



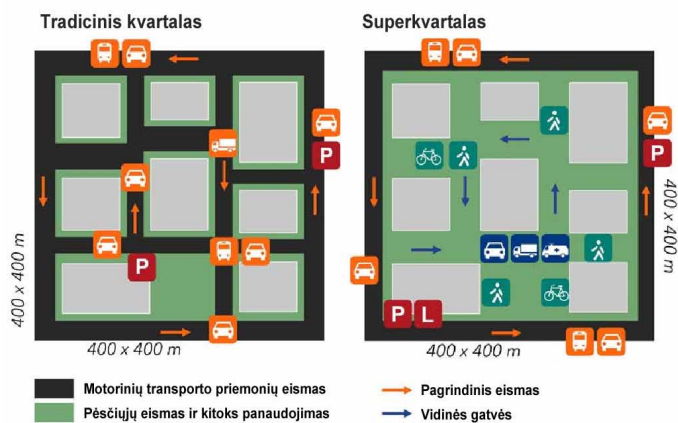
Superkvartalai – tai inovatyvi miesto planavimo schema, kurios pagalba siekiama sumažinti privačių automobilių užimamą viešąją erdvę bei ją gražinti žmonių naudojimui. Superkvartalai skatina socialinį kaimynysčių gyvenimą užtikrindami skirtingus, ne vien judumui skirtus, viešosios erdvės panaudojimo būdus.

Problemos aprašymas

Iki 21 amžiaus pradžioje prasidėjusios miesto plėtros, Vitorija-Gasteisui (Baskijos regione Ispanijoje) buvo būdinga stipri pėsčiųjų eismo kultūra. Palyginus maža, kompaktiška ir lygi miesto teritorija idealiai tiko nemotorizuoto transporto eismui. Visgi, pastaruoju metu, augant miestui ir daugėjant privačių automobilių, šiai pėsčiųjų kultūrai iškilo grėsmė.

Dėl šių priežasčių, didžioji dalis Vitorija-Gasteiso viešosios erdvės šiuo metu yra skirta privatiems automobiliams (eismo juostos, automobilių stovėjimo vietos ir pan.). Besiruošiant naujam Darnaus judumo mieste ir viešųjų erdvių planui (DJMVEP) bei atlikus pirmąjį viešosios erdvės vertinimą paaiškėjo, jog daugiau nei 70% erdvės yra skirta privatiems automobiliams, nors beveik 70% vidutinės darbo dienos kelionių Vitorija-Gasteise yra nueinama pėsčiomis. Todėl DJMVEP buvo numatyta radikaliai išplėsti pėsčiosiems skirtą plotą.

Taip pat buvo pastebėta, jog daugiau kaip trečdalis gyventojų patiriamas triukšmas, daugiau siai kylantis dėl privačių automobilių eismo, viršija Pasaulinės sveikatos organizacijos (PSO) rekomenduojamą lygį. Be to, automobiliai yra viena pagrindinių mieste fiksuojamo išmetamų teršalų kiekio priežasčių.



Kaip tai veikia?

Superkvartalo modelis yra pagrindinė Vitorija-Gasteiso DJMVEP, sukurto 2009 metais, dalis. Superkvartalas – tai teritorija, apjungianti kelis miesto kvartalus (žr. paveikslą viršuje). Superkvartalo viduje esanti erdvė paliekama pėsčiųjų bei dviračių eismui. Privačių automobilių ir viešojo transporto eismas leidžiamas tik aplink šiuos kvartalus esančiose gatvėse (taip vadinamuose pagrindiniuose keliuose).

Remiantis šia schema, Vitorija-Gasteise numatyta palaipsniui įgyvendinti naują judumo ir miesto viešųjų erdvių sistemą, sudarytą iš 77 superkvartalų. Šia preliminaria studija siekiama įvertinti bei suplanuoti galutinį superkvartalų kūrimo bei įgyvendinimo procesą, įtraukiant kitas judumą mieste gerinančias priemones, tokias kaip: viešojo transporto tinklo atnaujinimas bei tam pritaikyta nauja eismo reguliavimo šviesoforais sistema, įvažiavimo į miesto centrą apribojimas, pėsčiųjų bei dviračių eismo tinklo sukūrimas, miesto krovinio transporto logistikos suplanavimas ir panašiai.

Atsižvelgiant į tai, visi pastarųjų metų gatvių atnaujinimai buvo vykdomi remiantis šia schema.

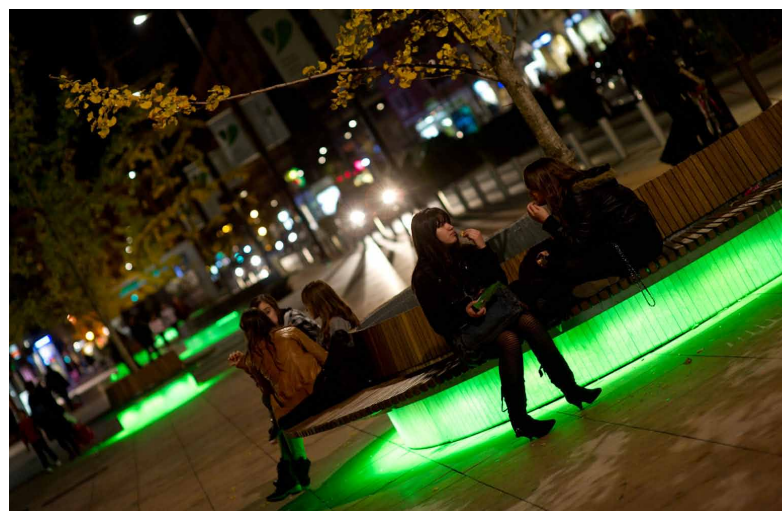


Superkvartalo pavyzdys Prado gatvėje Vitorija-Gasteiso mieste

Privalumai arba kodėl tai naudinga?

Pagrindiniai superkvartalų modelio tikslai buvo atkurti pėsčiųjų eismui skirtą viešąją erdvę (sumažinant jos panaudojimą privačių automobilių eismui), sumažinti triukšmo bei kenksmingų išmetamųjų dujų taršą, paskatinti veiklų įvairovę bei prieinamumą vietovėje, paskatinti naudojimasi viešuoju transportu ir, galiausiai, pagerinti eismo saugumą.

Įdėjus nemažai pastangų, bandomajame superkvartale pėsčiųjų eismui skirtas plotas padidėjo nuo 45% iki 74% visos teritorijos. Be to, įgyvendinus superkvartalo projektą, triukšmo lygis vietovėje sumažėjo nuo 66,50 dBA iki 61,00 dBA. Šių rezultatų pavyko pasiekti žymiai sumažinus motorizuotų transporto priemonių skaičių teritorijoje. Atitinkamai, išmetamų CO₂ ir NO_x lygiai sumažėjo po 42%, o kietųjų dalelių PM₁₀ koncentracija sumažėjo 38%.



Superkvartalo pavyzdys Sancho el Sabio gatvėje Vitorija-Gasteiso mieste

Trūkumai ir pavojai

Nors tokių schemų įgyvendinimui dažniausiai yra reikalingos didelės išlaidos, po 2008 metų finansinės krizės, Vitorija-Gasteiso vietos valdžia nusprendė pakeisti planus ir visus superkvartalus įrengti santykinai mažomis sąnaudomis. Idė-

ją pavyko įgyvendinti panaudojant „lėto eismo gatvės“ sąvoką bei tinkamai pažymėjus kelius: vairuotojai buvo priversti atitinkamai pakeisti motorizuotų transporto priemonių greitį ir jį pritaikyti prie pėsčiųjų bei dviračių eismo. Be to, gatvėse įrengti mažai kainuojantys elementai – stulpeliai, dideli gėlynai ir pan. – taip pat padėjo sumažinti transporto greitį. Pagal šiuos kriterijus perplanuotos 47 superkvartaluose esančios gatvės.

Suinteresuotų šalių analizė – kas yra už ir kas yra prieš?

Nuo 2008 metų rugsėjo mėnesio nuolatinė darbo grupė, siekdama užtikrinti susitarimo dėl įgyvendinamų priemonių sėkmingumą, kartą per savaitę susitinka su inžinieriais bei vietos politikais.

Superkvartalo modelio teritorijoje gyvenantys vietos gyventojai išreiškė susirūpinimą dėl naujos viešojo transporto sistemos įvedimo. Dėl šios priežasties savivaldybė palaikė nuolatinius ryšius bei konsultavosi su įvairiomis gyventojų bei piliečių asociacijomis.

Nerimą taip pat kėlė gatvėje esančių automobilių stovėjimo vietų sumažinimas bei reglamentuoto mokamo automobilių stovėjimo įvedimas miesto centre. Miesto gyventojai bei dalis parduotuvių savininkų asociacijų kritiškai vertino tokius sprendimus.

Siekiant paskatinti palankią viešąją nuomonę apie naują darnaus judumo kultūrą mieste, buvo sukurta bei pradėta įgyvendinti DJMVEP informavimo ir sąmoningumo ugdymo kampanija. Jos metu buvo skleidžiama reklama laikraščiuose, transporto laukimo paviljonuose, reklaminuose skyduose, radijuje, Internete ir t.t.

Pasipriešinimo superkvartalo idėjai taip pat sulaukta iš vietos politikų bei savivaldybės techninių darbuotojų. Nepaisant to, po intensyvių pasiruošiamųjų darbų, dauguma miesto judumo veikloje dalyvaujančių asmenų susitarė dėl superkvartalo modelio įvedimo bei pasirašė naujos sistemos palaikymo ir plėtros paktą.

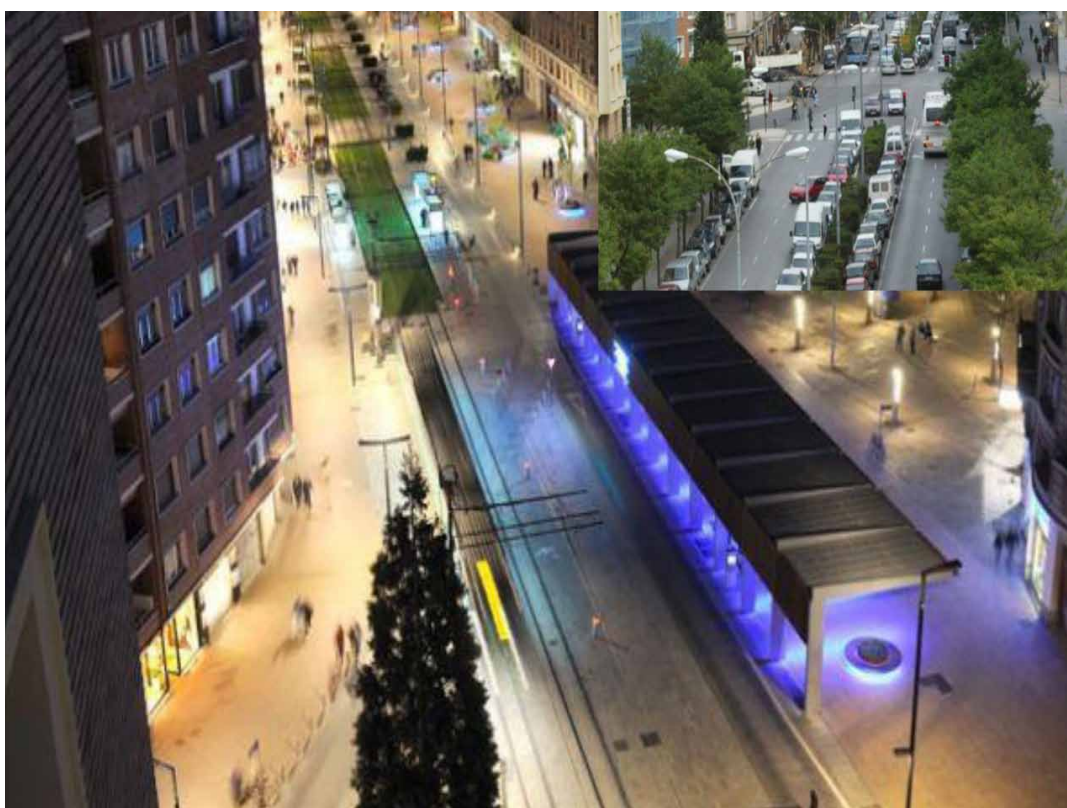


Superkvartalo pavyzdys Sancho el Sabio gatvėje Vitorija-Gasteiso mieste

Teisinis pagrindas

Superkvartalo modelis yra pagrindinis Vitorija-Gasteiso DJMVEP elementas, kuris taip pat bus integruotas į Miesto plėtros planą, todėl yra pilnai suderintas su vietos įstatymine baze bei teisiniais reikalavimais.

Kadangi Baskijos regionui būdinga sudėtinga valdžios struktūra, kai kuriems šio modelio bei Miesto plėtros plano aspektams turi pritarti ir kitos institucijos. Pavyzdžiui, ne miesto centre esančius kelius bei eismą prižiūri provincijos administracija; už tramvajų infrastruktūrą yra atsakinga regiono valdžia; kitus transporto infrastruktūros objektus, kaip kad tarpmiestines geležinkelių linijas ar valstybinius kelius, kontroliuoja Ispanijos valdžia.



Superkvartalas prieš ir po Sancho el Sabio gatvėje Vitorija-Gasteiso mieste

Miesto politikos pasiūlymai

Įgyvendinus superkvartalo modelį, sumažėja privačių automobilių naudojimui skirtas plotas bei radikaliai pasikeičia viešoji erdvė. Kadangi šis modelis yra didelės apimties investicinis projektas, jo įgyvendinimui didelę įtaką daro politiniai sprendimai.

Visų pirma, vietos politikai turi pritarti šio modelio pasirinkimui ir susitarti su kitomis politinėmis partijomis dėl jo įgyvendinimo mieste.

Esamą modelį galima pakeisti atsižvelgiant į poreikius: jei vietos valdžios institucijos nusprendžia įvykdyti radikalius pokyčius, tačiau sulaukia stipraus opozicijos pasipriešinimo, modelį galima įdiegti palaipsniui, įgyvendinant nedidelius, mažai kainuojančius ir greitai įvykdomus sprendimus (pavyzdžiui, horizontaliai ar kelio ženklais paženklinant gatves).

Miesto administracijos padaliniai, atsakingi už modelio įgyvendinimą

Miesto administracijoje sudaryta nuolatinė darbo grupė, susidedanti iš įvairių transporto ir judumo srities departamentų techninių darbuotojų. Šią grupę koordinuoja Vitorija-Gasteiso Aplinkosaugos studijų centras (ASC) – institucija, priklausanti savivaldybės administracijai, tačiau turinti galią priimti savarankiškus sprendimus.

Darbo grupėje dalyvauja: Miesto planavimo departamentas, Aplinkosaugos departamentas, Eismo paslaugų tarnyba, vietos policija bei vietos viešojo transporto kompanija TUVISA. Šių savivaldybės padalinių politiniai atstovai taip pat kviečiami į darbo grupės susitikimus.

Modelio įgyvendinimo aspektai, reikalaujantys aukštesnio lygio administracinių struktūrų pritarimo, yra aptariami provincijos ar regiono lygio posėdžiuose.



Superkvartalai prieš ir po Vitorija-Gasteiso mieste

Gera ir bloga praktika

Dviračių eismą įtraukus į superkvartalo modelį (įrengtos atskiros dviračių eismo juostos išoriniuose pagrindiniuose keliuose, sulėtintas eismas vidinėse gatvėse), padažnėjo naudojimas dviračiais, be to, dviračiai nebevažinėja šaligatviais. Vis dėlto, vien pakeitus transporto infrastruktūrą, pėsčiųjų-dviratininkų konfliktai

nedingsta savaime. Tam reikalingos papildomos edukacinės bei reguliavimo (pvz. policija) priemonės.

Įvedus superkvartalų sistemą, sukurtas naujas optimizuotas viešojo transporto tinklas – sumažintas eismo juostų skaičius, tačiau tuo pačiu

įvesta daugiau tiesioginių eismo linijų bei padidintas transporto dažnumas. Dėl to viešojo transporto keleivių skaičius nuolat didėja. Visgi, šiuo metu, vis dar neišspręsta transporto sąsąjy su kai kuriais miesto pakraščiuose esančiais pramoniniais rajonais problema (privatūs automobiliai išlieka populiariausia kelionės į šiuos objektus priemone).

Įgyvendinimo laikotarpis

Superkvartalų sistemos sukūrimas reikalauja ilgalaikių pastangų. Modelis turi būti integruotas į Darnaus judumo mieste planą (DJMP), o jo įgyvendinimas tęsiasi keletą metų. Vitorija-Gasteise šis procesas prasidėjo 2008 metais; numatyta, jog projektas tęsis bent jau iki 2023 metų.



Superkvartalo pavyzdys Fermin Lasuen gatvėje Vitorija-Gasteiso mieste

Projekto kaina

Radikalių pokyčių atveju, modelio įgyvendinimas itin brangus, kadangi tenka keisti visą miesto infrastruktūrą. Būtina pilnai atnaujinti kelius, perplanuoti viešojo transporto tinklą, įrengti požemines automobilių stovėjimo aikšteles ir pan.

Todėl, dabartinės ekonominės krizės laikotarpiu, neįmanoma įgyvendinti visų Vitorija-Gasteiso DJMVEP suplanuotų priemonių. Tolesni superkvartalų įgyvendinimo darbai turėtų būti vyk

domi pasitelkus pigesnius ir mažiau inžinerinių sprendimų reikalaujančius būdus.

Neatsakyti klausimai

Miestui toliau plečiantis bei didėjant vidutiniam kelionių atstumui, kol kas nėra aišku ar superkvartalų modelis gali būti pritaikytas naujiems periferijose esantiems miesto kvartalams.

Judumo poreikiai yra glaudžiai susiję su priemonumu: žmonės turi keliauti iš vietos į vietą ir pasirenka atitinkamas transporto rūšis priklausomai nuo to, kur jie dirba, apsiperka ar leidžia laisvalaikį. Itin dažnai veiklų išsidėstymas mieste prieštarauja aktyvaus judumo skatinimo planams bei skatina privataus automobilio, kaip pagrindinės transporto priemonės, naudojimą. Todėl miestų planavimas yra pagrindinis veiksnys, į kurį turi būti atsižvelgiama sprendžiant judumo klausimus.

Pasiūlymai ateičiai

Kadangi superkvartalai turėtų būti kiekvieno miesto darnaus judumo plano dalimi, jų sukūrimas priklauso nuo politinės valios gerinti judumą bei tvarumą miestuose.

Kaip superkvartalų modelis dera su DJMP?

Superkvartalų modelis yra pagrindinė Vitorija-Gasteiso DJMP sąvoka bei jos ašis.

Kontaktai

Juan Carlos Escudero - Darnaus miesto informacijos ir inovacijų skyriaus vadovas.

Aplinkosaugos studijų centras

Tel. +34 945161616

Faksas +34 945162695

El.paštas: jcescudero@vitoria-gasteiz.org

Internetinis puslapis: www.vitoria-gasteiz.org

AUTORINĖS TEISĖS: Autoriai yra tiesiogiai atsakingi už visą šiame leidinyje pateiktą informaciją. Leidinys nebūtinai atitinka Europos Sąjungos institucijų nuomonę. Europos Komisija neatsako už čia pateiktos informacijos panaudojimą. Grafinė medžiaga buvo pateikta projekto partnerių (nebent yra nurodyta kitaip) ir yra gautas leidimas ją spausdinti šiame leidinyje.



CIVITAS PROSPERITY yra finansuojama iš Europos Sąjungos mokslinių tyrimų ir inovacijų programos „Horizontas 2020“ pagal dotacijos susitarimą Nr. 690636