia w Vitoria-Gasteiz

Utworzono: środa, 05, marzec 2014 09:40 Ilona Hałucha



Hiszpańskie miasto Vitoria-Gasteiz

było wielokrotnie wyróżniane i nagradzane za promowanie zrównoważonej mobilności (m.in. było Europejską Zieloną Stolicą w 2012 roku). Obecnie miasto prowadzi nowy program, mający na celu poprawę mobilności i jakości życia obywateli. Zmiany nastąpią dzięki ograniczeniu negatywnych skutków nadmiernego używania prywatnych samochodów oraz lepszemu wykorzystaniu przestrzeni publicznej.

W ramach projektu CIVITAS MODERN (MObility, Development and Energy use Reduction) Hiszpanie stworzyli koncepcję tzw. superbloków. Superblokiem nazwano ograniczony obszar miasta, zaprojektowany specjalnie do zapewnienia bezpiecznej koegzystencji pieszych, rowerzystów i ruchu samochodowego. Podstawową cechą superbloka jest przeznaczenie do 70 proc. przestrzeni publicznej dla pieszych i rowerzystów. Dzięki temu uzyskano bardzo dobre wyniki w zmniejszeniu emisji substancji szkodliwych i hałasu.

Vitoria-Gasteiz, średniej wielkości miasto w północnej Hiszpanii, w latach 60., 70. i 80. ubiegłego wieku przeżywało gwałtowny rozwój (prawie potroiła się liczba mieszkańców), co zmieniło skalę i strukturę miasta. Nieuchronnie doprowadziło to do zwiększenia odległości i wydłużenia czasu codziennych podróży. Ten wzrost zdecydowanie zachęcał do korzystania z prywatnych samochodów. Między 2001 i 2006 rokiem zmniejszył się odsetek podróży pieszych (z 69,4 do 49,6 proc.) na rzecz przejazdów samochodami (z 20,6 do 36 proc.). Problemy spowodowane przez wzrost wykorzystania samochodów prywatnych szybko zostały dostrzeżone. W celu ograniczenia wpływu transportu na środowisko oraz zwiększenia dostępności przestrzeni publicznej opracowano Plan Zrównoważonej Mobilności i Przestrzeni Publicznej (SMPSP).

Hiszpania: mobilność, przestrzeń i jakość życia w Vitoria-Gasteiz

Utworzono: środa, 05, marzec 2014 09:40 Ilona Hałucha

Program superbloków jest jedną ze strategii opracowanych w ramach tego planu. W obszar superbloka wjechać mogą jedynie samochody mieszkańców, pojazdy ratunkowe oraz dostarczające towary do znajdujących się tam sklepów. Wprowadzone jest tam także ograniczenie prędkości do maksymalnie 30 km/h (w uzasadnionych przypadkach do 20, a nawet 10 km/h) w celu zapewnienia bezpiecznego współistnienia pieszych, rowerzystów i ruchu pojazdów.

Zlikwidowano tam m.in. krawężniki, a więc ulice są na tym samym poziomie co chodniki. W obrębie całej strefie jest to jednolita powierzchnia, co wyeliminowało bariery architektoniczne i poprawiło komfort poruszania niechronionych uczestników ruchu.

Stworzenie superbloków wymagało, aby na terenie miasta funkcjonowały w zasadzie dwie oddzielne sieci dróg:

- sieć podstawowa, obejmująca ok. 15-20 proc. całej sieci dróg publicznych, która charakteryzuje się wysokim natężeniem ruchu i jest wykorzystywana głównie przez pojazdy transportu publicznego i prywatne samochody,
- wewnętrzna sieć wtórna, składająca się z dróg wykorzystywanych tylko przez ruch lokalny, zawarta w obszarze superbloków.

77 superbloków, na które zostanie podzielone całe miasto, oddzieli od siebie podstawowa sieć dróg. Do tej pory utworzono 17 z nich, przede wszystkim w centrum Vitoria-Gasteiz. Gdy wszystkie te strefy zostaną odpowiednio zorganizowane, na ponad 70 proc. przestrzeni miejskiej priorytet zyska ruch pieszych i rowerzystów, a jeszcze w 2006 roku tylko 36 proc. powierzchni miasta przeznaczona była dla pieszych.

Tworzeniu superbloków towarzyszą również inne działania, takie jak zmniejszanie powierzchni parkingowych dla samochodów, tworzenie nowych regulacji dla dostawców towarów oraz poprawa infrastruktury i usług dla rowerzystów.

Efekty funkcjonowania superbloka oceniono na podstawie badania pilotażowego pierwszego z nich – obszaru skupionego wokół ulicy Sancho el Sabio. Wprowadzone zmiany opierały się głównie na budowie linii tramwajowej oraz pierwszeństwie dla pieszych w całym superbloku. Przestrzeń przeznaczona dla pieszych na tym terenie wzrosła z 45 do 74 proc. Emisja zanieczyszczeń w pilotażowym superbloku również została znacząco ograniczona: o 42 proc. w przypadku CO₂ i NO_x oraz 38 proc. w przypadku pyłów (PM). Natężenie hałasu zmniejszyło się z 66,5 dB do 61 dB.

Badanie przeprowadzono w okresie od września 2012 do czerwca 2013 roku w celu monitorowania średniej prędkości, która spadła o 15,8 proc. Zarówno kierowcy, jak i rowerzyści potwierdzili, że zastosowane środki uspokojenia ruchu sprawiły, że ulice stały się bezpieczniejsze.

Na ogół wdrożenie modelu superbloka skutkuje:

Hiszpania: mobilność, przestrzeń i jakość życia w Vitoria-Gasteiz

Utworzono: środa, 05, marzec 2014 09:40 Ilona Hałucha

- ograniczeniem korzystania z prywatnych samochodów na rzecz jazdy na rowerze i chodzenia pieszo,
- bardziej efektywną działalnością logistyczną (załadunek, rozładunek towarów),
- lepszą dostępnością,
- poprawą jakości życia obywateli (mniej zanieczyszczeń, poprawa bezpieczeństwa).

Główne przeszkody w realizacji superbloków są kulturowe (ugruntowane wzorce zachowań i stylu życia) oraz finansowe. W celu przezwyciężenia tych pierwszych konieczne jest prowadzenie kampanii informacyjnych i komunikacyjnych, jak również dużego zaangażowania zainteresowanych stron w rozwój programu. Jeśli zaś chodzi o bariery finansowe, w Vitoria-Gasteiz przyjęty został model wymagający mniejszych kosztów – podejście obejmujące środki uspokojenia ruchu obniżające prędkość na wewnętrznych ulicach superbloków, oznakowanie pionowe i poziome, synchronizację sygnalizacji świetlnej i redukcję miejsc parkingowych.

W zasadzie możliwe jest przeniesienie koncepcji superbloków do innych miast, ale niezbędna jest silna wola polityczna i poparcie wszystkich zainteresowanych stron, najlepiej sformalizowane w postaci oficjalnych umów. Ponadto, powinna być ona częścią ogólnej strategii zrównoważonej mobilności, ze względu na to, że jej skuteczność zależy również od wdrożenia dodatkowych środków zniechęcających do korzystania z prywatnych samochodów, a zachęcających do zmiany zachowań.

IH

Więcej informacji (j. ang.):

http://www.civitas.eu/sites/default/files/documents/modern_vg_m05.01_0.pdf

Źródło: Eltis