

# НАРЪЧНИК ЗА УСТОЙЧИВА МОБИЛНОСТ ЗА ОБЩИННИТЕ

Създаден от Унгарските Зелени Младежи

Главен редактор: Джъстин Хаят

Сътрудник: Гьорги Фолк



With financial support provided by  
Ökotárs Alapítvány (Hungarian Environmental Partnership)  
and XminusY Solidarity Fund



## СЪДЪРЖАНИЕ

Предговор	3
Въведение	3
1. Въздействието на автомобилите в обществото ни	5
2. Инфраструктура и изграждане на политика	10
3. 'Изпаряване' на уличното движение	14
4. Градски пространства	18
5. Транспортната картина	24
6. Устойчива мобилност	29
7. Устойчивият град	32
Приложение А: Списък с практически предложения	37
Приложение Б: Добри практики от световния опит	40
Приложение В: Наръчник за организации и ресурси	41
Източници	50
Речник	50

## ПРЕДГОВОР

Тази книжка прави преглед на всички важни аспекти на въпроса как големите и малки градове да станат по-приятни места за живеене с устойчиво бъдеще. Направен е опит да се разгледат всички основни теми – от транспортните въпроси до градското планиране и инфраструктурата, от темпа на живот до икономическата активност. В нея ви представяме множество положителни примери за устойчиво развитие и примери от реалността на градове и тенденции в цял свят, които са постигнали чудесни резултати. Представени са и конкретни препоръки и практически идеи в помощ на хората, отговорни за градското планиране, които разработват политиките и работят в институциите. Много полезна част на тази публикация е справочникът за ресурси

в приложението, който предлага информация и адреси за по-нататъшно проучване. Можете да се консултирате с изброените организации и движения за допълнителна информация и съвети по теми, свързани със сферата им на дейност.

Създадохме това помагало с най-добри намерения и надежда, че то може да бъде от полза във вашата сфера на дейност и работа, и ще се радваме да получим отзивите ви.

Специални благодарности на Джудит Мадараси и Вивиан Хайат за техните полезни коментари върху черновата на изданието. Немската общност за техническо сътрудничество (GTZ) също любезно ни помогна и ни осигури ресурси за изготвянето на тази публикация.

*Будапеща, май 2006 г.*

## ВЪВЕДЕНИЕ

*“Пътешествието на откривателя не е търсене на нови пейзажи, а погледът с нови очи.”*

*Марсел Пруст*

### ВИЗИЯ ЗА БЪДЕЩЕТО

Някои от най-прекрасните места, населявани от доволни и щастливи общности не са продукт на внезапен икономически растеж или на факта, че местните власти са ударили златен джакпот. Истинската причина е по-скоро в това, че един или няколко от лидерите или членовете на общността са направили съзнателен избор да гласнат града в посока на устойчиво и положително развитие. Именно в тази воля и далновидност се крие разковничето, променило тази общност.

Началната точка, тласъкът на общността в положителна посока е визията: визия за една устойчива общност, изпълнено с красота място, където гражданите живеят в здравословна и спокойна среда, където децата им имат място за игра, и където е забавно и лесно да се придвижват. Този наръчник има за цел да вдъх-

Quito © GTZ



ови изграждането на подобна визия. Освен това разглежда в дълбочина различните компоненти, които спомагат за реализирането на тази визия.

Има много начини, по които дадена общност, нейните граждани и лидери избират да осигурят по-добро място за живот на жителите си и устой-

чиво бъдеще. Много от тях са изброени тук, за да помогнат на градските лидери и специалисти да изберат един или повече от различните начини за постигане на реални и положителни промени в тяхната общност. Това са реалистични способности, чието изпълнение е преди всичко въпрос на избор на правилния път за общността, и едва на второ място - на финансови разходи. Ако дадена общност съзнателно реши да следва политика, която да превърне града им в "по-приятно, по-спокойно, по-лесно за придвижване и забавно място за живот", в крайна сметка всички предложения ще се изплатят и ще донесат по-голяма удовлетвореност в дългосрочен план. Едно от най-съществените неща на първо място е решението да се ангажирате с дългосрочна политика за създаване на по-здравословна общност с устойчиво бъдеще, заедно с правилните средства за това.

Много общности са имали повратни точки и важни дати в историята си, за някои от които може да прочетете на тези страници. Може би и вашата общност ще изпита преломна промяна във възгледите си какъв подход да избере и как да планира жизнена среда, ориентирана към човека?

#### **ОСЪЗНАВАНЕ НА НЕОБХОДИМОСТТА ОТ ПРОМЯНА**

Този наръчник се стреми да очертае позитивна картина на това как може да изглежда една устойчива общност и изхожда от надеждата, че представата за подобна картина и постигането на подобна визия може да се случи по естествен начин. При все това най-напред трябва да подчертаем и някои от отрицателните тенденции на увеличаващата се моторизация на градовете. Надяваме се, че здравият разум ще надделее, след като изпъкнат съпътстващите ефекти в обществата, произтичащи от автомобилите: от сериозните екологични и здравни последици до необходимостта от гарантиране на спокойна околна среда за децата ни; от възстановяване на тишината и спокойствието в общности, които в момента са шумни и задръстени от улично движение, до увеличаване на използваемото пространство и обезпечаване на по-лесен и приятен стил на живот за жителите на градовете. Като се имат предвид тези силни аргументи за създаване на по-приятни за живеене общности, всеки доброна-

мерен кмет или общински лидер почти неизменно ще избере пътя на по-устойчиво бъдеще и по-висок стандарт на живот за гражданите си. Независимо дали става дума за нова визия, промяна в насоката на дадена политика или намиране на инструменти и подходи, използвани в целия свят, това ще доведе до такива промени. Подобен подход ще е необходим ако искаме да сме честни с нашите граждани и да им дадем най-добрите възможности за щастливо, безопасно и здравословно бъдеще. Едва ли може да се реализира цялостна програма за подобряване качеството на живота на даден град без да се поставят поне някакви ограничения върху ползването на автомобили. Ние обаче бихме искали да представим казуса, при който крайният резултат на подобна програма със сигурност ще създаде положителни последици в полза на всички.

#### **СЪДЪРЖАНИЕТО НА ТОЗИ НАРЪЧНИК**

В първия раздел можете да прочетете за въздействието, което оказва нарастващото улично движение в градовете. Ефектът и последиците от силната зависимост от моторни превозни средства за транспортни цели са разделени по екологични, социални и икономически признаци. Трябва да се отбележи, че докато общият тон на настоящата книга е положителен, с насърчаване и надежда за по-добра жизнена среда, първият раздел по необходимост трябва да се спре на някои от неприятните аспекти на съвременния живот. Надяваме се, че читателят няма да се подтисне твърде силно от настоящата ситуация, а по-скоро ще се вдъхнови да работи за подобряване на положението, така че четете по-нататък!

В раздел втори анализираме максимата "каквото изградиш, това те ще използват". Дадени са примери в подкрепа на идеята, че изградената инфраструктура често води след себе си необходимост от използването ѝ, и мъдрият избор на политиките може да доведе до по-висока удовлетвореност на потребителя. Ключът е да се мисли дълго и усилено както за настоящите и бъдещи политики, така и за големи проекти, които да се предвидят за изпълнение, защото те ще имат трайни последици.

Раздел трети представя резултатите от едно добре проучено явление, наречено "изпаряване

на уличното движение”. Задълбочени проучвания в Европейския съюз показват, че обратно на очакванията, затварянето на части от градския център за уличното движение в крайна сметка води до по-малък брой пътувания и по този начин ще донесе по-голямо спокойствие и тишина за местните жители и ще направи централните градски части по-привлекателни за посетители и туристи.

Раздел четвърти се съсредоточава върху градските пространства и възможностите за усъвършенстване на града по много различни начини, така че да се улесни придвижването в него и да се намали стресът. Дадени са множество техники и примери как градовете да станат по-привлекателни и безопасни, по-тихи и приятни.

В раздел пети по-разгърнато се разглеждат устойчиви начини за транспорт. Има много начини да се увеличи цялостната ефективност на мрежите за обществен транспорт, като много от тях не са никак скъпи. Като се разгледа общата транспортна картина, включително състоянието на обществен транспорт, карането на велосипеди и ходенето пеш, се създава картина на града, където хората естествено избират такива видове транспорт, защото са атрактивни, ефективни и достъпни.

В глава шеста се обсъжда устойчивата мобилност и ритъмът на живот. Докато по първата тема се разглежда необходимостта от цялостна стратегия за справяне с уличното движение и въпросите на мобилността, по втората се обръща внимание на свързаните с тях въпроси за скоростта и ритъма на живот. В този раздел се засягат и градските системи и практики, и тяхната взаимовръзка с мобилността.

И накрая, раздел седми обобщава всичко, събирайки различните аспекти, необходими за постигане на устойчив град. Тук необходимостта от силна местна икономика е допълнително измерение. Нахвърлят се и някои други въпроси в допълнение на темата за устойчивата мобилност, но попадащи извън обхвата на настоящия наръчник.

В този наръчник има три приложения. В първото са изредени много от практическите предложения, споменати в наръчника като полезен справочен материал. Второто представя много от най-добрите практики както в транспортния сектор, така и по отношение на градските въпроси, които се

наблюдават в момента по цял свят. В третото приложение са изброени различни организации, настоящи проекти, както и предложения къде можете да прочетете повече в тази област.

Някои термини са отбелязани като специализирани със звездичка (\*), което означава, че обяснението им е дадено в речника.



## 1. ПО-ВНИМАТЕЛЕН ПОГЛЕД КЪМ АВТОМОБИЛА

*“Една от най-големите иронии на двацети век е фактът, че в цял свят огромни количества от безценни неща като земя, нефт и чист въздух са жертвани за моторизацията – и въпреки това повечето хора по света никога няма да притежават автомобил.”*

*Марша Д. Лоу*

Индустриалната ера допринесе за масовото производство, разпространение и пълната интеграция на личният автомобил в ежедневието ни. Притежанието на автомобил, шофирането и личният транспорт предлагат множество възможности и очевидни ползи за потребителя. Тези радости и ползи обаче скоро се оказват по-малки от недостатъците, а вре-

дите и загубите се отразяват върху всички, включително собственика и ползвателя на автомобила.

Има неизбежна обратнопропорционална зависимост между ползите и вредите, предвид все по-честата употреба на лични моторни транспортни средства\*: с нарастване на отрицателното въздействие, положителните последици намаляват. Градското развитие трябва да приеме един от двата подхода. Градовете ще трябва да изберат в коя посока да тръгнат, тъй като пълната и абсолютна подкрепа за всички видове транспортни средства и инфраструктура скоро ще бъде невъзможна.

За по-голяма яснота в опростен вид двете възможности за избор на града са:

- 1) Да развива, инвестира и изгражда повече в опити да се удовлетворят потребностите на бързо нарастващ личен моторен транспорт.
- 2) Да реорганизира, реструктурира и планира мерки, за да промени тенденцията за все по-бърз растеж на ползването на автомобили и други лични моторни превозни средства.

Ако можем да си представим за момент разделението на даден град на зони, които са достъпни за автомобили и такива без достъп за автомобили, където може да се направи личен избор между това да живееш и работиш в район, разрешен или забранен за автомобили, собствеността и употребата на автомобили ще се превърне едва ли не в личен въпрос, също както стилът на живот (с всичките му условия и последствия) е въпрос на личен избор. Притежанието на кола – въпрос на личен избор на индивида – обикновено се счита за изцяло личен въпрос, сякаш действително живеем в градове, които са разделени според това дали се ползва автомобил или не. Истината е, че използването на коли и инфраструктура за тях оказват голямо въздействие върху всички ни, независимо дали притежаваме кола или не. Ето защо е много важно да се вгледаме по-внимателно в последствията от широко разпространената употреба на коли, за да вземем по-информирано и мъдро решение за отношението ни и посоката на развитие, в която искаме да насочим общностите ни.

Мъдрият лидер и загрижените хора, които вземат решенията и които наистина се вълнуват от здра-

вето и добруването на общностите им трябва да погледнат честно настоящите тенденции на автомобилно-концентрираното общество и всички последици, настъпили в резултат на автомобилната ера. Едва когато е напълно изяснено точното естество на проблемите, оказващи въздействие върху дадено общество, могат да се намерят решения, повлияни от истинско желание за подобряване на живота на всички граждани. Хората, които вземат решенията, трябва да осъзнаят, че както решенията за бъдещето на даден град, така и бездействието по тези въпроси имат реален ефект върху тяхната общност.

### Бърза обиколка с кола през Автоград

Преди да разгледаме различното въздействие, което оказват автомобилите върху нашето здраве, общество и околна среда, да хвърлим поглед и на причините, поради които шофираме на общия фон на едно общество, ориентирано към автомобилите.

### СКОРОСТ И СВОБОДА

Твърди се, че двете основни причини за притежание на кола са присъщата ѝ скорост и възможността шофьорът да тръгне когато и където си пожелае. Тази т. нар. 'свобода' често се рекламира като американската мечта и е родила стереотипите на суровия индивидуализъм и независим стил на живот. Макар да е налице очевидната привлекателност на този романтизиран идеал – като се има предвид, че е бил изпробван в цял свят – истината обикновено е по-делнична: ежедневно шофиране до работата, извършване на задачи и вземане на децата от училище.

### ЗАГУБА НА СКОРОСТ СПРЯМО ВРЕМЕ

По отношение на скоростта, която притежават автомобилите, макар сама по себе си тя да дава огромно предимство на автомобилите пред всяко друго транспортно средство, след като факторът време бъде включен в уравнението, можем да вземем под внимание един факт за автомобила и пътуването с него - времето, което се посвещава на това. Философът и социален критик Иван Илич е изчислил времето, отделено за отделните компоненти, свързани с шофирането, изискващи инвестиране на време:

Средният американец посвещава над 1600 часа годишно на колата си. Седи в нея, докато тя се движи и стои неподвижно. Паркира я и я търси. Изкарва парите, които харчи за нея и за да изплаща месечните си вноски. Работи, за да плаща за бензина, пътните такси, застраховка, данъци и актове. Прекарва четири от шестнайсетте часа, през които е буден на пътя или в събиране на ресурси за това. И тази цифра не включва времето, което се отделя за други дейности, продиктувани от транспорта: времето, прекарано в болници, съдилища и сервиси, времето, прекарано в гледане на реклами за автомобили или посещаване на срещи за образование на потребителя, които да подобрят качеството на следващата покупка. Средният американец влага 1600 часа, за да получи 7500 мили: по-малко от 5 мили за час (това се равнява на 12 000 км и 8 км за час).

На друго място е отбелязано, че това не включва все по-голямото количество време, което се прекарва в улични задръствания. Престоят в задръстване се измерва както във време, така и в пари. Всъщност се смята, че времето, изгубено в натоварения уличен трафик може да струва на европейските народи милиарди евро.

### ПЛАЩАНЕ НА СОЛЕНА СМЕТКА

Като се има предвид предварителните разходи за шофиране, често се създава впечатление, че това е по-евтина алтернатива на други видове транспорт, ако единствено бензинът се сравнява с цената на автобусен билет. Това сравнение се прави често и в резултат много хора избират колата пред понякога скъпото пътуване с автобус или влак. Но както има много скрити аспекти на времето, прекарано в дейности, свързани с колата, така има и много скрити разходи в шофирането. Най-напред трябва да се осъзнае, че автомобилната индустрия, включително строежът на автомагистрала, обикновено до голяма степен са субсидирани от правителството, често пъти без адекватно равнище на финансова подкрепа за обществения транспорт. Но дори да се концентрираме само върху разходите, поети от крайния потребител, отново има множество допълнителни парични разходи, освен тези за гориво: покупка и поддръжка на автомобила, плащане на такси, като застраховка, шофьорска книжка, регистрация на колата. Добавете към това всички дреб-

ни разходи като смяна на масло, зелена карта, такси за платени пътища, паркиране. Освен това може да има и големи разходи, като такси за болница или лекар. Макар цифрата да е вече доста по-голяма, тя все още не покрива пълната стойност на шофирането, която може да се допълва, като се вземат предвид големите субсидии на много правителства за изграждането на скъпи пътища и паркинги и подкрепата за автомобилната индустрия като цяло.

### АВТОМОБИЛ ЗА КЪСИ РАЗСТОЯНИЯ

Трябва да се отбележи също така, че средното разстояние, което изминава дневно един автомобил е под 20 км и една трета от пътуванията с автомобил са под 3 км. Дори при движение под 2 часа дневно, колите трябва да стоят някъде, което означава или специално отделено място за паркиране, или друго място, което се отнема от тротоарите, например.

## Екологично, социално и здравно въздействие на автомобилите

### ЕМИСИИ ОТ ИЗКОПАЕМИ ГОРИВА

Вероятно най-познатият отрицателен ефект от автомобилната ера са емисиите от изкопаеми горива. Глобалното затопляне, което с право се споменава под път и над път, се причинява от парниковия ефект\*. Като цяло се счита, че транспортът е отговорен за 20-25% от всички емисии на парникови газове. Моторните превозни средства са най-големият източник на атмосферно замърсяване, като допринасят за общо 14% от световните емисии на въглероден двуокис от изгаряне на изкопаеми горива и делът им непрекъснато нараства. Като се добавят емисиите от проучване, транспорт, преработка и дистрибуция на горива, тази цифра допълва с още 15 - 20% от световните емисии. Средната европейска кола произвежда над 4 тона въглероден двуокис всяка година.

Макар задълбоченото разискване на глобалното затопляне да е извън обхвата на настоящата книга, все пак трябва да се подчертае, че учените стават все по-убедени в големите опасности от глобалното затопляне. Сериозни и уважавани учени твърдят, че е необходимо намаляване на парниковите

газове от порядъка на 60-80%, а не 5.2-процентовото намаление, предвидено от протокола от Киото. Ефектът от глобалното затопляне може да доведе до екологична катастрофа дори в наши дни: времето ще става все по-непредсказуемо, а някои части от света ще бъдат връхлетени от наводнения и много студено време, докато други места ще станат изключително горещи и сухи. Това ще бъде последвано от големи преселения на хора в търсене на по-приемлив климат. Трябва да се вземе предвид, че на дълбоките води на планетата им трябва много време, за да се затоплят, а в момента изпитваме въздействието на емисиите от CO<sub>2</sub> отпреди 40 години. Тъй като всяка общност в световен мащаб играе своята роля в този процес, това наистина е глобален проблем, на който трябва да се обърне внимание и на местно ниво.

Използването на моторни превозни средства създава най-голямото замърсяване на въздуха в сравнение с която и да било друга от човешките дейности. Докато глобалното затопляне може да доведе до екологична катастрофа, замърсяването, причинено от отделяне на изгорели газове от изкопаеми горива от дълго време насам влияе върху човешкото здраве. Астмата и раковите заболявания са типични болести, причинени от замърсяване. Въпреки че сме относително запознати с негативните последствия на въглеродния двуокис и въглеродния монокис, започва да се разпространява и информация за негативните последствия от отделените емисии в околната среда в резултат на изгорели газове, съдържащи микрочастици, и по всичко личи, че и те са изключително вредни за здравето. Към гореизброените се добавя и диоксина, който е вторичен продукт от замърсяването, а според някои и фактор номер едно в света за ракови образувания. Чрез попадането на диоксина във въздуха се замърсява и храната, която ядем, като особено високо той се концентрира в месото и млечните продукти. Някои нови изследвания също така водят до заключението, че много от хранителните продукти съдържат нискокачествени хранителни съставки, което довежда до нуждата да се добавят хранителни добавки.

В Америка по данни на Асоциацията по белодробни заболявания ежегодно броят на хората, починали в от замърсяване на въздуха, причинено

трафик на моторни превозни средства, е между 10 000 и 24 000. Епидемиолозите и експертите по общественото здраве в САЩ и във Великобритания считат, че ежегодно повече от 60 000 американци и 10 000 англичани умират в резултат на определен вид замърсяване. В Унгария на базата на наскоро направени изследвания се стигна до хипотезата, че в Будапеща повечето вредни емисии на изгорели газове от пътен трафик ще доведат като пряка последица до намаляване на средната продължителността на живота с 3 години.

### ПЪТНО- ТРАНСПОРТНИ ПРОИЗШЕСТВИЯ

Освен замърсяването, другият основен фактор при придвижването с моторно превозно средство, който уврежда здравето, са пътните произшествия. Всяка година по пътищата на Европа се регистрират около 40 000 жертви на пътния трафик, като четири от всеки пет катастрофи се случват в населените места. Всяка година около 1 милион човека намират смъртта си по пътищата, а само ранените са 10 милиона. Изчислено за един ден това означава, че 3000 човека на тази планета намират смъртта си, а 30 000 са ранените ежедневно в резултат на пътното- транспортни произшествия.

### РАЗРУШАВАНЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА

В резултат на замърсяването на въздуха не е засегнато само и единствено човешкото здраве, на риск са изложени също така природата и животинския свят. От една страна, самото замърсяване на въздуха, или произтичащите от него последици, влияещи върху климата, са достатъчно разрушителни за естествените местообитания. Но като добавим и факта, че все повече пътища се строят през природни площи, виждаме, че съзнателните действия на хората водят до предизвикано от хората замърсяване. Една косвена, но много голяма последица от автомобилния трафик е намесата на съзнателните човешки дейности в и различни сфери на природата, което води не само до замърсяване на въздуха, а и до големи количества изхвърлени боклуци, загуба на пространство и естествени местообитания и много други.

Още повече, количеството материали, нужни за производството на един автомобил, са толкова

много, че според някои производството на една кола замърсява околната среда много повече, отколкото самата кола замърсява през целия си цикъл на употреба. Това включва суровите материали, нужни за автомобилното производство, като стомана, метал, гума, различни видове полимери, пластмаси и алуминий, както и множество вещества, замърсяващи озоновия слой, а и огромни количества изразходвана енергия.

Преценявайки обективно конкретните последици върху околната среда от замърсяването не трябва да забравяме, че човешкото здраве и благополучие е в тясна зависимост с флората и фауната на планетата, без които не можем да съществуваме. Това означава, че от гледна точка на опазването на околната среда хората, взети като аргументи и фактори, имат точно толкова голямо значение, колкото растенията и животните.

### ЗАЛЕЗЪТ НА ПЕТРОЛНАТА ЕПОХА

На този етап повечето коли се движат с бензин или дизел – продукти, придобити след преработката на суров петрол. В световен мащаб моторните превозни средства използват една трета от глобалните петролни запаси. Добивът на нефт води след себе си загуба на местообитания, разливи на нефт, замърсяване на водата и на въздуха, големи емисии на въглероден диоксид, редовни злоупотреби с човешката раса и международни конфликти. Условието за живот в доста от страните, в които се добива нефт, са доста трудни, като за пример могат да бъдат посочени условията за живот в пустощта на петролните полета на Нигерия, или последиците от нефтодобива в Азербейджан. Активните протести срещу нефтените сондажи в Аляска показваха, че последиците от извличането на нефт върху обществото и околната среда не са за пренебрегване.

Нека не забравяме, че петролът е невъзобновяем източник на енергия и че след настъпването на пиковия момент при нефтодобива\* вървим към следващия етап – постепенното изтощаването на нефтените запаси и липса на налични източници. Според най-оптимистичните прогнози запасите на нефт ще стигнат за 30 години, за разлика от скептиците, според които само още 10 години ще се радваме на нормален нефтодобив, преди цените

на барел да отскочат драстично. В едно нещо няма съмнение – тенденцията в отбелязаните в наши дни рекордни цени дори да останат на същото равнище или евентуално да се понижат незначително, е към повишаване. Епохата на евтиния петрол завърши и това вече се усеща доста осезаемо в Северна Америка, където правителствените субсидии за подпомагане на нефтодобива и нефтопреработката са най-големи.

### ПОСЛЕДИЦИТЕ ЗА МЕСТНИТЕ ОБЩНОСТИ

Кварталните улици и трафикът, минаващ по тях, оказват определено въздействие върху социалния портрет на този квартал. Например средният брой приятели на даден човек, живеещи в един и същи квартал с него, съответства на скоростта и обема на уличния трафик. Социологът Донълд Епълярд открил, че жителите на дадена улица със светофар с преминаващи 2000 МПС на ден имат средно по 10 приятели и познати в квартала, в сравнение с жителите на улица с по-натоварен трафик, например с преминаващи 16 000 МПС на ден, които имат средно по четирима познати, и средно по 0.9 приятели.

Процес, описващ последиците от натоварен път, който прокарва разделителна линия в рамките на една местна общност или екологично местообитание, се нарича откъсване\*. Когато става дума за общности, това на практика може да означава, че на даден човек се налага да пътува дълго или да се сблъска с множество препятствия, преди да стигне до дадено място, което, ако теглим една права линия по въздуха, не е задължително толкова отдалечено от него. Що се касае до екосистемите, означава ограничаване на естествените местообитания, а пресичането на натоварена магистрала от животни става особено рисковано.

Значението на местната общност за здравето и за благоденствието на обществото, взето като цяло, а и за отделния индивид, е огромно. Когато автомобилният транспорт се превърне в преобладаващ начин на придвижване, местната общност губи ит непосредствените човешки взаимоотношения. В общностите, в които традиционния начин на придвижване е ходенето пеша, обществения транспорт и откритото пространство, количеството на преки взаимоотношения, и особено случайните срещи,



Boğate © GZ

придават на местната общност жизненост – нещо, което не би могло да бъде постигнато в едно общество, където автомобилният транспорт е основен начин на придвижване, а уговорените предварително срещи са правило и шансът да срещнете някого случайно на улицата е минимален.

### ЗАГУБАТА НА ПРОСТРАНСТВО

Не бива да забравяме, че колите не само замърсяват въздуха, който дишаме, средата, в която живеем и увреждат здравето ни, но също така заемат доста място. Неоспорим факт е, че колите изискват доста пространство, тъй като те са най-обемните средства за придвижване на пътя. Колкото по-широко разпространени стават, толкова повече се увеличава броят на пътищата и пространството, от което колите се нуждаят. Когато не са в движение, трябва да бъдат паркирани и оставени някъде на съхранение. В сравнение с ерата преди изобретяването на автомобила, или с градовете с относително неголям автомобилен транспорт, в един град, в който автомобилният транспорт е преобладаващия начин на придвижване, пешеходците са лишени от големи пространства, а те по право им принадлежат. В някои градове придвижващите се пеша ежедневно се сблъскват с паркираните по тротоарите коли. В Берлин, например, дори и при наличието на висок

стандарт на обществен транспорт и развита инфраструктурна система за велосипедисти, и дори с оглед на необичайно многото зелени площи, 40% от наличната площ е заета от автомобилния трафик, а в другите градове този процент е доста по-висок. Последиците са липсата на места за разходка и нормално придвижване по улиците, като това от своя страна води до недоволеното общество, и дава негативни икономически последици и загуби. Затова не бива да се учудваме, че в центърните части на доста градове, където се намират най-интересните и интригуващи социални, културни и търговски обекти, автомобилният трафик е забранен.

### ЛИПСАТА НА СПОРТУВАНЕ

Благоприятните последици за здравето, предизвикани в резултат на придвижване пеша или с велосипед, са повече от очевидни и нееднократно доказани. В резултат на проведени изследвания е доказано, че заседналият начин на живот необратимо води до множество негативни здравни последици, докато раздвиженият начин на живот, като редовното каране на колело, например, намалява с 40% рискът от заболявания. Общо взето става ясно, че колкото е по-инициативен и физически активен живот води един човек, толкова по-малко здравословни проблеми ще има.

### ШУМОВОТО И ВИЗУАЛНОТО ЗАМЪРСЯВАНЕ

Всеки жител на голям град знае какво е да живееш в шумна градска среда. За него в съвсем нормално явление се превръщат обезпокоителните шумове от профучаващите коли, скърцането на спирачките или задействаните аларми на коли през нощта. Хората, които се местят да живеят в големи градове, се нуждаят от определен период на адаптация, за да могат да свикнат с шумната интензивна среда. Дори визуално, редиците паркирани наблъскани една до друга коли и огромните паркинги са доста неприятна гледка, за разлика от тази на градски парк или на калдъръмен площад за пешеходци.

## 2. ИНФРАСТРУКТУРАТА И ПРОВЕЖДАНЕТО НА ОПРЕДЕЛЕНА ПОЛИТИКА

### Трудни избори и дълготрайни последици

*“Построй го, и те ще дойдат”*

*древна мъдрост*

Инфраструктурата, която се развива, оказва огромно влияние върху възприетите модели на употреба и често се предполага, че създават също така и определено търсене. Не бива да пропускаме факта, че докато политиката, ригулираща транспорта и мерките по планирането често пъти се разглежда като отговор на конкретните нужди и моделите на автомобилен трафик в даден регион, самата съществуваща и новопостроена инфраструктура ще повлияе по осезаем начин върху културата на пътуване и върху разделянето на отделните модели\*.

В тази глава ще направим обзор на това, косто се случва когато различни видове инфраструктура (взети заедно с различни видове поощрения и подкрепа от страна на местните власти) започне да се ползва от жителите на градовете. В глава 4 ще се занимаем с въпросите на градското планиране, а в Глава 5 ще разгледаме специфичните възможни планове – сценарии относно развитието на транспортната система. В рамките на тази глава ще се постареем с действителни примери да онагледим начина, по който в резултат на политически решения по осезателно се оформя обликтът на малки и големи градове.

#### ЛОС АНДЖЕЛИС И ВЕНЕЦИЯ: ПРЕМИНАВАНЕ ПО ЦЕЛИЯ СПЕКТЬР

Лос Анджелис е един от градовете с най-голяма концентрация на автомобилен поток в световен мащаб, докато Венеция се счита за града, най-свободен от автомобилен трафик. Тези два града са разположени следователно на двата края на палиграта, а между тях съществуват множество други градове.

В мегаполиса Лос Анджелис живеят 17 милиона души и има почти толкова коли. В много отношения този град е бил планиран от хора, които също така са

взели под внимание автомобилния трафик и колите като визия. Градът е разделен на множество сектори от многолентови магистралаи и магистралаи тип детелина, рампи за пресичане със спускане и качване над определени нива, и всякакви възможни инфраструктурни съоръжения. По-голямата част от града живее на колела и на спирачки, с широки, интензивно натоварени пътища, със задръствания на всеки няколко километра. Съвместното използване\* на публичен транспорт е на изключително ниско ниво, въпреки факта, че в последно време в системата на градския транспорт са извършени някои подобрения. Пазаруването е предназначено почти само и единствено за шофьорите. В рамките на относително гъсто заселените квартали, разположените близо до улиците магазини не разполагат с вход откъм улицата, и човек може да влезе в тях само от входа откъм паркинга, които се намират в задната част на магазина. В по-слабо населените квартали голям паркинг разделя улицата от входа на магазина. И в двата случая оштетеният до някаква степен е самият пазаруващ, който е без кола. Да ходиш пеша по тротоарите означава че нещо в теб не е в нормата, не е наред, и ставаш подозрителен: имало е дори случаи, когато полицията е спирала пешеходци и ги е разпитвала защо ходят отстранени на натоварен път, а не се придвижват с кола.

Във Венеция от друга страна съществуват всички идеални предпоставки от историческа гледна точка за да бъде компактен и свободен от коли град. Поради самия характер на системата от канали и средновековния облик на сградите в града, той си остана прекрасно място, радващо се на практичното решение за свободното от коли пространство и привлича хиляди туристи. Сравнително малък по своите мащаби град, притежаващ уникални черти и история, моделът на развитие, развит във Венеция, моделът на този град не е развит до такава степен никъде другаде, въпреки че могат да се видят опити за обособяване на сводобни от коли исторически градчета на много други места, които са взели решението да намалят или да забранят автомобилния трафик от историческите си центрове.

Въпреки всичко не можем да разгледаме примерите с тези два града само в бели или черни краски, тъй като е очевидно, че Лос Анджелис има някои положителни качества и особености, както е очевидно и че Венеция не е лишена от негативни качества (да не забравяме, че и двата града са разположени

## 2. Инфраструктурата и провеждането на определена политика: Трудни избори и дълготрайни последици

на труднодостъпни места). При все това неизбежно достигахме до един важен принцип: ако построиш нещо, използването му е неминуемо. Построяването на множество магистрали неизбежно привлече голям брой автомобилисти. Ако вместо това се разработи и построи висококачествена система за велосипедисти, която ги улеснява, то тогава именно колелата ще са повече. Така става повече от логично, че на първо място стои внимателно избрания политически ход, а после идват разработените планове за строителство, които имат дълготраен ефект.

Наред с двата примера с Венеция и Лос Анжелис има много други градове, които биха могли да ни послужат при посочването на добри и лоши примери за начина, по който инфраструктурата и политиката са спомогнали за фактическото оформяне на облика на им. Тук ще разгледаме още няколко града, за да видим как наистина става това оформяне в тях.

### БОГОТА, КОЛУМБИЯ

Богота, столицата на Колумбия, е град с приблизително осем-милионно население, предимно бедно и страдащо от високи нива на престъпност и транспортен хаос. От средата на 90-те години двама кметове са иницирали програми, целящи осъществяването на определени промени. Първият беше Антанас Мокус, който беше на власт между 1995 и 1997 г. Той зададе генералната посока на визирания промени, а под управлението на приемника му Енрике Пенялоса градът се трансформира посредством въвеждането на зашеметяваща градска инфраструктура и реформи в транспортната система, като целият проект пожъна безпрецедентен успех за проект с такива мащаби, реализиран за толкова кратко време в град с размерите на Богота.

Ето и някои от постигнатите през този период резултати:

- времето, загубено поради чакане в задръствания, е било намалено с цял час
- скоростта на придвижване с МПС е била намалена с цели 43%
- замърсяването на въздуха е намалено с 16%
- консумацията на горива е намалена с 10%
- процентът на споделеното използване на велосипеди е скочил от 0.3 на 5%

- използването на МПС през най-наговареното откъм трафик време е намалало с 40%
- пътнотранспортните произшествия с летален край са намалели с 13%
- случаите на убийства са намалели с 12%

Поради факта, че колумбийските закони не разрешават преизбирането на неуспешен кмет, през 2001 Антанас Мокус беше преизбран за още един мандат, за да може да продължи започнатите програми. Пенялоса, който придоби световно известна репутация, получи множество покани да гостува като лектор и да представи “Чудото Богота”.

Ако преразгледаме внимателно случващото се през 1998 г., т.е. преди осъществяването на някоя от грандиозните промени, в града се обсъждаше от правено предложението от японската Агенция за международно сътрудничество (JICA) тя да се заеме с изпълнението на широкомащабен проект за строеж на магистрала. Проектът в крайна сметка не беше одобрен и градът излезе със свое проектопредложение, в резултат на което бяха създадени повече от 1200 паркове и беше създадена прочутата система TransMilenio – Бързо преминаващи автобуси (BRT) (повече BRT можете да прочетете в пета част). Употребата на леки коли беше ограничена, и беше въведена система за пропускане според номерата на колите. Беше въведена и концепцията “Недели без коли”, според която през почивните дни и през празниците повече от 2 милиона души можеха да се разхождат необезпокоявани от автомобилен трафик на повече от 100 километра главни пътища. В градските райони с по-заможни жители, както и в тези с по-бедни, бяха построени игрища с високо качество, независимо от местоположението им. На местата, които компанията JICA планира да настрои с магистрали, бяха отделени 17 километра пешеходни улици и 45 километра от зелени пешеходни коридори.

В Богота започнатите промени продължават, като плановете са тези промени да бъдат продължени за дълъг период от време. През Февруари 2000 г. в един четвъртък целият град изживя един цял ден без никакви коли по улиците - това се случи в един град с мащаби четири пъти колкото столицата на Унгария Будапеща! След проведен референдум се реши това да бъде утвърдено като практика един път в годината. Бъдещите планове включват такива мерки като заб-

рана за автомобилен трафик по улиците в часовете между 6 и 9 сутринта, както и между 16:30 и 19:30, а през уикендите разрешението ще влиза в сила след 20:15 ч. Очаква се, че системата за транзитно преминаващи автобуси TransMilenio ще превозва повече от 80% от населението на града, а инфраструктурата за колеездачи също ще бъде разширена.

Широко разпространено е мнението, че качеството на живота в Богота се е подобрило многократно. Сега в този град, за разлика от преди, жителите са щастливи и гледат с оптимизъм към бъдещето.

### НАМАЛЕН ОБЕМ НА ТРАФИКА

Намаленият обем трафика\* от точка до точка представлява явление, което се наблюдава в райони, където пътищата са разширени с цел да поемат повече автомобилно натоварване. Разгледано в краткосрочен план, подобно инфраструктурно подобрене генерира по-голямо автомобилно натоварване, а в дългосрочен план това води до завишени нива на покупки на леки коли, както и по-рехаво жилищно застрояване. Последниците от това могат да бъдат илюстрирани много нагледно в много американски градове, където градските части се разрастват неконтролируемо с предимно по-рехаво жилищно застрояване – едновременно прекалено рехаво, за да бъде оправдано изграждане на подходяща система за обществен транспорт, и достатъчно гъсто, за да предизвика повишаване на нивото на автомобилния трафик. Противоположният ефект на намалени обем на придвижване е видим при стеснени пътища или при отклонено движение, като крайните резултати могат да бъдат по-натоварен трафик. С този въпрос ще се занимаем в следващата част, като илюстрираме всичко с примери.

Изглежда, че в доста американски градове вече се проявява тенденцията да бъдат избягвани планове за развитие, свързани с инвазия на автомобилен трафик – нещо типично за 20-ти век, както и да бъдат правени опити последиците от предишните планове да станат благоприятни за града и хората. В някои градове като Фресно, Калифорния, наскоро е влязло в сила законодателно постановление, ограничаващо разрастването на интензивното жилищно строителство, докато в други градове, като Тъксън, Аризона, градската управа планира да подобри в значителна степен системата на обществения транспорт, и да построи тротоари

### Политика по паркирането в Бангкок, Тайланд

Бангкок има доста задръстено пътно движение и много висок процент на места за паркиране: 338 на 1000 работни места в центъра на града. Това фактически е същото равнище като в повечето американски градове, но е много по-високо от процента в Сингапур, Токио или Хонгконг, където има средно само по 67 места за паркиране за работните места в центъра на градовете. Резултатите са, че в центъра има много коли – паркирани, движещи се или спрели на опашки. Политиката по паркирането обхваща също и изисквания за съоръжения за паркиране за новите сгради, където, ако сградата е многоетажна, първите 10 нива трябва да са предвидени за паркинг. Може да бъде прогнозирано още по-голямо задръстване, тъй като много от живеещите в сградата всеки ден тръгват за работа един по един, като се опитват да излязат оттам с колите си.

и алеи за велосипедисти. Особено задоволство буди фактът, че Лос Анжелис започва постепенно да прилага друг план за развитие чрез строителството на лекотоварни и тежкотоварни ж.п линии, както и система за транзитно преминаващи автобуси, като тази система предстои да бъде приложена на територията на няколко американски града.

При все това американският модел, както се вижда от настоящия пример, се откроява като един от световните водещи модели за градско планиране и развитие. Не на последно място трябва да се отбележи, че постигнатите успехи в Богота, Колумбия, и Куритиба, Бразилия не са уникално явление в световен мащаб – подобни успехи са отчетени в множество градове по цял свят, като се почне от Южна и Северна Америка, и се стигне до Джакарта, Индонезия, и други градове в Азия.

В много случаи общините чакат, докато положението се влоши дотолкова, че е крайно време да се направи нещо. Понякога може да излезе скъпо да се възвърне един град към по-стария си облик (дори това да е единственият изход от положението), за да се подобри структурата му и да се увеличи относителния дял на обществения и на немоторизирания транспорт\*. Примерът на Богота показва, че там не само са спестили бъдещи разходи, но и са направили икономия на огромни суми, като не са инвестирали в мащабна програма за пътно строителство, нито в поддържането на скъпо метро с ограничено използване.

Докато този раздел представя надеждна и ясна картина на връзките и свързаните с всякаква градска инфраструктура ефекти – независимо дали става дума

за пътища и места за паркиране от една страна, или за допълнителни съоръжения за масов превоз от висока класа и велоалеи от друга – следващият раздел ще продължи да описва какво всъщност се случва, когато свързаната с колите или пътния достъп инфраструктура се намали, а градовете започнат да се ориентират към по-устойчиво и по-хуманно темпо на живота.

Също следва да се посочи, че за устойчивото градско развитие се работи на много места по света – и в богати, и в по-бедни страни, които можете да видите в Приложение В. Последният пример в този раздел идва от Хронинген, Холандия.

### ХРОНИНГЕН – ЕВРОПЕЙСКАТА ВЕЛОСИПЕДНА СТОЛИЦА

В Хронинген, седмия по големина град в Холандия, основна форма на придвижване е колелото. Преди известно време много високото задръстване на пътното движение принуди градските планировчици да изкопаят магуистрали в центъра на града. Те успяват

чувствително се възстанови. В сравнение със средното равнище за Холандия, наемите там са се повишили, емиграцията към други части на страната се е променила, а фирмите, които първо са се бунтували срещу ограниченията за автомобили, сега имат желание за още по-строги ограничения. Херрит ван Верфен, гл. архитект на града, споделя: „Това не е екологична програма, а икономическа програма. Ние насърчаваме създаването на работни места и бизнеса. Доказано е, че проектирането за велосипеди е по-евтино, отколкото за автомобили.” Това се доказва от факта, че редовно постъпват молби от собственици на магазини за забрана на пътното движение по техните пътища.

Колелото се превърна във фокус на градската транспортна система. Навсякъде из града се стесняват или затварят за движение пътища, и се изграждат велосипедни алеи и се строят нови къщи, към които единственият пряк достъп е с колело. Забранени са и извънградските търговски центрове. Понякога колите се принуждават да заобикалят, където вело-мрежата включва най-лесният достъп до центъра на града. Това става частично чрез разделяне на центъра на 4 зони, като между отделните сектори има граници, които не могат да се пресичат от автомобили, и така няма транзитно движение в центъра.

10-годишната вело-програма на Хронинген възлиза на около 30 млн. евро, но от всеки ежедневно пътуващ по работа в града автомобил, задържан извън центърните пътища, се спестява поне 250 млн. Евро годишно в скрити разходи като шум, замърсяване, паркиране и здраве.

Колоезденето в Хронинген се смята за част от цялостната градска стратегия за обновление, градоустройство и транспорт. Често срещани в града са отделни велоалеи, предварителни стоп-линии на светофарите и десни завои на червено. Новите сгради в центъра задължително предоставят съоръжения за паркиране на велосипеди. Има десетки хиляди места за паркиране на колелета както в улични стойки, така и в охраняеми паркинги – централната гара има място за над 3000 колелета.

„Ние не искаме добра система за велосипеди. Ние искаме идеалната система.” – казва г-н ван Верфен. – „Ние искаме вело-система, която да е като немските аутобани за коли. Ние не караме колелета, защото сме бедни – тук хората са по-богати, отколкото в Англия. Ние караме колелета, защото е забавно, защото е по-бързо и удобно.”



Groningen, photo by Justin Hyatt

да създадат градски център без автомобили. Сега Хронинген, който има 180 000 жители, е с най-високо равнище на използване на велосипеди на Запад. 50% от пътуванията в града се правят с велосипеди.

От 1977 г., когато 6-лентова отсечка от магистрала в центъра на града бе заменена със зеленина, пешеходни зони, вело-пътеки и автобусни ленти, градът

### 3. ИЗПАРЯВАНЕ НА ПЪТНОТО ДВИЖЕНИЕ

*„Да добавяш платна на магистрала, за да се справиш със задръстванията, е като да си разхлабваш колана, за да се излекуваш от наднормено тегло.“*

*Луис Мамфорд*

#### ИЗПАРЯВАНЕ НА ПЪТНОТО ДВИЖЕНИЕ – КОНЦЕПЦИЯТА

Новите концепции понякога изискват доста време, докато се възприемат и разпространят. Това се случва бавно, но сигурно и с науката за управление на пътищата и движението. В миналото, когато даден път достигал границите си по отношение на това колко движение може да поеме, общият отговор е бил или да се построи нов път, или да се разшири съществуващият. И макар това понякога да носело известно първоначално облекчение, то водело също и до обръкване и фрустрация, тъй като не след дълго нивото на пътното движение се приближавало до предишното и местната власт трябвало отново да започне обсъждане за допълнително пътно строителство.

Но сега ситуацията се обръща. В последните години става все по-ясно, че ако построиш нов път за да посрещнеш очакваните пътни потоци, самото съществуване на новия път е стимул за нарастване на движението. Това стана ясно например при строежа на M25, околоръстен път на Лондон. Тогава хората също започват да осъзнават, че докато изграждането на нови пътища генерира движение, ограничаването на достъпа до пътища всъщност намалява движението. В дадена ситуация, когато се затварят пътища, а достъпът (и особено до центъра на града) се ограничи след незабавните промени, изискващи известно настройване, измерванията на общия обем на движението за конкретния район показва, че е имало системни масови отливи от нивата на пътното движение. Това включва дори онези пътища около затворения район, за които се е очаквало да се преговарят. Това явление е получило името „изпаряване на пътното движение“\*.

Когато шофьорите изведнъж са изправени пред нов сценарий и се налага да правят избор в променената ситуация, се наблюдава прехвърляне към друг

вид транспорт или дори намаляване на общия пътен поток. Ако общественият транспорт или колезеденото станат по-достъпни в сравнение с шофирането около затворения градски център, например, същият човек, който преди естествено е посягал към ключовете на колата, сега ще се позамисли. В много случаи, когато конкретно предишно удобство при пътуване изведнъж намалее, често хората преразглеждат пътуването си изобщо.

Една и съща ситуация се повтаря много пъти: Някакъв път или дори мост се затваря поради реконструкция, по време на реконструкцията изглежда, че животът си върви чудесно и без точно тази артерия, и така градският съвет взима решение да я задържи затворена за постоянно. Или, в случай, че е била отворена и по-късно, вече се е появило значително прехвърляне по вид на транспортното средство и предишните нива на уличното движение повече не се достигат.

#### СВИДЕТЕЛСТВО ОТ ПЪРВА РЪКА

Чудесна изследователска работа е извършена с документирането на това явление в няколко европейски града и представянето му в публикация на ЕС под заглавие: “Връщане на градските улици на хората – хаос или качество на живот”. Това много убедително потвърждение е използвано в настоящата публикация и са цитирани няколко примера от него.

Тук привеждаме два примера – от Нюрнберг, Германия и от Страсбург, Франция. И все пак би трябвало да се отбележи, че има и доста други интересни примери в изследването, като се започне от финското градче Кааяни и се стигне до задръстените покрайнини на Лондон, Англия.

#### Казус 1: Нюрнберг, Германия

##### СИТУАЦИЯТА

В началото на 70-те години на миналия век центърът на град Нюрнберг в Северна Бавария, с тесните си улици, исторически паметници и търговски зони, се сблъсква с нарастващи проблеми, свързани с пътното движение – замърсяване на въздуха, ускорено разрушаване на историческите сгради, застрашено здраве и прекомерни задръствания в центъра на града.

### СТРАТЕГИЯТА „ЦИВИЛИЗОВАНЕ НА ГРАДСКОТО ДВИЖЕНИЕ ПО ПЪТИЩАТА“

От тогава градските власти са приели прогресивна стратегия, според която дават приоритет на по-устойчиви и по-слабо замърсяващи видове транспорт, предоставят по-добър достъп до търговските обекти и офисите в района и подобряват управлението на пространствата за паркиране. Премахването на автомобилния поток от центъра на града е изпълнено на фази, като е завършило със затварянето на последния главен пътен коридор през градския център между 1988 г. и 1989 г. Достъпът за обществен транспорт още бил забранен. През 1989 г., след различни многовариантни консултации и закритото гласуване в града, беше решено районът да бъде само за пешеходци за постоянно.

През следващите 10 години се проведе проект в шест фази, който превърна зоната в привлекателен пешеходен квартал, забранен за МПС, сградите бяха обновени, уличните съоръжения бяха увеличени и бяха вградени произведения на изкуството. Зоната стана приятно място, в което човек може да се разхожда и да се отпусне в уличните кафенета без замърсен въздух и задръствания наоколо.

Обществената подкрепа на схемата за превръщане в пешеходна зона се оказва много силна. Предложенията за повторно отваряне на транзитната отсечка Ратхаусплац/Терезиенщрасе за МПС, появявали се в резултат на политическа смяна в управлението на града през 1996 г., не се осъществиха поради общественото несъгласие.

### РЕЗУЛТАТИ

Първите два месеца след затварянето на площад Ратхаусплац/Терезиенщрасе за МПС:

- Увеличаване на пътните задръствания;
- Общината е изправена пред критична опозиция от страна на обществеността и медиите.

След 6-8 седмици:

- Пътното движение се приспособява към новата ситуация и проблемите със задръстванията са разрешени;
- Подкрепата за тази схема нараства, защото предимствата на проекта вече се виждат, особено през пролетта, когато хората могат да се радват на оживения уличен живот.

За оценяване на въздействието от затварянето на пътища върху пътното движение в историческия цен-

тър се извършва обширен надзор на пътното движение. Настоящият спад в пътното движение (21 176) в историческия център на града е два пъти по-висок от прогнозираното. От 1993 г. общо 36 044 МПС са изчезнали и цифрите (въпреки непълните данни за 1997 г.) подсказват и по-нататъшно намаляване в пътните нива. За да се види дали „липсващото движение“ е било изместено към пътищата от външния кръг, по 12-те градски моста са поставени броячни екрани. Статистиката показва, че вместо увеличаване на пътния поток, между 1989 г. и 2000 г. е имало общ спад от близо 10 000 МПС, въпреки цялостното повишаване на броя на собствениците на МПС през този период.

### РОЛЯТА НА СМЕЛИЯ ВОДАЧ

Каква е ролята на градските власти, които си поставят такива амбициозни цели? Не винаги е лесно да се пробие с инициатива, която на пръв поглед не изглежда особено популярна, но в крайна сметка това би могло да си струва усилията. Ето едно изследване на предизвикателствата, с които градските власти могат да се сблъскат:

Да се отнемат правата на преобладаващите ползватели на пътищата (частния автомобил напр.) е дръзко решение, взето от властите. Логиката предполага, че ако мрежата вече е задръстена, премахването на правата може само да влоши положението. Обществено безпокойство обикновено се съсредоточава върху предвидените пътен хаос и вредно икономическо въздействие. При таква реакция планиращите власти и политиките могат да изгубят смелост и да се откажат от предложенията за преразпределение на пътното пространство. В подобни обстоятелства новите идеи, като концепцията за „изпаряване на пътното движение“ (която поставя предизвикателство на заключението, че задръстванията ще се увеличат с намаляване числеността на пътищата), може да предостави ценна помощ и по отношение на техническата осъществимост на творческите решения на пътното управление.

### Казус 2: Страсбург, Франция

#### СИТУАЦИЯТА

Град Страсбург, разположен на бреговете на р. Рейн, е характерен с пресичания на канали и реката, както и с исторически сгради и паметници. Центърът на града,

разположен на остров, е обявен от ЮНЕСКО за световно културно наследство.

През 80-те години на миналия век градът се изправя пред нарастващи проблеми, свързани с пътното движение: чести задръствания, шумово и въздушно замърсяване, високи равнища на пътнотранспортните произшествия. Центърът на града става все по-малко привлекателен за посетители. С това възможността за предоставяне на повече пространство за настаняване на нарастващия брой частни МПС е ограничена, поради голямата площ на историческите улици с паметници и исторически здания.

### СТРАТЕГИЯ „ГРАДСКИ ПЛАН ЗА МОБИЛНОСТ”

Главната цел на плана е да намали броя на преобладаващите до този момент частни МПС и да увеличи използването на по-устойчиви транспортни форми, общественя транспорт, колезеденето и вървенето пеша в центъра на града.

В началото на 90-те години е взето решение да се построят две нови трамвайни линии, които да обслужват центъра на града. Но за да се получи нужното пътнотранспортно пространство и да се направи път за нови трамваи, се наложило да се преразпредели магистралното пространство за потока на частните МПС.

Първата стъпка била предприета през 1992 г. и включвала разширяването на зоната, ограничена за пътнотранспортно движение в централен Страсбург за пробен период. Тази свободна от МПС зона в последствие останала свободна за постоянно, в последствие била разширена с изграждането на Трамвайна линия Б.

Освен това достъпът на транзитното движение до центъра на града, който представлявал почти 40% от общия пътен поток, бил премахнат. Достъпът до околностите на градския център и съоръженията за паркиране бил улеснен чрез разклонения, като не било възможно да се минава от един район към друг. Транзитното движение било пренасочено към широките булеварди във външния кръг или околвръстните шосета. В сърцето на градския център били предвидени и ограничения за достъп на местните жители и за доставки. В центъра на града били въведени такси за паркиране, което довело до по-бърз оборот и съответно – до по-ефективно използване на пространството. Велосипедистите и пешеходците имат свободен достъп до всички зони.



Strassbourg

Първата трамвайна линия, Трамвайна линия А, е открита през 1994 г., а през 2000 г. е завършена и Трамвайна линия Б. По протежение на новите трамвайни линии са построени места за паркиране и колезедене, а билетите за паркиране са едновременно и трамвайни билети за всички пътници на паркираните коли. На трамвайните спирки и трамваите са предвидени и съоръжения за пътници с по-малка подвижност. Опозицията на тази схема била значителна, особено от страна на дребните търговци в централен Страсбург. Те се страхували, че по време на работата по изграждане на трамвайните линии ще търпят загуби поради намаления достъп до магазините в центъра на града, което всъщност не се е случило. Съществували също така опасения, че превръщането на градския център в пешеходна зона би намалило броя на клиентите на магазините там, поради забраната за коли в тази част на града. Така се започнала силна кампания срещу схемата.

Започнали обширни обсъждания с местните жители, фирми и асоциации с местните власти, в сътрудничество с транспортния оператор, които били предприели привлекателна кампания за повишаване на съзнанието. За първи път френски град от такъв мащаб и значение изпитвал навиците на жителите си до такава степен.

Била развита комуникационна стратегия, като се използвали списания и местни всекидневници (сп. „CUS”, в. „Dernières Nouvelles d’Alsace”) и плакати, които били окачени из целия град. Кампанията имала символ – мечката Бруно, която служи за визуален ориентир при всички дейности по проекта. Бруно регулирал пътното движение около пътните отклонения и информирал шофьорите и пешеходците как върви проекта. Била открита и телефонна централа за въпроси и оплаквания.

### РЕЗУЛТАТИ

През 1990 г. приблизително 240 000 частни МПС са влизали в центъра на гр. Страсбург. През 2000 г. този поток е около 200 000. Оценките предполагат, че без въвеждането на плана за мобилност броят на МПС сега щеше да е 300 000. Макар да не може да се прецени колко от това „липсващо движение“ се е изместило към други улици, е ясно, че стратегията за преразпределяне на пътното пространство към други, по-устойчиви начини за придвижване, е била успешна.

- Предсказаният пътен хаос не се е получил. След първоначалния период на въвеждане, шофьорите са свикнали с новия пътен план.
- Обществения транспорт е довел и печалба. Трамвайна линия А превозва над 68 000 пътници на ден през първата година от откриването си и се смята, че трамваят е довел до 17% намаление във движението, влизашо в зоната на Страсбург. Увеличава се използването на зоните за пакиране и колоездене.
- Има значително изменение в относителното пренасочване от частно МПС към по-устойчиви форми: през 1989 г. 72,5% от всички пътувания са направени с частен автомобил, 11% - с обществен транспорт; през 1999 г. 60% от всички пътувания са направени с частен автомобил, а 30% - с обществен транспорт.
- Броят на пътуванията с велосипеди се е увеличил.
- Досегашният успех на стратегията е дал стимул за завършването на още две трамвайни линии до 2010 г.

### СЪПРОТИВАТА СЕ ПРЕВЪРЩА В ПРИЕМСТВЕНОСТ

Съвсем нормално е в началото гражданите да протестират срещу такива промени. Те могат да се притесняват от хаос по пътищата или просто от ограниченията към тях като шофьори. Собствениците на магазини се притесняват да не изгубят бизнеса си. В случай, че магазинът е с добър бизнес, е интересно да се отбележи, че той често работи още по-добре, след като зоната, в която се намира, е освободена от автомобили или е с намалено движение. Но нека да отбележим също и едно заключение на гореспоменатото изследване на Европейския съюз:

В повечето казусни изследвания политиките и проектантите се сблъскват с опозиция главно по две нап-

равления: първо – че съществуващите вече условия със задръствания ще се влошат и второ – че търговията на дребно ще пострада. В някои случаи протестите са много силни. Във всеки от примерите са били предприети обширни обсъждания и комуникационни кампании, които в някои случаи са многогодишни. В края на този период на обсъждания, въпреки съпротивата, започва да се осъществява преразпределението на пътното пространство. Във всички случаи, след първоначалния период на свикване, предсказаният пътен хаос не се случва и част от трафика изчезва. По-трудно е да се преценят въздействията върху търговците на дребно, но въпреки това в повечето случаи търговията се подобрява. Във всички тези случаи първостепенната мотивация е била визията и ангажирането с намирането на по-устойчиви и социални транспортни решения. Целта е била да се подобри качеството на живота на онези, които посещават, работят или живеят в града.

### 4. ГРАДСКИ ПРОСТРАНСТВА

*„Доверието в един град се оформя с времето от много, много контакти по тротоарите... Това изглежда много тривиално, но заключението съвсем не е тривиално. Заключението от такива случайни обществени контакти на местно ниво ... е усещане за обществена идентичност на хората, мрежа от обществено уважение и доверие и с времето става източник на лична или квартална потребност. Липсата на това доверие е нещастие за градските улици... Макар да изглеждат простички, безцелни и случайни, контактите по тротоарите са малката промяна, от която може да израстне благоденствието на обществения живот в града.“*

*Джейн Джейкъбс*

В трета глава бяха представени приложимостта и предимствата на изпаряването на гарфика\*. Въз основа на това можем да съставим казус, при който следващата стъпка е да се иницира план за успокояване на пътното движение, като целта е да се предостави на жителите повече пространство за игра и движение, да се намалят болестите, причинени от замърсяването, да се намали броят на пътните злополуки и да се направят кварталите по-тихи и спокойни. Добрата новина е, че всъщност това е осъ-

ществува и че където вече е било направено, има видими резултати. Този раздел ще представи различни методи за успокояване на пътното движение, както и предложения за положително „запълване“ на зоните, които са били облекчени от трафик.

### ОГРАНИЧАВАНЕ НА ДОСТЪПА НА АВТОМОБИЛИ ДО ЦЕНТЪРА

Всеки град, независимо от размера си, може да се възползва от превръщането на центъра си в зона свободна от МПС, с пешеходни улици, кафенета, търговски и исторически райони. Тази тенденция става толкова популярна в цяла Европа и навсякъде по света, че почти не изисква допълнителни кампании за обясняване. Всяка година много градове се прибавят към списъка на градовете със свободни от МПС централни части или с широки пешеходни зони. А където това още не е станало, то вече е запланувано. За град, който още не е започнал да работи в тази насока, това би било добро начало. След като градският център вече е бил превърнат в място, където и местните жители, и посетителите могат да се разхождат, да сядат в кафенетата или да пазаруват, слушайки говора на минувачите или може би ромона на някой фонтан, почти всеки жител на града ще започне да се радва на предимствата на пешеходния център и ще започне да прекарва все повече време там.

При големи градове или градове с прекалено голямо пътнo движение, най-бързото възможно разрешение за намаляване на трафика в целия град е да се започне или с временни, или с частични забрани или да се установи система за такса „задръствания“. Забраната за коли в централните райони може да стане по различни начини: единият е да се разпореда кои регистрационни номера в кои дни могат да влизат в града. Няколко италиански града позволяват четните номера да влизат в определени дни на седмицата, а нечетните – в други дни. Ако е чест случай на притежаване на повече от една кола (или има тенденция за това), един от начините да се предотврати тактиката за заобикаляне на забраната е като се поставят еднакви номера на всички коли на един и същ собственик. Това също ще обезкуражи шофьорите да придобият второ МПС единствено за тази цел.

Временните забрани върху шофирането през центъра може да включи също и затварянето на улици в определени часове, напр. вечер или в почивните дни. В гр. Богота, Колумбия, се прилага забрана за МПС по всички големи улици в центъра на града всеки неделен ден за 7 часа. Всеки град може да прецени дали затваря някои улици всеки ден след 19 ч. или може би за целия ден в събота или неделя, или и за уикенд. Друга възможност е да се махне напълно транзитното движение\*, като се позволи достъп до домовете само за местните жители. Вариант на това е и да се позволи 24-часов достъп до някоя улица на живеещите там, но да се ограничи времето, в което останалите МПС могат да влизат.

Такса „задръствания“\* е възможност да се определи някаква цена за влизане в централната зона по всяко време на деня. В Лондон, Англия, е въведена такава система и тази схема се е оказала много успешна. Движението в центъра е било намалено до 18%, а задръстванията – до 30%. Много други градове по света сега обмислят или са започнали да въвеждат подобни схеми.

### ТРАДИЦИОННОТО УСПОКОЯВАНЕ НА ДВИЖЕНИЕТО

Има цял набор устройства, които могат да се въведат в даден квартал, за да се ограничи скоростта на МПС, транзитно минаващи през него и да се намали привлекателността за шофиране в дадена



Bogotá © Gtz

#### 4. Градски пространства

зона. Гърбиците (понякога наричани и „легал политай“) са само върхът на айсберга!

Извън пътните гърбици за забавяне на приближаващите се коли, могат да включат и някои от другите видове физически изменения на средата: стесняване на улиците или изместване на централната линия чрез препятствия в различните части. Това може да е дърво или зона с цветя или цветя в саксии, които се подават на пътя, така че колата да трябва да намали, за да ги заобиколи. Остава се постоянно пространство на МПС, но колата трябва да се движи по линия с препятствия, докато мине по улицата. Заприщванията\* на улиците са друг вид стесняващи приспособления,



Rio de Janeiro © GtZ

при които началото и края на улицата са стеснени, като така се намалява скоростта на движението на влизане и излизане. Като цяло двете препятствия като зеленина, боядисани линии или артизистични инсталации могат да действат като успокояващи движението средства и има много възможности за прилагане на творчески подход.

Затварянето на пътища или на подстъпите към тях също прави чудеса. В този случай в дадена отсечка входът към някоя улица трябва да се затвори за пътно движение, което превръща улицата в истинска задънена улица. Така пътуването по тази улица ще бъде запазено изключително само за мес-

ните жители или някои посетители. Ако улицата е двупосочна, едно частично затваряне би включвало разрешаването само на еднопосочно движение в единия край на улицата, докато в другия се запази двупосочно. Една двупосочна улица може също да бъде превърната в еднопосочна, като се добави или повече място за тротоара, или велосипедна алея. Ако главната цел при някоя улица е да се обезсърчи транзитното движение, това би могло да се направи като се превърнат различни сектори от една и съща улица в еднопосочни, като обаче се отклони посоката в различни отсечки, напр. като един сектор в средата се затвори изцяло за МПС (освен за автобуси) чрез електронно управляема подвижна барикада. Това вече е правено например на ул. Радай в Будапеща, където автобусите могат да ускорят снижаването на барикадата. В гр. Лондон има много квартали с еднопосочни улици, задънен изход и лабиринтоподобна структура на улиците, където транзитното преминаване е почти невъзможно и жителите са благодарни за това.

Следва да отбележим, че мрежовидното проектиране на квартали\*, какъвто е случаят с много разгърнати северно-американски градове, на практика превръща всички улици в мрежа, в транзитни улици, което означава, че много малко квартали са отделени от шума и замърсяването. Постепенното систематично развитие на градските квартали в нелинейни пътища с времето започва да изглежда най-здравесловния начин на развитие. Ако цели зони от града трябва да се развият за кратко време, би било мъдро да се отдели внимание на разходите за улиците, с цел да се създадат колкото се може повече зони с успокоено движение, както и значително количество висококачествени пешеходни пространства, включително и пешеходни улици и пространства без коли. Колкото по-малко транзитно движение минава през квартала, толкова по-добре. Това трябва да се съчетае добре със спирките на градския транспорт, както и с възможности за колоездене и пешеходство, което се обсъжда в следващия раздел.

#### БАВНИ ЗОНИ, ШИРОКИ ТРОТОАРИ

Зоните Темпо 30+ станали популярни в много квартали в последните няколко десетилетия. Това е до-

пълнение към устройствата за физическо успокояване на движението в жилищните квартали, където са дадени наредби за поставяне на Темпо 30 на повечето улици в определена част на района. При влизане в зоната, както и в много отсечки, има големи знаци, указващи, че това е зона с успокоено движение. В Берлин има дори знаци, които предупреждават шофьорите да намалят до пешеходна скорост. Ако тротоарът е на едно ниво с улицата (само че с различен цвят), а пешеходците се насърчават да се чувстват спокойни при пресичане на улицата, както и трябва да бъде, бавно преминаващите шофьори ще бъдат дори още повече подканавани да внимават за пешеходци. По този начин пътищата стават още по-безопасни, вдъхвайки на местните жители чувство на сигурност и удобство в тяхната общност, а броят на пътните произшествия намалява.

Тротоарите следва да бъдат колкото е възможно по-широки, за да имат пешеходците възможност да се движат свободно в квартала си и да се поощрява пешеходното придвижване до местни обекти. Докато колите нямат нужда непременно да се движат една до друга, хората често обичат да вървят един до друг или на групи и може да бъде много неприятно, ако тротоарът е твърде тесен или колите са паркирани по такъв начин, че правят това невъзможно. Затова се препоръчва на улиците, където бордюрът е достатъчно нисък и архитектурният им вид би могъл да изкуши шофьора да паркира на тротоара, да се вдигат стълбове със стрелки, насочващи движението (кнехтове)\* (например високи само колкото пънче), за да държат шофьорите до ръба на тротоара и да позволят на пешеходците да се насладят максимално на разходката си. Има различни видове кнехтове и ако се изберат по-красиви, те могат да направят улицата по-привлекателна. Тревни ивици и оцветени места по улицата или тротоара също могат да служат като вид отклоняващи кнехтове.

### ВЪЗВРЪЩАНЕ НА ПРОСТРАНСТВОТО

В квартали с успокоено движение колите наистина се нуждаят от съвсем малко повече ширина от тяхната собствена, затова се препоръчва да се сведе до минимум пространството от пътя, което една кола може да използва. Това само по себе си действа

като средство за успокояване на движението, тъй като колите имат нужда от повече пространство, за да развият по-високи скорости. И пешеходците, и велосипедистите ще се зарадват на така спечеленото пространство. В случай, че се освободи около метър, метър и половина при превръщането на улицата в еднопосочна, това може много ефикасно да се преобразува в обратен поток\* за велосипедно движение. Както ще видим по-нататък при лентите за обратно (на срещно) движение на автобуси, и велосипедите могат да се движат безопасно в насрещна посока спрямо колите. На по-оживени улици, всичко, което е нужно, е да се боядиса бяла линия от страни на пътя., дори и ако това е само за

Wien photo by Justin Hyatt



успокоение на колездачите, тъй като самото присъствие на велосипедисти, движещи се насрещно, би направило шофьорите по-внимателни.

И все пак, при квартали с успокоено движение, където скоростта на МПС не надвишава 30 км/ч, дори не е необходимо да се създават специални велоалеи. Но те могат да се добавят в случай на велосипедни пътища за дълго разстояние, смесени квартали с понякога голям автомобилен поток, или само като отсечки. Изследванията са показали, че насрещното велосипедно движение прави улиците по-безопасни, отколкото са били преди. При всички случаи се препоръчва да се добавят знаци в началото на еднопосочните пътища, указващи, че

#### 4. Градски пространства

на велосипедите е позволено да се движат и в двете посоки. Това се прави най-вече за да се предупредят шофьорите на МПС за наличието на други транспортни средства, с които те ще си поделят пътя.

Макар да отбелязахме, че собствениците на коли са известни с оплакванията си, когато изгубят пространство за паркиране, в тесни исторически квартали (като напр. вътрешния шести район в Будапеща) често има толкова малко място, че паркираните коли обикновено заемат по-голямата част от цялото пространство. За онези, които не шофират, мястото, което заемат и паркираните, и движещите се коли, е едно от най-големите наказания за това, че чисто и просто живеят в същия град. Където е възможно, премахването на мястото за паркиране поне от едната страна на улицата, би могло да увеличи жизнеността на квартала. Също така може да се добави велоалея или да се разшири тротоарът, или и двете. В кварталите с успокоено движение допълнителното пешеходно пространство ще донесе най-много полза. Много улици сега отново са пригодени за пешеходно и велосипедно движение. В широк мащаб, съвсем нов пример за това е бул. Мажента в Париж, където доскоро оживената артерия бе превърната в улица със спокойно движение с велоалеи и с широко допълнително пространство за пешеходците. Друг пример е Сеул, Южна Корея, където оживена магистрала, минаваща през центъра на града, бе премахната, а на нейно място бяха сложени пътеки за колелета и пешеходци, а на повърхността отново бе пусната да тече една подземна река.

#### УНИКАЛЕН ПОДХОД: СПОДЕЛЕНО ПРОСТРАНСТВО

В северните градове на Холандия, в опитите да се успокои движението, успешно е изпитан един специален подход. Този подход се нарича „Споделено пространство” и работи на принципа, че всички видове транспорт трябва поравно да си поделят даденото пътно пространство и да са по-съзнателни към другите. Това е постигнато по уникален начин, като се премахват всички пътни знаци, светофари и други съоръжения. Макар да има известен елемент на пътен хаос, неизбежно се получава един забавен хаос, а резултатите показват драстично намаляване на пътните злополуки. На места,

където МПС се движат средно с 60 км/ч, новата схема е намалила скоростта само до 30 км/ч, като в същото време е позволила по-ефективна навигация в града и така няма увеличаване на общото време на пътуването. Този подход, развит от Ханс Мондерман, сега започва да се изпробва и в други държави, като Германия и Австрия.

#### ПОЗВОЛЯВАНЕ НА ТВОРЧЕСТВО В КВАРТАЛИТЕ

В кварталите, където е направено разумно усилие да се предостави по-качествено пространство на пешеходците и колоездачите, могат да се изследват възможности да се позволи цялостна креативност. Тя може да включва например интересни пешеходни и велоалеи в различни варианти. Това не означава, че велоалеята трябва да прави широки отклонения и заобикаляния, за досада на колоездача, който просто иска да стигне от точка А до точка Б. Могат да се включат творчески пътеки и комбинации от пътеки и пътни проекти, в някои случаи дори с малки вариации спрямо правата линия, когато пътят е означен с определен цвят (обикновено червен) или е ясно маркиран по друг начин. Велоалеите могат също да бъдат изградени така, че да отиват до места, където колите не могат да стигнат, като транзитно преминаване през затворени пътища или пряко минаване през тясна алея. Привлекателна възможност както за велосипедистите, така и за пешеходците е максималната способност да използват зелените пътища\* – пътеки, които вървят през или близо до озеленени зони – гора или парк, които свързват градски среди. Възможно е и използване на пространството край стара железопътна линия, или красиви райони покрай поток, река или някакъв водоизточник.

Австралийският специалист по транспорта и автор на „Възстановете улицата си” Дейвид Енгуит предлага редица начини за превръщане на улиците в интересни и приветливи места чрез средствата на творческите методи за преподреджане на улиците. Неговото основно послание е, че преди да приберем към всички скъпи начини за промяна на уличната архитектура, могат да се проучат много евтини и цветни начини, позволяващи въвличането на местните жители в проектирането и претворяването на тези пространства. Той отбелязва също

и че ако се прилагат само традиционни мерки за намаляване на пътувания с определен брой, но без да има положително, спечелено пространство за запълване, то тогава просто е било освободено повече пространство, което евентуално да се запълни от още автомобилно движение. Така, за да насърчи по-дълготрайна и положителна промяна в разпределението на пространството, улицата има нужда да бъде използвана отново, като се направи по-цветна и позволи по-оживен обществен живот и обмен.

Много от идеите са много простички, като например добавянето на цветове и предмети по улицата: поставяне на различни мебели или произведения на изкуството по улиците, закачване на банери по улицата, рисуване. Една интересна рисунка или триизмерно произведение по средата на пътя например ще направи тази улица по-интересна и за пешеходците и колоездачите, и за шофьорите на МПС, а и ще предизвика любопитството на шофьора, за да намали. Показани са различни цветове и предмети, които въздействат психологически на шофьора и влияят осезателно върху намаляването на скоростта. Още повече, че жителите на квартала, които работят заедно за претворяването на своята улица, също могат да се гордеят с новия ѝ вид и да се радват повече на прекарването на улицата време, като едновременно с това са и в по-голяма безопасност. Където е възможно е добре редовно да се правят промени, да се поддържа интересът към нещата и да се сме сигурни, че шофьорите няма да привикнат прекалено към нещата. Затова е много възможно да се съчетае психологическият елемент в произведенията на изкуството с психичните елементи на предметите по пътя.

#### СЛЕДВАЩИ СТЪПКИ

Ако един град вече е изминал дългия път по предоставяне на качествен градски пейзаж и устойчиви транспортни възможности – или ако една предимно авто-центрична община развие желанието си за радикална промяна – тогава следващата стъпка може да бъде предоставянето на по-широка зона без коли, например с цел да се създаде изцяло свободен от коли център или дори цял град без коли. Един такъв способ, който използват няколко общини като стъпка в тази насока (като една от най-



Dar es Salaam © Gtz

големите е районът Фаубан във Фрайбург, Германия), може да се разглежда и като спешна нужда от пространство, свободно от коли, и като екологичен градски проект.

Обявяването на зони без коли в един голям град обикновено включва ново развитие, където се създават малки къщи без места за паркиране или широки пътища. Близостта с градския транспорт е необходимост, тъй като кварталът или жилищен комплекс би трябвало да имат лесен достъп до центъра на града и до другите транспортни центрове. В такива райони колоезденето и вървенето пеша са естествено най-масовия начин за придвижване.

Вече се работи усилено по подготовката на създаване на цели градове без коли, като голяма заслуга за това има Джоуел Кроуфорд, автор на „Градове без коли“. В такива градове много от малките квартали са свързани с релси или центрове на метрото, а придвижването между отделните квартали е улеснено, без дори да е нужно да се сменят различни линии. Докато кварталите са достатъчно малки, за да предложат качествен обществен транспорт, все още има достатъчно зелено и открито пространство, което е сравнително по равно разпределено между кварталите. Превозът на товари може да се поеме от малки триколесни превозни средства или от по-големи товарни влакчета. Тъй като



Quito © Gtz

колите по начало не се използват (с изключение на тези за аварийни случаи), качеството на живот е високо и има малко проблеми, свързани с мобилността. Кварталите имат смесено предназначение и повечето потребности на жителите могат да се посрещнат без да са нужни дълги пътувания.

Докато не са изцяло свободни от автомобили, екологичните градове или гъстият градски прокет със смесено предназначение (както е прието от едно движение, известно като „Нов урбанизъм“) предлагат много подобрения при конвенционално градско аранжиране и полагат усилия да намалят тежкия автомобилен трафик, да намалят замърсяването и боклука, да спестят енергия и да обогатят живота на общността. Някои от елементите, които влизат в това виждане, са:

- достъпност за всеки
- град в равновесие с природата
- превес на късите разстояния
- намалено енергийно потребление
- силна местна икономика
- изграждане и управление заедно с живеещите на място
- обществено пространство
- поощряване на пешеходците, велосипедистите, градския транспорт
- здраве, безопасност, благоденствие.

Повече информация за различните насоки и възможности за развитието на града може лесно да се намери в справките на Приложение С. В повечето случаи, представителите на различните изброени движения и организации с радост биха отговорили на запитвания и биха могли да предоставят повече подробности от дадените тук.

## 5. ОБЩА КАРТИНА НА ПРЕВОЗА

*“Когато пътувам във фийтон, или се разхождам след един хубав обяд, или през нощта, когато не мога да спя; тогава са случаите, в които идеите извират най-добре и обилно.”*

*Уидроу Уилсън*

### ОБЕДИНЕН ВЪЗГЛЕД ЗА ПРЕВОЗА

Една от най-основните предпоставки за устойчиво градско развитие и за насърчаване в насока на устойчива мобилност е чрез осигуряване на самото високо качество на обществен транспорт. И когато се обмисля обединен план за обществен транспорт, трябва да се изхожда от следното: лесния достъп и безопасността на общността.

За постигането на обединен план за обществен транспорт указваща е идеята за интермодалност\*: чрез обединяването на средствата за обществен транспорт с ходенето пеша и колхозенето силно се повишава ефективността и възможностите, както и привлекателността на общата картина на превоза. Важно е различните начини на превоз да не си съперничат, а да се допълват взаимно. Например имаме влакова линия успоредна до автобусна такава. Най-доброто обслужване за пътниците ще бъде, ако влакът е по-бързото средство между по-далечните разстояния с минимален брой междинни спирки, докато автобуси покриват всички кратки разстояния и близки места по протежение на влаковата линия. Това е установена практика в страни като Германия и Австрия. Освен това местните автобусни маршрути, може да служат като подхранващи за далечните курсове на влаковете. Т.е. пътник започва пътуването си на автобус от ъгъла на блока, минава 1-3 километра и тогава се качва на влак за половин час. Вероятно до крайната цел ще е нужен още

един автобус. Ако този тип пътуване, съчетавайки автобус с влак, е необходимо за една общност, то следващата стъпка е въвеждането на таксуване, което да покрива еднократно целия необходим маршрут с карта или с един билет. Това едновременно ще улесни пътниците и ще стимулира по-голямата употреба на обществен превоз. Много градове вече използват карта за цялата градска мрежа, която важи за всички видове обществен превоз.

Не бива да се подценява употребата на велосипеди като една от възможностите за градски превоз. Изследване, проведено в Чикаго през 1980 г. доказва, че улеснения достъп до градския транспорт на колелета е бил най-ценово-ефективния начин за намаляване на вредни емисии от колите, т.е. увеличавайки смесената употреба на обществен превоз. С други думи казано, ако се улесни употребата на обществения превоз от колездачи това ще повиши общо популярността му. Какви са начините това да се направи? Единият начин е да се позволи на велосипедисти да използват колкото се може повече форми на градски транспорт. Колелета, качени на влакове вече е често срещана практика на много места. Всъщност в някои държави се обмисля достъп на колелета в междуградските влакове. Велосипедите лесно могат да се вметят и в метрото, както това се е случило и в Ню Йорк и на други места. Въпреки това сигурно би имало ограничения за пиковите часове. Автобусните рамки за колелета също добиват популярност. Това е специализирана рамка разположена в предната част на автобуса и на нея могат да се закрепят по два велосипеда. Това е особено полезно за маршрути, водещи до места извън града, след които няма друг превоз. По този начин 20-минутно ходене може да се превърне в 5-минутно колездене.

### СЪЧЕТАН ПРЕВОЗ

Разглеждаме едно цялостно пътуване в съчетание (интермодалност)\* на автобус с влак:

1. местен автобус – влак – местен автобус
- Ако добавим и велосипед, следва:
2. колело – влак – колело
3. колело – влак – колело на автобус

Друг начин да подпомогнем комбинирания превоз е чрез осигуряване на паркинги за съхранение на

велосипеди близо до спирки и автогари. Заедно с това трябва да се улесни достъпа пеша и чрез колело на автогари, гари и спирки. По този начин колезденето до гара или спирка, съхраняването на колелото и качването му на влак или автобус може да стане честа и лесна практика за всеки. Един организиран наем на колелета ще увеличи още възможностите за комбиниран превоз.

4. пеша – автобус – влак
5. пеша – влак – колело
6. колело – влак – пеша
7. автобус – влак – колело (наем)

Трябва да стане ясно, че са възможни много и различни комбинации, и че колкото повече се набляга на комбинирания превоз като необходима възможност за обществото, толкова по-силни стават доводите хората да изберат удобен за тях начин на превоз, като оставят колите си въщи.

### СПРАВЕДЛИВО ЦЕНООБРАЗУВАНЕ С ЦЕЛ МАКСИМАЛНА УПОТРЕБА

За да се популяризират различните начини за масов превоз, най-важно е да се подържат цените ниски. За пример: допускането на велосипеди до автобуси и влакове ще се изплати от само себе си, не е нужно да се иска допълнително заплащане. Колкото по-ниски са цените за превозването на колелетата, толкова повече тази възможност ще се използва наистина.

### НАЗЕМНИ СИСТЕМИ ЗА ПРЕВОЗ

Това са традиционните видове като автобуси, трелеи, трамваи, леки влакове. В този отдел се набляга на Бързо преминаващи автобуси (BRT), автобусни платна и леки влакове.

Както може да се види от историята за Куритиба и Богота (BRT) (виж в рамката) е едно ново и вълнуващо развитие в областта на масовия транспорт. Всъщност един град може да използва отделни платна само за бързи автобусни линии, достигащи ефекта на обикновеното метро, които струват само 40, дори 400 пъти по-малко от цената на една метро линия. За да работи добре системата Бързо преминаващи автобуси, трябва да се обърне внимание на всички необходими компоненти:



Groningen, photo by Justin Hyatt

автобусните линии трябва да са напълно отделени от пътния поток, качването трябва да става от специална платформа, която дава както лесен достъп, така и удобство и стил. Маршрутите също така трябва да са добре избрани, така че да удовлетворяват цялостните транспортни нужди на града и да имат връзка с другите видове транспорт. В случая на Куритиба, Бразилия, консумацията на бензин на глава от населението е спаднала с 30% вследствие на отличните услуги, предоставяни от автобусите.

При проектирането на автобусни линии, без значение дали са част от BRT или не, могат да се обмислят обратни (на срещни)\* линии като начин за предотвратяване на злоупотребата на шофьорите на коли. Това е автобусна линия, която превозва пътници в обратната посока на основния пътен поток. Има доказан успех и сигурност, а и задържа колите извън насрещното движение. Важното нещо, което трябва да се има предвид тук, е да се осигурят автобусни спирки с лесен достъп и на нивото на улицата.

Трамваите и системите за леки влакове са друга възможност, която стои пред изграждането на скъпо метро. Те също могат да бъдат изградени за малка част от цената на метрото и да превозват повече хора дори от автобус. Лекотоварните влакове могат да бъдат особено полезни за връзка на

центъра с покрайнините на града, както и за бързо пресичане на ненаселени междинни зони, както е случаят в Познан, Полша. Там трамваите преминават през зелени пътища\* без да спират. Също е отбелязано, че трамваите осигуряват атмосфера на весел уличен живот. На улици, където се развива една или друга търговска дейност, ако прибавим трамвай, който издава познат звук, и хора, чакащи на спирка или платформа, осещаме както чувство на социализиране, така и общо въодушевление от този градски пейзаж.

#### ПРИОРИТЕТ ПРИ УЛИЧНИТЕ СИГНАЛИЗАЦИИ

Важно е да се отбележи възможността на приоритета на уличните системи, които могат да допълнят трамваи, BRT и обикновени автобусни линии, накратко: всички надземни системи за транспорт. Приоритет на уличните светлини за градски транспорт означава, че уличните светлини са направени така, че светва зелено за идващ автобус или

#### Бързо преминаващи автобуси (BRT)

Те са отличен пример за технология, развита на юг. BRT се е разрастнала до такава степен, че много северни държави същевременно изучават и прилагат системите. Началото е поставено в Куритиба, Бразилия, и заедно с Богота, Колумбия са двата най-известни града, практикуващи системата, които са вдъхновили много други градове както на север, така и на юг. Специалната привлекателност на BRT е в това, че тя осигурява масова транзитна услуга с качество, като това на метрото, на цена, която е само малка част от тази на традиционната метро-система: сравнете 1 млн \$ с 5.3 млн \$ на километър (както е в Латинска Америка), противопоставено на грубо 60 до 200 млн \$ инфраструктурни разходи на километър метро. BRT е способна да постигне ефективността на метро, оперирайки само с отделни автобусни линии, предпочита се при пресичане с други линии и се отличава с бързо качване на автобуса чрез издигащи се платформи. Всъщност много от спирките са покрити и приличат на спирки на метро или на лек влак, затова понякога го наричат "надземно метро". В Сао Паоло и Богота BRT може да превози над 35 000 пътници за един час. Когато системата бъде завършена през 2015 в Богота, тя ще обслужва 5 млн пътници на ден в мрежа от 22 линии с 338 километра. Където и да е въведена тази система, тя е толкова популярна, че само след няколко години се планират или вече се изграждат нови допълнителни, линии.



трамвай и по този начин се намалява времето за задържане\* на градския транспорт. Това повишава привлекателността на градския транспорт за потребителите му и подобно на автобусна линия – създава впечатление за градски транспорт, който предлага един изгоден начин на придвижване. Това вече работи успешно в много градове.

#### ПРОГНОЗИРАНЕ И ЧЕСТОТА НА УСЛУГИТЕ

За да бъде осигурена надеждна мрежа на градския транспорт извън големите градове, е добре да се осигури добра връзка между градовете и провинцията. В случай на малка общност, която не е близо до влакова линия, най-доброто решение е автобусна линия. Автобусната услуга трябва да е надеждна, честа и да се появява на редовни интервали, където това е възможно. Както за големи, така и за малки общности, прогнозирането и честотата на услугата, и организацията на времето за пристигане са от огромно значение, както за настоящите, така и за потенциалните потребители. В идеалната ситуация потребителите на влак или автобус дори не трябва да проверяват разписанието, защото

услугата се предлага на редовни интервали: ако пътникът знае, че автобусът ще дойде например в 12:42 (за всеки час), може бързо да научи наизуст разписанието и ще разчита на тази автобусна услуга за своите нужди. В случаи на много заселени райони, влак, пътуващ в определена посока може да идва толкова често, че дори да не е необходимо да се мисли за разписанието. Всичко, което е нужно, е да отидеш на спирката и да изчакаш няколко минути.

В един по-малък град, ако е възможно да има автобус по определена линия четири пъти на час, може вече да се създаде промяна на начина\* на ползване на градския транспорт, за разлика от ако честотата на услугата е само един или два пъти на час. Това се получава, защото потребителят предпочита да чака на спирката само пет до десет минути. Също така същият потребител може да предпочете кола, ако времето за чакане се удължи на 20 или 30 минути. Същото се отнася и ако времето на пристигане на автобуса може да бъде прогнозирано, вместо пътникът да се консултира с разписанието. Колкото по-често може да има градски транспорт, толкова повече пътници ще има.

## ВИДИМИ ВРЪЗКИ

От голяма помощ е поставянето на указателни справочници на много места, за да бъдат потребителите и потенциалните такива наясно с възможностите на градския транспорт. За целта могат да се използват много видове функции и знаци. Посоките до спирките и гарите на влаковете трябва да са ясно обозначени в целия град. Също трябва да се отбелязано отделно ако има специални пешеходни зони или велоалеи за достъп до гарите/спирките. Самите автобусни спирки трябва да се виждат добре и да включват информация за линията, която обслужва този автобус. Всеки потенциално объркващ аспект от автобусния маршрут трябва да бъде ясно отбелязан, както и дадените възможности за смяна на линията. Възможностите за смяна на линията трябва да са ясно отбелязани и вътре в превозното средство, обслужващо определена линия.

### Икономическа полза от планирането за колоездене

Холандската организация I-se, която консултира колоездачи, е изчислила икономическата стойност на планирането на удобство за колоездачи в четири града, един от които е Богота. Разходите за обозначаване на велосипедни алеи и тяхното поддържане, както и представянето им и образователните кампании са изчислени на 186 млн \$ за период от повече от 10 години. Разходите за построяване на един километър висококачествен път за велосипеди са около 200 000 \$. Спестените разходи от намалените инфраструктурни нужди, намаляването на задръстванията и замърсяването поради заместването на автомобилните километри, за 10 години възлизат на 493 млн \$. Печелта от повече от 50% от тях са резултат от намаляване на местата за паркиране. Сигурността по пътищата се очаква да се увеличи с 50% (според чуждестранния опит). Резултатът от това са икономически спестявания не 643 млн \$. Спестяването от текущите нужди на потребителите на пътища от неизползване на коли или автобуси възлиза на 167 млн \$. Крайният резултат е, че ползите имат икономическа стойност от 1 302 млн \$ за 10 години, сравнени със 178 млн \$ разходи. Ползите са 7.3 пъти повече от разходите. (За повече информация: [www.cycling.nl](http://www.cycling.nl); *The Economic Significance of Cycling (Икономическа значимост на колоезденето)*; VNG/I-se; The Hague/Utrecht; 2000. Източник: Информационна книга за устойчиви транспорт на GTZ, Module 3d).

Например един влак от покрайнините трябва да подчертае автобусен, трамвен или влаков маршрут, който свързва различните линии. В някои от превозните средства има високоговорители, които съобщават възможностите за смяна.

Посетителите на един град биха се зарждали много ако открият описания на известни дестинации и как да стигнат до тях с градски транспорт. Например туристическите забележителности, зоните за пазаруване, парковете, зоологическите градини, влаковите гари и главните транзитни спирки могат да включват информационни табла, на които са описани както възможните маршрути, така и необходимото време за придвижване между отделните точки. За да бъде още по-привлекателно и интересно, могат да бъдат поканени местни художници да измислят дизайн за такива табла, вместо просто да бъдат поръчани от компанията за производство на улични знаци.

## 6. УСТОЙЧИВА МОБИЛНОСТ И ТЕМП НА ЖИВОТ

*“Високите скорости означават за всеки един човек, че той има по-малко време за себе си, тъй като цялото общество прекарва все по-голяма част от времето си в придвижване на хората “*

*Иван Илич*

Концепцията за устойчива мобилност отива подалеч от самото справяне с трафика и възможностите за транспортиране. Тя ги включва, но има и по-широко значение, което обхваща цялата наша връзка с градовете ни и градската структура. Не на последно място остава темпото на живота ни, засегнато както от решенията ни за всяко пътуване, така и от икономическата ситуация и крайната сума от нашите енергия и време, изразходени в придвижване.

Предвиждането и разработването на концепция за устойчива мобилност за определен район изисква един холистичен поглед върху всички страни на обществото, свързани с движение и качество на живот. Ако кметовете, транспортните мениджъри или други хора, заети с живота и развитието на

един град могат да видят как отделните части се наместват в цялото, и по този начин да подхождат цялостно към работата по различните въпроси, тогава това може да се нарече интегрирано управление на мобилността. Концепцията за устойчива мобилност се използва и градът има всички причини да процъфтява когато управлението му се ръководи от принципите на предоставяне на най-висшето добро за повечето граждани с цел градът да се запази като едно приятно, спокойно, лесно управляемо и забавно място за живот.

### ИНТЕГРИРАНО УПРАВЛЕНИЕ НА МОБИЛНОСТТА

Управлението на мобилността насърчава пътниците да използват най-ефективните начини за придвижване. То от една страна регулира, а от друга - намалява употребата на МПС (например за кратки пътувания), както и осигурява наличие на достатъчно, ефективни и различни възможности за пътниците, които в следствие действат успешно в унифицираната система. Има много потенциални стратегии (някои от които бяха споменати в четвърта и пета части), вариращи от подобряване на транспортното разнообразие, осигуряване на опощения за потребителите при избора им на вида, честотата, маршрута или времето на пътуване, до работа в посока по-ефективно оползотворяване на земята и градоустройство.

Тод Литман от Института за транспортна политика Виктория (VTPI) е главен архитект, както и застъпник на управлението на мобилността. В неговия институт е разработена онлайн енциклопедия Управление на транспортните нужди (TDM), в която са представени много от различните стратегии за по-ефективно използване на транспортните ресурси. Ползата от тези стратегии може да бъде многостранна: намаляване на задръстванията, спестяване от такси за пътища и паркинги, сигурност по пътищата, качество на околната среда и въздуха, спестявания на потребителите, по-ефективно използване на земята и общността, и много други. По-този начин управлението на мобилността може да осигури както значителни спестявания за потребителите, така и за общинския бюджет. Основният принцип е, че резултатът ще е от полза на обществото като

цяло, а също така ще повиши качеството на живот.

Тъй като общите ползи от управлението на мобилността надвишават индивидуалните въпроси, които засягат само един или няколко проблема, важно е да се посочи следният пример: Намаляването на транзитните услуги (чрез реконструкция на железопътната система или модернизация на автобусния парк например) може от своя страна да намали градските автомобилни пътувания с 5%. Ако някой обаче въведе програма, при която и двете стратегии се използват, резултатът със сигурност може да е намаляване на автомобилния трафик с 15%, като се отчитат както положителните, така и отрицателните аспекти.

Без внимателно управление автомобилният трафик се саморегулира по по-скоро неефективен начин. Резултатите са задръствания, проблеми с паркирането, пътни инциденти, загуба на време и много изгубени пари. С един внимателен с интегриран подход, следващ внимателно планиране не най-ниски цени и ефективни принципи на мобилност, може да бъде спечелено много. Ако от една страна вземем под внимание евентуалното количество на необходимото за различните видове транспорт място, както и разгледаме сигурността при споделеното използване на различни форми на придвижване, можем да съставим ефективен за управлението на мобилността списък с приоритети (рзвит от Литман):



Bogotá © Gtz

## 6. Устойчива мобилност и темп на живот

1. Превозни средства за спешни случаи/пътувания
2. Ходене пеша
3. Колоездене
4. Градски транспорт
5. Сервизни/товарни превозни средства
6. Такситата
7. Еднолични леки коли
8. Паркиране на автомобили

Когато съществува конфликт между различните форми се прилагат правилата по приоритети. Използването на това като първо правило може да насърчи социална ценностна система, която отразява екологично и здравословно съзнание, както и уважение към другите в общността (съзнавайки факта, че някои форми на транспорт могат да бъдат потенциално опасни за другите, което до известна степен е вярно като проследим списъка отгоре-надолу). Всички членове на обществото създават общност, както и жив организъм на трафика и затова трябва да се научат да съществуват съвместно, и то не само ефективно, а и мирно.

### БАВНИ ГРАДОВЕ, DECROISSANCE И ТЕМПО НА ЖИВОТ

Ако искаме щастието, красивата панорама наоколо, комфортното темпо на живот и качествените градски райони да бъдат нашите принципни цели когато вземаме решения за транспорта, бихме прегледали отново настоящите тенденции в развитието и бихме си задали въпроса кой вид растеж е най-добрия за нас, кои процеси да променим или прекратим, и кои да подкрепим по-силно.

В различни части на Европа възникват различни движения, които поставят предизвикателство на въпроса за нуждата от екстремно забързано темпо на живот и хипермобилност, и подканват хората да обмислят вариант за едно по-хуманно и спокойно темпо. В Италия това започна като движение Бавно хранене, което беше директния отговор на бързото хранене. После се разви и обхвана повече част на живота и накрая се роди движението Бавни градове. Сега то обхваща 100 града в десет държави, които са подписали хартата Бавни градове и се опитват да представят тези дейности и функции на един град, които допри-

насят за забавление и празнуването на културата и живота.

Във Франция изгря движението Decroissance, което прилага концепцията за обратно нарастване, или по-точно казано: за забавяне. Поддръжниците на Decroissance не предлагат човешката цивилизация да се върне в каменната ера, а по-скоро предлагат вместо да поставяме толкова много хора в ситуации, в които да изглеждат като обезглавени пилета, да живеем по начин, при който да намалим темпото и да се наслаждаваме на живота, вместо да се опитваме да го забързваме, и на всяка цена да насилваме икономически растеж и върхови скорости.

#### Пространство, използвано от различните видове транспорт

За превоз на един и същ брой хора (в този пример са 72) с автобус са необходими 30 квадратни метра, с колело – 90 квадратни метра, а с кола – 1000 квадратни метра. Това беше показано в обществена кампания на градския съвет на Мюнстер, Германия, за да илюстрира ефективността (или липсата ѝ) на различните видове транспорт.

- Колело: 72-ма души са превозени със 72 велосипеда, което изисква 90 квадратни метра;
- Кола: вземайки под внимание средната заетост на една кола от 1.2 души за кола, са необходими 60 коли за превоз на 72-ма души, което се равнява на 1000 квадратни метра;
- Автобус: с един автобус могат да се превозят 72-ма души, което изисква 30 квадратни метра пространство и непостоянно място за паркиране.

### ГРАД С КРАТКИ РАЗСТОЯНИЯ

Хората, които предлагат Бавните градове и Decroissance, когато говорят за забавяне на темпото са по-заинтересовани в това да могат да предложат качество на живот, в който да нямат непрестанно нужда да бързат занаякъде. Единият от въпросите в ядрото на тази концепция за устойчива мобилност всъщност има малко общо с вида транспорт, а по-скоро се отнася до необходимостта за осъществяване на пътуване, както и до продължителността му. Тук става ясно, че големината и организираниостта на градовете играят важна роля.

Нека за момент си представим, че в миналото цели градове са били изградени от замъци и малки селища наоколо, или пък средновековен град с

малък център, заграден с градската стена. В тези компактни градове до всичко се е достигало много лесно пеша и хората са прекарвали относително малко време в преходи.

Докаато повечето поддръжници на Decroissance или на Бавните градове не предлагат да започнем да живеем като в Средновековието, същевременно те твърдят, че можем да организираме градовете си по начини, при които повечето от нужните ни неща са наблизо и затова не трябва да пътуваме редовно толкова много. В концепцията за компактен град е включена тази за смесените квартали, където можем да живеем, работим, пазаруваме, да се забавляваме и да спортуваме, и всичко това да е наблизо. От тази идея е произлязъл терминът пешеходен град, който означава, че по естествен начин повечето от дестинациите ни са наблизо, а ако не са, колелото би помогнало. Новият урбанизъм, също споменат в четвъртата част, е един от защитниците на пешеходните градове. Такива са и повечето подобни движения.

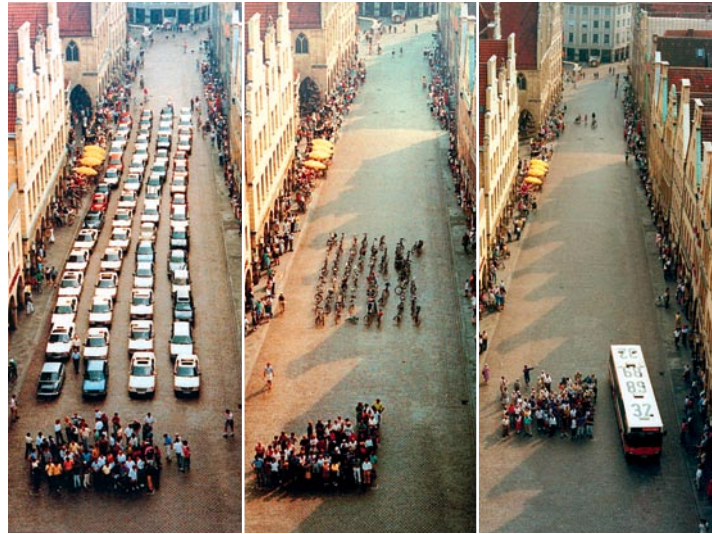
#### Денис Чейнет, за Decroissance

Икономически растеж и постоянно нарастване на стандарта не са истински цели. Добрите човешки взаимоотношения, щастие, решаването на въпроса откъде да се намери храна за цялото човечество са цели. На по-местно ниво целта да имаме най-голямата и мощна кола може да бъде заменена с целта да преживяваме приятни моменти докато караме колело по пътища, свободни от автомобили.

Ако целта ни е правилно разпределение на ресурси и съхранение на околната среда, това кой ще спечели Формула 1 няма да бъде вече така възхвалявано, нито пък на студентите по механика ще им блестят очите когато говорят за най-новия 8-цилиндров двигател, както и притежаването на по-бърза и мощна кола вече няма да предизвиква възхищение.

Автомобилът вече ще изглежда напълно противоположното – безполезен и грозен, след като постави бряч на опазването на човешкия живот.

Нашето отношение тръгва в посоката, в която върви обществото. Ако искаме безкраен растеж, ако поставяме икономиката и технологията над човешкия живот, ще имаме свят, пълен със замърсяващи коли и неуважаване човешкото съществуване. Ако е обратното, предпочетем да поставим човешките същества и природата, която ги заобикаля на първо място, ще изоставим тези ужасни моторизирани стоманени кутии, замърсяващи живота ни, ще намалим икономическия си стандарт на живот и ще увеличим междуличностния, социалния и човешкия стандарт.



Münster

В едно проучване, изготвено в Австралия, повечето от запитаните кои са двете неща, които искат да бъдат променени в техния град в следващите 20 години, са отговорили, че това са по-удобно разположените удобства, например зад тъгъла, и увеличаването на контактите между хората. И с двете неща добре може да се справи един компактен или един пешеходен град.

Вече беше отбелязано, че един от проблемите с разширяването и с градове, които покриват големи площи, е че винаги се появява необходимост от дълги пътувания и че става все по-трудно да се избегне зависимостта от автомобилите. Хората прекарват голяма част от деня си на път знаякде и възможностите за общуване помежду им се ограничават. Струва си да се отбележи, че в САЩ, където са постигнати най-големи разширения на градове, свързаните с това проблеми започват да се осъзнават все по-добре и в нарастващ брой случаи градовете започват да избягват тези тенденции.

Един интегриран метод за управление на транспортните нужди в синхрон с интелигентна организация на градската среда следователно води до устойчива мобилност. В този случай вероятно могат да бъдат използвани подобни видове дейности както при разширени градове, но с много спестено време и по-спокойно темпо на живот.



Berlin, photo by Justin Hyatt

## 7. КЪМ ЦЯЛОСТНА КАРТИНА: УСТОЙЧИВИЯТ ГРАД

*“Знанието може да проектира по-добри машини, или да ни помогне да живеем по-дълго. Но то не може да ни помогне да създадем по-цивилизовано и състрадателно общество. За това ни е необходима мъдрост.”*

*Дейвид Енгуихт*

В тази последна част правим крачка назад и поглеждаме към цялостната картина на един град и как функционира той. След като сме се постарали да създадем устойчива транспортна мрежа, трябва да вземем под внимание и различните фактори, които допринасят към устойчивостта на града, което значи че той има присъщи качества от гледна точка както на идеи за околната среда, така и включвайки удовлетвореността на хората и най-висшето им благосъстояние. В тази дискусия задължително присъства местната икономика, като тя трябва да отговори на нуждите на населението и да допринесе за добруването му. Социалното измерение и присъщата на народа креативност, когато ѝ е позволено да се разгърне, задължи-

телно ще изпълнят града с живот и ще донесат радост както на жителите, така и на посетителите.

### ЖИВОТЪТ И ИКОНОМИКАТА НА ЕДИН ГРАД

За да може един град да бъде динамичен, изпълнен с живот и да има доволни и щастливи граждани, качеството на градската структура, обществените пространства и местата за обмяна трябва да насърчават създаването на най-подходящата среда за повечето хора. Това обхваща местата за срещи, обществените места, темпото на живот, както и качеството и разнообразието на възможности за обмяна на опит. Естествено част от това е силната икономика.

Вземайки под внимание за момент концепцията за обмяна, разбираме, че всички видове общуване на улицата и на обществени места спадат към категорията “обмяна”, каквито са и магазините. Обмяна е когато хората се срещат на обществено място, започват разговор или обменят информация, но и покупката и продажбата на стоки се смята за обмяна. Един процъфтяващ и креативен град предлага много възможности за обмяна на всички обществени места, сгради и пазари, и колкото по-добри са условията за срещи - планирани или не - толкова по-добра е социалната мрежа. Вследствие на това се оформя креативния капацитет на града. Дейвид Енгуихт настоява, че именно неочакваните срещи правят града както весел, така и увеличават неговия потенциал за артистична изразителност и за здравословно участие на гражданите в обществения живот. Такива непланирани срещи са по-присъщи за места с доброкачествени пешеходни зони, широки тротоари или като цяло с пространства, които привличат хората да се събират. От друга страна такива ситуации осезаемо отсъстват при много претоварени улици или при рехаво построени квартали, в които хората само влизат и излизат напът за и от къщи.

Имайки това предвид, следва да разгледаме

каква роля играе икономиката в живота на града. Ако приемем целия град като “икономика на обмяна” и искаме да разберем как една икономика, заедно с един град могат да бъдат управлявани по устойчив начин и да изпълняват ролите си, допринасяйки за добруването на населението, се нуждаем от специален отговор на въпроса “Каква е ролята на икономиката?” Дейвид Енгуихт ни дава отговора:

Коя е основната цел на икономиката? Целта определено не е просто да получава вечно нарастващи стойности на БВП (Брутен вътрешен продукт). Сигурно би била увеличение на ползата, която гражданите получават от това, че са част от колективно предприятие. Ползата не е същото нещо като потребителска стока или парите в банка. Ползата е способността на някоя стока или социална уговорка да подобри качеството ни на живот. Потребителската стока няма полза, освен ако не подобрява живота ни по някакъв начин. Упражнението с машина, която събира прах от тавана може и да е добавило в БВП, но не е подобрило качеството ни на живот.

Онзи ден минавах покрай една пекарна заедно с моя приятелка, която е проникателна работеща жена. Зад тезгяха стоеше младо момиче, чиято усмивка излъчваше топлина и радост. Приятелката ми коментира, че тази усмивка струва един милион долара. Хлябът в тази пекарна можеше да струва колкото на други места, но тук получаваш повече от хляб. Получаваш усмивка, която ти вдига настроението. Доброто чувство, което получаваш от тази млада жена, е “полза”. То е интимно свързано с икономическата обмяна, но тази усмивка съдържа ценност, която не може да бъде измерена с БВП.

...Икономическите стратегии на градовете трябва да имат същите цели като стратегиите за транспорт и градоустройство: да се повишава ефективността, с която могат да бъдат осъществени различни видове обмяна, докато в същото време се повишава присъщата на тази обмяна полза. Икономиката не съществува за някаква външна реалност. Тя е интимно свързана с целия ни живот. Със сигурност тя не представлява само обмяна на пари за стоки и услуги. “Икономиката на обмяната”, подпомогната от града, е седнал възрастен човек, който наблюдава съседските деца докато си

играят на улицата. Тя е уличен продавач. Тя е нарастващ брой ресторанти в нашия квартал... Тя е чужденец, който ни разказва истории за екзотични земи. Тя е уличната мъдрост, която събираме от старите хора. Силата на икономиката трябва да бъде измервана по това колко добре подпомага цялото това разнообразие, животоподкрепящата обмяна.

За това от първостепенна важност е винаги да поддържаме визия за икономика, която на първо място да е в услуга на населението и на качеството на живота, да осигурява крайни резултати, които имат истинско значение и отиват по-далеч от простия растеж заради самия него и от някои практики, които могат да повлияят по един или друг начин на този растеж. По-далеч от осигуряването на малка част от населението с охолство, което не допринася на цялостното благосъстояние или щастие на обществото.

#### МЕСТНА ИКОНОМИКА, МЕСТЕН БИЗНЕС

На много места беше споменато, че силната местна икономика е най-важната предпоставка за процъфтяването на един град и за способността му да подкрепя своите дейности. Местната икономика е съставена както от малкия бизнес, така и от възможностите за работа, налични за жителите на района.

Малкият бизнес е най-добре запознат с местността и определените ѝ нужди, и по тази причина е най-способен да задоволява нуждите на местната общност: търговски, социални и културни. Местните хора, които се възползват от малкия бизнес, ще имат двойна печалба от потребителския си избор: парите, които харчат в местната икономика в по-голямата си част ще останат в тази местна икономика и ще им донесат дългосрочна печалба.

Това може да бъде най-добре описано с един местен магазин, с местни служители, който най-вероятно върти печалбата си в същия район и вероятно също така подкрепя местни артистични и културни събития.

### КРЕАТИВНО ИЗОБИЛИЕ И АЛТРУИЗЪМ

Друг индикатор за това кое прави един град по-живен и интересен е степента, до която жителите сами допринасят за характера и артистичния вид на града. Това включва оценяване на артистичните таланти, за да подготвят многообразен и интересен културен и социален живот. То включва и инвестиране в помощта и алтруистичната природа на жителите, които създават както силна социална мрежа, така и изграждат добронамерено и услужливо общество, в което е удоволствие да живееш.

Крис Кънингам настоява, че “добавеният алтруизъм” е нещото, което прави един град по-живен от друг. Под добавен алтруизъм се разбира, че хората осъществяват дейности от полза на другите, без да търсят изгода за себе си. Случва се когато обществото разглежда много сериозно собствените си социални и градски проблеми, и целта е не само влияние върху местната

икономика за доброто ѝ, а също и физическо включване, от което общността само може да спечели.

Дейвид Енгуихт е анализирал този процес и е отбелязал, че докато често съществува разбирането (може би от страна на градските власти), че жителите като цяло са егоистични и не са много склонни да добавят към общото благо, може би точно това разбиране стои на пътя на така наречената от Енгуихт и други “социална столица”. Той продължава, подкрепяйки мнението, че докато хората могат да бъдат както егоисти, така и щедри, и ако на базата на това създадем добродетелна среда, съвсем естествено доброто желание ще бъде стимулирано и ще бъде създадена среда, в която хората предпочитат да дават повече: “Познавателната психология ни казва нещо интересно за алтруизма - той се храни от себе си. Ако създадеш среда, в която правилото е да даваш без да очакваш нещо в замяна, нивата на алтруизъм растат. За разлика от парите,

Groningen, photo by Justin Hyatt



колкото повече добавен алтруизъм изразходваш, толкова повече нарастват запасите от него. Хубавото нещо на алтруизма при решаване на проблеми като този с прекомерния трафик е, че той не само помага за решаването на конкретния проблем, а и увеличава размера на добавения алтруизъм, който после може да бъде използван за решаване на други проблеми.”

Все по-често явление тези дни е да се взема директно от таланта и желанията на населението, когато целта е да се изгради среда, в която то работи. Ако например е изградена нова област със сгради и бъдещите жители имат думата по външния ѝ облик, поцесът се нарича идеи на ползвателите\*. В идеалния случай, групичката бъдещи съседи се събират, разглеждат добре условията на обекта, обсъждат важните за процеса на изграждане неща и дори правят макет на строителния обект. Подобно, ако разглеждания въпрос е съществуващ квартал и жителите искат както успокояване на трафика, така и повече красота, това също предлага чудесна възможност за гражданско участие в подобряването на общността и едновременно с това - социалните връзки на общността.

Един мъдър управник ще види ползите от позволяването на гражданите да добавят към цялостното подобрение на общността и в някои случаи дори ще помогне на гражданското участие. Това ще има двояк ефект: както ще направи града по-гостоприемен и жизнен, така и ще накара повече хора да работят, и ще има повече резултати.

#### МАГИЯТА И ОЧАРОВАНИЕТО НА ЕДНО МЯСТО

Ако за момент сложим настрана всички конкретни детайли, които допринасят един град да се развива добре и по-устойчиво, не бива да забравяме, че една от другите ни цели е просто да има места, които ни карат да се чувстваме добре, красиви места, които могат да ни донесат специални мигове. Докато като цяло всеки град ще стигне до собствени заключения как да се справи с тези въпроси и да се развива

#### Джоуел Кроуфорд, за магията на местата

Много хора никога не са усещали магическо място, и с това те са по-бедни. Голяма част от тези места са магични само в определено време: необходимо е правилно съчетание на светлина, времеви условия и събиране на хора, за да оживеят. Усеща се, когато това се случи. Създаването на тази магия е едно от най-високите постижения на човечеството.

Магичните места се характеризират с човешка величина, богати детайли, красиво разположение, хармонични звуци и възбуждащи възприятията ухания. Те изискват публика, която умее да ги оцени, за да оживеят: хората се вълчат в магията, помагайки и да не заглъхне.

Трябва да възприемаме създаването на магия като споделена гражданска отговорност. Да оставиш магическо място за бъдещите поколения е достойно за възхищение. Да го направиш без мисъл за печалба е благородно.

положително, е по-скоро абстрактна оценката, както е и субективно преживяването, които определят дали едно място ни привлича и дали се чувстваме добре там. Затова в повечето случаи енергията и очарованието на едно място стигат по-далеч от финансовата страна на нещата и от вечно променящите се политически и икономически фактори. Магията и доброто чувство не могат просто да бъдат създадени по книга, където се възхваляват и тачат, но те носят голямо благо на обществото. Позволете на едно място да бъде магическо и да носи радост на улиците, за да му се наслаждавате и да уважавате трайните му качества - били те заобикалящите природни особености, културно или историческо наследство, или традиционни естетически и архитектурни елементи, заедно с динамичната креативност и чувството на местна гордост и удовлетворение.

#### УСТОЙЧИВИЯТ ГРАД

Голяма част от тази книга се фокусира върху въпроси, свързани с трафика и транспорта, които на практика представяват много голям дял от всекидневните проблеми на всеки един град. Възможността да се изберат и приложат някои или много от предложенията, направени тук, несъмнено ще доведе до един по-устойчив град.



Bogotá © Gtz

Ако започнем с ограничаването на количеството на автомобилния трафик, преминаем към възвръщането и разкрсяването на улиците и обществените места, увеличим устойчивите форми на пътуване, като ходенето, колхозенето и градския транспорт, и след това подкрепим тези мерки, които правят тези места както оживени, така и достатъчно спокойни, за да се радваме на живота, тогава сме изминали дълъг път към създаването на устойчив град.

Ето защо, сферата на транспорта е един от най-значимите градски фактори при определянето на качеството на живот и годността за живеене на един град. Ако един град и неговите жители се стремят да определят функционирането на местните общности по възможно най-устойчивия начин, това естествено ще включи и други фактори. Въпреки че тези фактори излизат от материята, обхваната в тази книга, те заслужават да бъдат споменати и те трябва да бъдат разглеждани като необходими компоненти на цялостния устойчив град. Например, докато градският трафик на много места действително причинява по-голямата част от градските проблеми със замърсяването, заводите и другите предприятия също могат да замърсяват, и следователно също трябва да бъдат регулирани

с цел да се доведат общите нива на замърсяване на града до абсолютния възможен минимум. Управлението на отпадъците е друга област, която заслужава специално внимание и максимата за повторно използване, намаляване на количествата и рециклиране е толкова важна днес, колкото е била винаги. Съществуват все повече и повече органични продукти и услуги, които са налични като действителни (и все по-достъпни финансово) алтернативи на традиционните продукти или начини на правене на нещата. Предлагането и поддържането на енергия е доста голям фактор при организацията на един град и тук също съществуват много възможности за използването на екологично чисти и неизчерпаеми източници: вятърната енергия, слънчевата енергия, както и биомасата са част от превръщането на енергията в “зелена” (чиста) и в бъдеще ще играят все по-голяма роля в енергийния сектор.

Областта на транспорта и придвижването, както и всяка една от сферите, споменати по-горе, са ценни сфери, върху които да се фокусира работа за промяна и поемане на роля за създаване на по-устойчиви общности. Все пак в същото време, когато се разглеждат различните идеални модели и текущата ситуация, понякога може да ни се струва, че пропастта между двете е толкова голяма, с толкова много области, в които е необходим напредък, че просто да бъдем смазани под тази тежест. В тази връзка си заслужава признанието, че дори когато има много големи задачи пред нас, няма причина да бъдем ненужно обезкуражени, тъй като концентрирането дори върху малка част от областите за подобрене може да отвори пътя на положителната промяна и да задвижи общността в посока, която ще донесе положителни резултати, дори и в по-далечен план. Ето защо е разумно да се изработи стратегически план, който заедно с времева рамка и определена формула за изпълнение, може да се разгърне в реалистична програма и да придобие движеща сила, която да доведе до реални резултати. Повтаряйки казаното в началото, в крайна сметка за да е възможно да се случи нещо, на първо и най-главно място стои волята.

## ПРИЛОЖЕНИЕ А

### Практически предложения – Тематичен списък от идеи за приложение

Тук ще намерите много различни идеи и механизми, които могат да се приложат в градовете и да стимулират устойчивостта. Тук са дискутирани както твърдите мерки (свързани с промени в инфраструктурата), така и по-леките мерки (програми за управление на придвижването и поощрения). Някои от точките са се появявали в страниците на тази книга, но има предложения, които са описани само тук.

#### РЕГУЛИРАНЕ НА ТРАФИКА

##### 1. Намаляване/премахване на колите от центъра на града

Съществуват няколко варианта: Можа да се забрани изцяло достъпът на коли до даден район, който след това се превръща в пешеходна зона. Достъпът на коли може да бъде ограничен на ротационен принцип, при който дадени номера на коли получават достъп до центъра на града само в определени дни от седмицата. Такса задръстване е когато всяка една кола, влизаща в центъра трябва да заплати такса.

##### 2. Успокояване на трафика

Съществуват различни начини за успокояване на трафика в кварталите. Цели квартали могат да бъдат обявени за Зони темпо 30. Улиците могат да бъдат стеснени, тротоарите разширени. Ако улиците се направят с повече извивки, а не изцяло прави с помощта на препятствия като цветни насаждения или дървета, трафикът ще се движи по-бавно. Стесненията на пътищата принуждават колите да намаляват при кръстовищата.

##### 3. Ограничение на автомобилния достъп

Дори там, където колите могат да навлизат в централните райони, е възможно центърът да бъде разделен на зони, между които колите да не могат да се движат. Това елиминира преминаващия трафик. Определени улици могат да бъдат затворени в единия край, което има драматичен ефект за успокояване на трафика.

##### 4. Поощрения в политиката за паркиране

Ако местата за паркиране са ограничени или скъпи, това ще отблъсне трафика. Увеличаване на таксите за пар-

кинг ще произведе миновени резултати. Премахването на някои места за паркиране, като например местата за паркиране от едната страна на улиците, ще увеличи мястото за пешеходци. Ако не е налично достатъчно място за паркиране, това служи като поощрение за използването на градския транспорт, ходенето или колоездането. Политиката за паркиране трябва да бъде водена от принципа за най-ефективно използване на пространството, което е възможно най-малко натрапчиво за погледа и поглъща възможно най-малко обществено място.

##### 5. Ценообразуване на пътните такси и горивата

Ценообразуването на горивата трябва едновременно да отразява реалната цена на горивото както и факта, че запасите от гориво бавно, но сигурно се изчерпват. Високи цени на горивата осигуряват правенето само на най-наложителните пътувания. Аналогично, схемите за ценообразуването на пътните такси, при които определени или повечето от пътищата изискват потребителска такса, създават ефект на внимателно обмислени индивидуални пътувания само при реална нужда.

##### 6. Изпълнение на правилата

За да бъде една политика ефективна, тя трябва да бъде добре приведена в действие. Ако нарушенията са чести, тогава политиката няма да бъде особено ефективна. Съществуват много различни методи за справяне с изпълнението на правилата, но трябва да се отбележи, че предотвратяване на нарушенията е много по-ефективно от наказване на нарушенията, въпреки че такава система също трябва да бъде създадена.



Curitiba © Gtz

## ПОДОБРЕНИЕ НА ИЗГЛЕДА НА НАСЕЛЕНОТО МЯСТО

### 1. Визуално подобрене на кварталите

Мерките за успокояване на трафика и другите политики за намаляване на трафика могат да бъдат съпроводени с подобряване изгледа на кварталите и правенето им по-уютни. Това би могло да включва изграждането на добре проектирани арки и входи към определени улици и квартали. Специален паваж и цветно оформяне на тротоарите могат да допринесат много за външния вид, както и за успокояване на трафика. Дърветата, растенията и обществените изложби или произведенията на изкуството биха направили един квартал по-интересен и привлекателен.

### 2. Атрактивни улици

Ако намерението е да се направи един квартал оживен и интересен, с разнообразие от магазини, ресторанти и театри, смесени с жилищни площи, това ще осигури оживление. За да се стимулира пешеходната активност трябва да има интересни неща, които да се разглеждат, удобни кратки пътеки и голямо разнообразие от дестинации. При кръстовищата със светофари трябва да бъде осигурено достатъчно време на пешеходците да пресекат улицата, като се имат предвид и хората, които ходят по-бавно. Кварталите с голяма пешеходна активност придават чувство на сигурност.

### 3. Зелени пътища

Ивици гори, паркове или земя около водни басейни могат да бъдат превърнати в изключително привлекателни места, през които да се минава с колело или пеша. Зелените пътища свързват различни части на града или предлагат зелен коридор, който води извън града. Водните пътища, езерата и изкуствените езера могат да бъдат приятни места за прекарване на времето и обикновено имат в съседство площи, които са отлични за велосипедни и пешеходни пътеки.

### 4. Реки, езера, канали

Присъствието на вода добавя красота и богатство на града. Езерата и реките трябва да получат голямо внимание и да бъдат много достъпни. Бреговите райони, особено ако са близо до градските центрове, осигуряват идеални пешеходни условия и прекрасни гледки. В някои случаи малки канали, течащи от едната страна на градските улици, произвеждат успокояващ звук и осигуряват приятна

атмосфера. Такъв канал, ако се постави между пътя и тротоара, може да бъде дори само един метър широк.

### 5. Места за събиране

Пейки и други обекти, на които може да се сядат, трябва да съществуват из целия град. Пейките и столовете позволяват а хората да седнат, да поговорят със съседите си и да организират пикници, освен всичко останало. Там, където има няколко пейки на едно място, те трябва да бъдат обърнати една срещу друга. Свободните столове могат да бъдат много удобни за подреждане според нуждите. Физическите обекти, като каменни тераси или бетонни структури, стъпала и други архитектурни обекти могат да осигурят места за сядане и наслаждаване на околната среда.

### 6. Стимулиране на компактното строителство

Компактно строителство означава, че градът поддържа гъсто населени райони с търговски и транзитни площи, тясно свързани с населените центрове и лесно достъпни. Смесените квартали позволяват задоволяване на всички нужди на обитателите на близко разстояние, включително работни места, както и места за пазаруване и отдиш. В същото време е разумно да се предотврати неограничения растеж и разпростиране на града. Ако се позволи построяването на много търговски центрове в покрайнините на града, това ще отблъсне хората от централните части, като цяло ще увеличи времето за пътуване и ще отслаби привлекателността на централните райони.

## ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

### 1. Интермодални градски транспортни системи

Най-добрата градска транспортна система интегрира различните видове транспорт, като метро, леки влакове, трамваи, автобуси на далечни разстояния, градски автобусни маршрути, както и колоезденето и ходенето пеша. Прехвърлянето между различните начини на пътуване трябва да бъде лесно, с близки спирки. Пътнически карти за цялата градска мрежа (една карта за всички видове транспорт) стимулират ползването на няколко вида транспорт. Паркинги за велосипеди трябва да бъдат разположени на железопътните гари и главните транзитни спирки. Поставки за колелета също така могат да бъдат обособени в предната част на автобусите, особено на онези, които покриват далечни разстояния или достигат до изолирани райони.

## 2. Високо качество на обслужване

Високо качество и обслужване наред с обновена инфраструктура ще предизвика доверието на населението и ще увеличи дела на употреба на градския транспорт\*. Достатъчно честото предлагане на услугата ще доведе до по-голяма вероятност хората да разчитат на градския транспорт за техните транспортни нужди. Билетите не трябва да са прекалено скъпи и възможностите за прехвърляне не трябва да струват много или да са изцяло безплатни. Градският транспорт никога не трябва да е по-скъп от употребата на личен автомобил и намаление в цените и чести специални предложения ще осигурят насърчаване на ползването.

## 3. Отделни платна за автобусите

Ленти за автобусите, отделени от останалия трафик, увеличават скоростта и ефективността на автобусите да превозват пътници. Това е особено полезно в райони, където училичните задръствания са чести. Високоскоростната автобусна транзитна система е продължение на тази идея, където цяла мрежа от автобусни линии, използващи отделни автобусни платна може да достигне ефективността на метрото, за една малка част от неговата стойност. Отделни автобусни ленти могат да имат посока на движение обратна на уличния трафик. Това ще осигури и липсата на нарушения.

## 4. Даване на предимство на кръстовищата със светофари

На кръстовищата, през които преминават автобуси, трамваи и леки влакове, трябва да бъде давано предимство на тези форми на транспорт. С помощта на електронни датчици, светлините могат да се направят да светнат зелено за приближаващ трамвай. По този начин, надземния градски транспорт ще се налага да спира само за да качва пътници. Това повишава ефикасността на цялата система.

## 5. Редовно поддържане

Важно е да се поддържа качеството и доброто състояние на районите или услугите, използвани от гражданите. Например, автобусните спирки и велосипедните алеи се нуждаят от редовно поддържане и проверки на качеството.

## ПЛАНИРАНЕ И СТРАТЕГИИ НА МЕКА ПОЛИТИКА

### 1. Планиране за деца, възрастни хора и хора с увреждания

Макар и това са съвсем отделни групи с техните инди-

видуални нужди, планирането на транспорта трябва независимо от всичко да вземе под внимание хората със специални нужди. Хората с увреждания се нуждаят от специален достъп до транспортните средства, което включва възможността за качване на автобуси посредством плъзгаща се рампа, или за слизане в метрото със специален асансьор. Децата и възрастните хора се нуждаят от повече време да пресекат пешеходните пътеки. На децата трябва да се гарантират безопасни за ходене тротоари, без значителни прегради за погледа, особено на местата за пресичане на улици или посоката, от която може да дойде уличното движение. Възрастните хора, както и всички останали, биха имали полза от пейки, разположени на близко разстояние една от друга.

### 2. Туристическо планиране

Ако градът често посреща туристи или има потенциал за развитие на туризъм е важно да се осигурят необходимите удобства за посетителите. Тъй като туристите в повечето случаи не пътуват с личните си автомобили е необходимо да има маршрути на градския транспорт между основните транспортни центрове (напр. железопътната гара и летището), и главните забележителности и центъра. Информация, свързана с транспорта и ориентирането в града също трябва да бъде описана на един или няколко международно използвани езици. Много полезно е да се поставят карти на града на обществени места, автобусни и железопътни спирки. Дългите коледачни маршрути също привличат голям брой туристи.

### 3. Реформи при данъците и дотациите

Данъчните системи трябва да облагодетелстват общинските услуги и специално градския транспорт. Пътните данъци, автомобилните данъци, и данъците за околна среда трябва частично да бъдат предоставени за повишаване на ефективността на системата на градския транспорт. Общините също трябва да настояват държавните и регионалните субсидии да не предоставят небалансирана подкрепа за автомобилната инфраструктура, тъй като това ще има по-малък ползотворен ефект върху общността, отколкото ако адекватната обществена и немоторизирана инфраструктура е наравно подкрепена.

### 4. Обществени кампании

Когато общината въвежда промени и прави подобрения в града, особено важно е това да бъде популяризирано

чрез издаване на брошури, статии във вестниците или други публични кампании. По този начин гражданите ще са добре информирани за промените в тяхното населено място и ще са в състояние да разберат какво прави общината за тях.

#### 5. Гореща телефонна линия и уеб страница

Жителите и посетителите също така се нуждаят от начин за комуникация, да задават въпроси или да се оплачат на общинските власти и доставчиците на транспортни услуги. Това може да става посредством гореща телефонна линия (безплатна в най-добрия случай), както и чрез уеб страница. Всяка важна транспортна информация и промените трябва да бъдат редовно обновявани на подходящите уеб страници и да бъдат достъпни по телефона.

### ОЩЕ ИДЕИ

#### 1. Дни без коли

Градът може да определи даден ден да бъде редовен ден свободен от коли за града, когато колите няма да бъдат допускани до главните улици или изцяло до всички улици. Това може да се случва един път или няколко пъти годишно, или по-амбициозно всяка неделя или уикенд. По време на деня, свободен от коли, главните улици са затворени за коли и гражданите могат да се насладят на разходка пеш или с колело из целия град. Градският транспорт трябва да продължи да оперира както обикновено. Това също така е възможност да се подбуди фестивален дух и да се организират обществени събития и програми. Особено се препоръчва ежегодно да се отбелязва Световния ден без коли на 22 Септември.

#### 2. Вървящ училищен автобус

Познат още като пътна змия, вървящият училищен автобус е организиран начин децата да върват заедно до училище, по маршрути, където учениците живеят и могат да се присъединят към другите деца за безопасна, обществена разходка до училището. В някои случаи родител или друг възрастен би могъл да съпровожда вървящия училищен автобус.

#### 3. Общо ползване на коли

Споделянето на коли е вариант за някои общности, където има необходимост от не толкова честа употреба на коли. Могат да бъдат организирани клубове за споделя-

не на коли, където определен брой коли могат да бъдат използвани от участващите членове, като по този начин се предлага вариант за лично използване на превозно средство за определени случаи, а в същото време гражданите не притежават своя собствена кола. Споделянето на коли от една страна спестява пари, и от друга осигурява по-ефективно използване на ресурсите.

#### 4. Информационно табло за споделяне на пътуванията

Табло за споделяне на пътуванията е когато шофьорите, които планират пътуване, могат да направят достъпна информацията за маршрута си на уеб страница или чрез център за споделяне на пътуванията. По този начин шофьорът ще може да вземе пътници, които отиват в същата посока, да споделят разходите за гориво и максимално да оползотворят превозното средство. Пътуванията могат да бъдат обявявани както по електронен път, така и посредством чрез информационни табла.

## ПРИЛОЖЕНИЕ В

### Най-добри практики от света

Това приложение описва само няколко от местата по света, които са постигнали или са в процес на осъществяване на интересни стъпки за повишаване на устойчивостта и привлекателността на градовете си. Тези градове служат за пример на всички и илюстрират много видове възможно положително развитие.

**1. Хронинген, Холандия:** За част от света, където делът на притежателите на автомобили е много голям, Хронинген има една от най-високите стойности на употреба на велосипеди - средно 50% от всички градски пътувания. Това е благодарение на политика на местните власти за стимулиране на колезеденето, започнала през 1960-те и 1970-те години.

**2. Куритиба, Бразилия:** Рожденното място на системата Бързо преминаващи автобуси, градът в много отношения се смята за устойчив. Неговият кмет-метател Джейми Лернър е главният, отговорен за това. С население от над един милион души, в града има широка пешеходна зона, включваща 49 пресечки в центъра.

**3. Венеция, Италия:** Градът без коли, достоен за пример. Този красив и с богата история град свободен от

коли илюстрира големия туристически потенциал на градовете, свободни от коли.

**4. Фес, Мароко:** В центъра на Фес, който е обект от световното наследство на ЮНЕСКО, с високи стени и малки улици, живеят над 150 000 хора, което го прави най-голямата зона, свободна от коли в света днес.

**5. Богота, Колумбия:** За голяма столица в развиващия се свят, Богота може да бъде горда с удивителни постижения: първокласна, световно известна система за Бързо преминаващи автобуси, голяма мрежа от велосипедни алеи и ежеседмични неделни празници без коли.

**6. Фрайбург, Германия:** Районът Фаубан във Фрайбург е най-големият нов строителен обект свободен от коли, илюстриращ както огромен интерес, така и потенциал за жилищни райони, свободни от коли.

**7. Сеул, Южна Корея:** Шест-лентова магистрала е превърната в обществено място, река, пътеки за пешеходци в самия център на корейската столица.

**8. Копенхаген, Дания:** Това е още един европейски град удобен за велосипедистите, с широка мрежа от алеи за велосипеди и 36%\* дял (нарастващ) на хора, които ходят на работа с велосипед. Също така, Копенхаген има световно известна безплатна система на наемане на колела в центъра на града.

**9. Грац, Австрия:** Този град е първият, който приложи в рамките на целия град ограничение на скоростта от 30 км/ч за всички квартали. Това доведе до рязко намаляване на катастрофите. Центърът за мобилност в Грац съдържа много полезна информация за гражданите, отнасяща се до градския транспорт, колоезденето и ходенето пеша.

**10. Фресно, Калифорния, САЩ:** За да се справи с вече влошаващия се проблем на хаотично застроена площ, този град е въвел закон за предотвратяване на по-нататъшно хаотично застрояване чрез налагане на високи такси за нови обекти извън вече застроените площи.

**11. Париж, Франция:** Градът наскоро преобразува главен булевард (бул. Магента) в улица с успокоен трафик и със значително подобрени възможности за ходене пеша и колоездене. В далечен план градът има амбициозния план да намали трафика във вътрешните четири района на града, накрая позволявайки влизане с коли само от жителите. Това трябва да се случи до 2015 г.

**12. Лондон, Англия:** Такса за пренатоварване е въ-

ведена за централните части на Лондон, където на определени входни точки колите се таксуват. Това се оказва изключително успешно, като обемът на трафик е намален с 18% и задръстванията с 30%. В същото време са въведени 59 нови автобусни линии и поставени 201 знака за предимство на автобусите. Градският транспорт е направен безплатен за децата, с крайната цел да стане безплатен до навършването на 18 години.

**13. Белгия:** Правителствена програма предлага безплатни месечни карти за градския транспорт на собственици на коли, които се откажат от собствеността върху колата в полза на държавата. В случай, че цялото семейство се е отказало от собственост на кола, такива карти се предлагат безплатно на всички членове на семейството.

**14. Хърватия:** В град Дубровник историческият център е зона без коли, една от най-големите в Европа. Освен това, в Хърватия има много острови, които също са зони без коли и са приспособени за туристи. Някои от тях са островните групи Брийуни, Елафити и Корнати, както и старият град Корчула на остров Корчула.

**15. Швейцария:** Там има мрежа от девет места - малки градове и села в планински области, които са зони без коли. Главният пример е гарда Зермат, близо до Матерхорн. Специално внимание се обръща на нуждите от мобилност на посетителите, които или пристигат с влак или автобус, или паркират колите си на специално обособени за тази цел места извън градовете.

**16. Островите Принс, Турция:** Те са група от острови - зони без коли, на 20 км от Исатнбул. Най-големият от тях е Бюююкада с население 17 000, което през лятото стига до половин милион.

## ПРИЛОЖЕНИЕ С

### Указание за организациите и източниците

Тази последна част от наръчника съдържа полезни източници на информация в помощ на по-нататъшни изследвания, подробни познания по конкретни въпроси, както и информация за контакти с организации, предлагащи консултации и съвети в ключови области. Включени са и предложения за допълнително четене. Възможностите са неограничени!

**ПАРТНЬОРИ НА  
НАРЪЧНИКА  
ЗА УСТОЙЧИВА  
МОБИЛНОСТ  
И МЕСТНИ  
ОРГАНИЗАЦИИ**

**Унгария**

**Hungarian Young Greens**  
(Зелени младежи Унгария)  
www.zofi.hu

Zöld Fiatalok  
Szondi u.54  
1063 Budapest  
Hungary  
Tel./Fax: +36 1 788 8459  
info@zofi.hu

Създател на Наръчника за устойчива мобилност. Активна по въпроси свързани с транспорта, както и други области на околната среда.

**Clean Air Action Group**  
(Група за акции за чист въздух)  
www.levego.hu

Levegő Munkacsoport  
465 Budapest, Pf. 1676  
Hungary  
Tel: +36 1 411-0509  
Fax: +36 1 266-0150  
levego@levego.hu

Една от най-старите Унгарски неправителствени организации, която специализира в областта на транспорта.

**Hungarian Cyclist Federation**  
(Унгарска федерация на велосипедистите)  
www.kerekparosklub.hu

Magyar Kerékpáros Klub  
Radnóti Miklós u. 29.  
137 Budapest  
Hungary  
Tel.: (+36) 30/964-6016  
info@kerekparosklub.hu

Федерацията работи по проблемите на велосипедния транспорт на национално ниво.

**Седмица за Мобилност,  
Унгария**

Ministry for Economy and Transport  
13-15, Honvéd str  
1055 Budapest  
Mr Imre Mészáros  
Tel: +36 1 4728748  
Fax: +36 1 4728721

Официален представител на Европейската Седмица за Мобилност.

**Сърбия и  
Черна гора**

**Yugo Cycling Campaign**  
(Кампания за велосипедиране Юго)

Decanska 5  
11000 Belgrade  
Serbia & Montenegro  
Tel: +381-11 3225 949  
Fax: +381-11 3220 871  
boricmilan@hotmail.com

Велосипеден клуб, член на Европейската федерация на велосипедистите. Национален разпространител на Наръчника за устойчива мобилност.

**Седмица за Мобилност,  
Унгария**

Ministry of Transport & Telecommunications  
Nemanjina 22-26 - CS-11000 Beograd  
Mr Dusan Mladenovic  
Tel: +381 113 616 426  
Fax: +381 113 617 486

Официален представител на Европейска Седмица за Мобилност.

## България

### За Земята

www.zazemiata.org

Природозащитна органи-  
зация “За Земята”  
П.К. 975  
София 1000  
България  
тел/факс: +359 2 943 11 23  
info@zazemiata.org

Създател на Наръчника за  
устойчива мобилност. Ак-  
тивна по въпроси свързани  
с транспорта, както и други  
области на околната среда.

### Седмица за Мобилност, България

Министерство на  
Околната среда и Водите,  
София 1000, ул.Уилям  
Гладстон 67  
Нели Илиева  
тел: +359 2 94 06 299

Официален представител  
на Европейската Седмица  
за Мобилност.

### Bisiklet Sevenler Derneği

www.bisikletdunyasi.com

Bisiklet Sevenler Derneği  
19 Mayıs cd. No: 32 kat:3  
Istanbul  
Tel: +90-212-3651 190  
Fax: +90-212-3651 191  
murat@bisikletdunyasi.com

Турска федерация на  
велосипедистите, член на  
Европейката федерация на  
велосипедистите. Нацио-  
нален разпространител на  
Наръчника за устойчива  
мобилност.

## Турция

### Human Settlements Association

(Асоциация на населените  
места)  
www.insanyerlesimleri.org

Insan Yerleşimleri Derneği  
Nuruşiya Sokak 35/1  
Beyoğlu 80060 Istanbul  
Turkey  
Tel: +90 0212 244 71 64  
insanyerlesimleri@  
insanyerlesimleri.org

Асоциацията работи в  
областта на градските  
проблеми. Национален  
разпространител на  
Наръчника за устойчива  
мобилност

### Turkish Traffic Safety Association

(Асоциация Безопасен  
трафик)

kevser@msu.edu.tr

Асоциация в Истанбул,  
ангажирана с уличното  
движение и транспорта.  
Национален распростра-  
нител на Наръчника за  
устойчива мобилност

### ITU-Institute of Social Sciences

Architecture Faculty  
(Институт за социални  
науки, Архитектурен  
факултет)

ITU-Institute of Social  
Sciences  
Architecture Faculty  
– Taskısla  
34437-Istanbul  
Tel:212-2433181  
peltn@yahoo.com

Също национален разпрос-  
транител на Наръчника за  
устойчива мобилност.

**Седмица за Мобилност,  
България**

Ministry of Environment  
and Forestry  
Istanbul Caddesi No:98  
– ISKITLER/ANKARA  
Abdurrahman Uluirmak  
Tel: +90 3123846722

Официален представител  
на Европейската Седмица  
за Мобилност

**Грузия**

**Academy for Peace and  
Development**

(Кампания за  
велосипедиране Юго)  
<http://www.apd.ge>

10a, M. Asatiani str.,  
Tbilisi 0177, Georgia  
Tel./fax: +995 32 39 07 72  
[giorgi.kakulia@gmail.com](mailto:giorgi.kakulia@gmail.com)

Национален разпростра-  
нител на Наръчника за  
Устойчива Мобилност

**СВЕТОВНИ  
ОРГАНИЗАЦИИ,  
КОИТО СПЕ-  
ЦИАЛИЗИРАТ В  
ОБЛАСТТА НА  
УСТОЙЧИВАТА  
МОБИЛНОСТ**

**Deutsche Gesellschaft  
für Technische  
Zusammenarbeit (GTZ)  
GmbH**

(Немска общност за  
техническо сътрудничество)  
[www.gtz.de](http://www.gtz.de)

Deutsche Gesellschaft für  
Technische Zusammenar-  
beit (GTZ) GmbH (German  
Technical Cooperation)  
Division 44 - Environment  
and Infrastructure  
Transport and Mobility  
P.O. Box 5180  
65726 Eschborn, Germany  
[transport@gtz.de](mailto:transport@gtz.de)

GTZ предоставя ценни и  
прогресивни решения за  
политическо, икономичес-  
ко, екологично и социално  
развитие в глобализацията  
се свят. GTZ е публикува-  
ла значително количество  
технически съвети, достъп-  
ни както от веб-страницата  
им, така и в печатна форма.  
Работят в целия свят.

**Victoria Transport Policy  
Institute**

(Институт за транспортна  
политика Виктория)  
[www.vtpi.org](http://www.vtpi.org)

Victoria Transport Policy  
Institute  
1250 Rudlin Street, Victoria,  
BC, V8V 3R7, Canada  
Phone & Fax:  
(250)360-1560  
[info@vtpi.org](mailto:info@vtpi.org)

Институтът е независима  
организация за проучва-  
ния, отдадена на разви-  
ването на новаторски и  
практични решения по  
проблемите на транспорта.

**Institute for Transporta-  
tion and Development  
Policy – ITDP**

(Институт за транспортиране  
и политика по развитието)  
[www.itdp.org](http://www.itdp.org)

ITDP  
127 West 26th Street,  
Suite 1002  
New York, NY, 10001  
Phone: 212-629-8001;  
Fax: 212-629-8033  
[mobility@itdp.org](mailto:mobility@itdp.org)

Институт ITDP е създаден  
през 1985 г. с цел насърча-  
ване на екологично устой-  
чиви и разумни транспор-  
тни проекти и политика по  
цял свят.

**GTZ, Sustainable Urban Transport Project (SUTP-Asia)**

(Проект за устойчиво градоустройство)  
[www.sutp.org](http://www.sutp.org)

GTZ, Sustainable Urban Transport Project (SUTP-Asia) Room 0942, Transport and Tourism Division, UN-ESCAP UN Building Rajadamnern Nok Avenue., Bangkok 10200 Thailand  
Tel: 66 (0)- 2- 288 1321/ 2576 Fax: 66 (0) -2- 280 6042  
[sutp@sutp.org](mailto:sutp@sutp.org)

Съвети и средства за устойчив транспорт, предназначени за лица, които работят в областта на изготвянето на политики. Присъединена е към GTZ.

**The Centre for Sustainable Transportation**

(Център за устойчиво транспортиране)  
<http://cst.uwinnipeg.ca/>

Centre for Sustainable Transportation 103 - 520 Portage Avenue Winnipeg, MB R3C 0G2  
Tel: 1-204-982-1140  
Fax: 1-204-943-4625  
[cstinfo@uwinnipeg.ca](mailto:cstinfo@uwinnipeg.ca)

Центърът е създаден за преодоляване на пречките при постигането на устойчив транспорт в Канада и на други места чрез предоставяне на добре аргументирана и балансирана информация, както и анализ.

**Transportation Alternatives**

(Възможности на транспортирането)  
[www.transalt.org](http://www.transalt.org)

Transportation Alternatives, 127 West 26th Street, Suite 1002, New York, NY 10001.  
Phone: +1 212-629-8080  
Fax: +1 212-629-8334  
[info@transalt.org](mailto:info@transalt.org)

Насърчава придвижването с велосипеди, пеша и с обществения транспорт като алтернативи на автомобилния транспорт, намаляване употребата на автомобили, както и съпътстващите ги екологични и социални вреди.

**SUSTRAN**

[www.sustrans.org.uk](http://www.sustrans.org.uk)

National Cycle Network Centre  
2 Cathedral Square  
College Green  
Bristol  
BS1 5DD  
Tel: +44 0117 926 8893  
Tel: +44 0845 113 00 65  
Fax: +44 0117 929 4173  
E: [info@sustrans.org.uk](mailto:info@sustrans.org.uk)

Водещата благотворителна фондация за устойчив транспорт във Великобритания, която работи по практически проекти в полза правото на личен избор на средствата за пътуване, благоприятстващи човешкото здраве и околната среда.

**ОРГАНИЗАЦИИ  
И УЕБ-СТРАНИ-  
ЦИ, СВЪРЗАНИ  
С ТРАНСПОРТА**

**International Association  
of Public Transport**  
www.uitp.com

Regional and central  
contact information located  
on website

Световна асоциация за  
обществен транспорт.

**Bus Rapid Transit Central**  
www.busrapidtransit.net

jim@busrapidtransit.net

Уеб-портал за Бързо пре-  
минаващи автобуси (BRT).

**Shared Space project**  
www.shared-space.org

Lead partner: Rob Duvergé  
PO Box 20120, 8900 NM  
Leeuwarden, Holland  
Tel. +31 58 292 53 52  
Fax. +31 58 292 58 19  
r.f.duverge@fryslan.nl

Споделено Пространство е  
концепция за улично движе-  
ние, базирано на премахването  
на пътните знаци. Това е изпи-  
тан и приложим способ за съз-  
даване на модели за споделяне  
на уличното пространство.

**Traffic Calming Guide**  
www.trafficcalming.org

Само информационен  
уеб-сайт

Успокояване на трафика и  
управлението му в жилищ-  
ните райони.

**СРЕДСТВА И  
ИНФОРМАЦИЯ  
ЗА ПРОБЛЕМИ-  
ТЕ НА ГРАДО-  
ВЕТЕ И ПРОЕК-  
ТИТЕ**

**Carfree Cities**  
(Градове без коли)  
www.carfree.com

mailbox@carfree.com

Разработени се много проекти  
за подпомагане на планирането  
и създаването на зони и градо-  
ве без автомобили. Има както  
полезна книга, така и обширен  
уеб-сайт в помощ при прилага-  
не на идеите. Следващата книга  
на автора е озаглавена *Carfree  
Design Manual (Наръчник за  
създаване на град без коли)*.

**Ecocity Builders**  
(Строители на еко-градове)  
www.ecocitybuilders.org

Ecocity Builders  
PO Box 697  
Oakland, CA 94604  
Phone and Fax:  
510-444-4508  
info@ecocitybuilders.org

Нестопанска организация,  
отдадена на преустройването на  
градовете, целящо дългосрочна  
полза за човешкото здраве и  
природните системи. Целите  
включват възвръщане на биораз-  
нообразието в градовете, градс-  
ките паркове, градини и улиците,  
удобно и спокойно придвижване  
за пешеходци, велосипедисти и  
преминаващите хора.

**Congress for the  
New Urbanism**  
(Конгрес за новото  
градоустройство)  
www.cnu.org

The Marquette Building  
140 S. Dearborn St.  
Suite 310  
Chicago, IL 60603, USA  
Tel: 312-551-7300  
Fax: 312-346-3323  
cnuinfo@cnu.org

НПО и основен контактен  
възел за разпространение  
на Принципите на новото  
градоустройство. Работи  
с архитекти, предприема-  
чи, лица, занимаващи се с  
планиране и други.

<p><b>Ecocity Project</b> (Проект Еко-град) <a href="http://www.ecocityprojects.net">www.ecocityprojects.net</a></p>	<p><a href="mailto:ecocity@tiscali.nl">ecocity@tiscali.nl</a> Albert Jansen +31 6 2290 7849 Andreas von Zadow +49 3320920833</p>	<p>Групата за Подкрепа на Еко-града има задълбочени познания и опит с Устойчивото експертно планиране в цяла Европа.</p>
<p><b>Creative communities – David Engwicht</b> (Творчески общности – Дейвид Енгуихт) <a href="http://www.creative-communities.com">www.creative-communities.com</a> <a href="http://www.lesstraffic.com">www.lesstraffic.com</a></p>	<p>David Engwicht 7 Fletcher Pde Bardon Q 4065 Australia Tel: +61 7 3366 7746 <a href="mailto:david@lesstraffic.com">david@lesstraffic.com</a></p>	<p>Creative Communities (Австралия) е източник на нововъведения в социалната сфера, фокусирани предимно върху подобряване качеството на жилищните зони. На отделни лица, общности и хора, взимащи решения се предлагат добри съвети как да използват творческия си потенциал.</p>
<p><b>World Carfree Network</b> (Мрежа за свят без коли) <a href="http://www.worldcarfree.net">www.worldcarfree.net</a></p>	<p>World Carfree Network International Coordination Centre, Krátká 26 100 00 Prague 10 Czech Republic tel/fax: +(420) 274-810-849 <a href="mailto:info@worldcarfree.net">info@worldcarfree.net</a></p>	<p>Това е международна мрежа от организации, които работят в посока решения на съществуващи градски проблеми чрез изключване на колите. Мрежата организира годишна конференция, озаглавена “Към градове без коли” и публикува информативно списание “Ловци на коли”(Carbusters).</p>
<p><b>Healthy Cities Network</b> (Мрежа за здравословни градове) <a href="http://www.who.dk/healthy-cities">www.who.dk/healthy-cities</a></p>	<p>World Health Organization – Healthy Cities Scherfigsvej 8 DK-2100 Copenhagen Ø Denmark Fax: +45 39 17 18 60 <a href="mailto:infowhohcp@euro.who.int">infowhohcp@euro.who.int</a></p>	<p>Мрежа от градове на Световната здравна организация, която набляга върху здравето при планирането и градското развитие.</p>
<p><b>European Mobility Week</b> (Европейска седмица на мобилността) <a href="http://www.mobilityweek-europe.org">www.mobilityweek-europe.org</a></p>	<p>European Info Point: Eurocities Ms Valérie Bénard Tel: +32 2 552 08 66 Fax: +32 2 552 08 89</p>	<p>Това е европейска инициатива за създаване на специална седмица от събития, свързани със устойчивата мобилност. Случва се ежегодно през седмицата на Световния ден без коли, на 21 септември. Всяка година все повече общности из цяла Европа се присъединяват към тази инициатива, създавайки специални събития и наблягайки на нуждата от устойчивост. През 2005 г. са взели участие 221 111 общности.</p>
<p>Velomondial (Веломондиал) <a href="http://www.velomondial.net">www.velomondial.net</a></p>	<p>Executive Director Operations: +31 (0)20 627 0675 phone, +31 (0)62 705 5688 mobile, <a href="mailto:operations@velomondial.net">operations@velomondial.net</a></p>	<p>Веломондиал работи на международно ниво в подкрепа на колоездачното планиране в дневния ред на местни и национални правителства. Веломондиал също така провежда ежегодни конференции, посветени на колоездачни въпроси.</p>

УСТОЙЧИВИ  
ГРАДОВЕ

**Slow Cities Network**  
(Мрежа за бавни градове)  
[www.cittaslow.net/world](http://www.cittaslow.net/world)

Контакт е възможен чрез уебсайта.

Движението за бавни градове е клон на Движението за бавно хранене, което е съсредоточено върху храната и виното. “Бавни градове” стига по-далеч, включвайки опазване на околната среда, популяризирането на устойчивото развитие и подобряването на градския живот.

**European Cyclist Federation**  
(Европейска федерация на велосипедистите)  
[www.ecf.com](http://www.ecf.com)

с/о ADFC  
Grünenstrasse 120  
28199 Bremen, Germany  
Tel: +49 421 346 29 39  
Fax: +49 421 346 29 50  
[office@ecf.com](mailto:office@ecf.com)

Портал за европейските асоциации на колоездачите.

**Earth Day Network**  
(Мрежа за Деня на Земята)  
[www.earthday.net](http://www.earthday.net)

Earth Day Network  
Washington, D.C., USA  
1616 P Street NW, Suite 340  
Washington, D.C. 20036 USA  
Tel: +1 202.518.0044  
Fax: +1 202.518.8794

Световна осъзнатост относно околната среда с широка международна мрежа.

**Sustainable Cities**  
(Устойчиви градове)  
[www.sustainable-cities.org.uk](http://www.sustainable-cities.org.uk)

6 North Street East  
Newcastle Upon Tyne  
NE1 8ST  
England  
Tel: +44 (0) 191 227 3500  
Fax: +44 (0) 191 227 3066

Институт във Великобритания, който спомога за развиването и популяризирането на устойчиви подходи към градския начин на живот.

**Local Government Commission**  
(Комисия по местните правителства)  
[www.lgc.org](http://www.lgc.org)

1414 K St, Ste 600  
Sacramento, CA 95814  
Tel: +1(916) 448-1198  
Fax: +1(916) 448-8246  
[info@lgc.org](mailto:info@lgc.org)

Съдържа богата информация и техническо съдействие спрямо местните правителства, пожелавайки да бъдат създадени повече устойчиви общности.

**Sustainable Communities**  
(Устойчиви общности)  
[www.sustainable.org](http://www.sustainable.org)

[concern@concern.org](mailto:concern@concern.org)

Голяма база информация за изграждането на устойчиви общности.

**Walkable communities**  
(Пешеходни общности)  
[www.walkable.org](http://www.walkable.org)

33 E. Pine Street  
Orlando, FL 32801  
USA  
Tel: +1-866-347-2734  
Fax: +1-407-839-1789

Популяризира идеята за пешеходните общности.

**ДРУГИ  
ПОЛЕЗНИ  
ИЗТОЧНИЦИ НА  
ИНФОРМАЦИЯ**

<p><b>Child Friendly Cities</b> (Невредящи на децата градове) <a href="http://www.childfriendlycities.org">www.childfriendlycities.org</a></p>	<p>International Secretariat for Child Friendly Cities, (Международен секретариат за невредящи на децата градове) UNICEF Innocenti Research Centre Piazza SS. Annunziata, 12 50122 Florence, Italy Tel.: +39 05520330 Fax: +39 0552033220 <a href="mailto:florencecfsecr@unicef.org">florencecfsecr@unicef.org</a></p>	<p>Местна система на добро ръководене, посветена на защитата на детските права в градска среда.</p>
<p><b>Road Peace</b> (Мир на пътя) <a href="http://www.roadpeace.org">www.roadpeace.org</a></p>	<p>PO Box 2579, London NW10 3PW, United Kingdom Tel: +44 (0)20 8838 5102 Fax: +44 (0)20 8838 5103 <a href="mailto:info@roadpeace.org">info@roadpeace.org</a></p>	<p>Привлича вниманието към жертвите на пътния трафик. Публикува информацията относно пътните произшествия.</p>
<p><b>Decroissance</b> <a href="http://www.decroissance.org">www.decroissance.org</a> <a href="http://www.decroissance.info">www.decroissance.info</a></p>	<p>41, rue des Martyrs de Vingré 42000 Saint Etienne FRANCE + 33 (0) 4 77 41 18 16 <a href="mailto:contact@decroissance.org">contact@decroissance.org</a></p>	<p>Движение само по себе си, Decroissance проповядва добрите страни на намаляването на скоростта. Съдържа много информация, главно на френски език.</p>
<p><b>UN Carfree Days</b> (Дни без коли на ОН) <a href="http://www.uncfd.org">www.uncfd.org</a></p>	<p>Kathleen Abdalla Energy and Transport Branch, Division for Sustainable Development Department for Economic and Social Affairs (DESA) United Nations, DC2-2018, New York, NY 10017 USA Phone: +212-963 8416, Fax: +1 212 963-4340 Email: <a href="mailto:abdallak@un.org">abdallak@un.org</a></p>	<p>Сайт на ОН със съпровождаща информация и информацията относно участието в Дните без коли.</p>
<p><b>IPPUC</b> <a href="http://www.ippuc.org.br">www.ippuc.org.br</a></p>	<p>Rua bom Jesus 699 80035-010 Curitiba, Brazil +55 41 3250 1414 <a href="mailto:ippuc@ippuc.org.br">ippuc@ippuc.org.br</a></p>	<p>Институт по градско планиране на Куритиба (Бразилия), съдържа много информация за историята на успеха на този град.</p>
<p><b>Rising Tide UK</b> (Прилив Великобритания) <a href="http://risingtide.org.uk">http://risingtide.org.uk</a></p>	<p>62 Fieldgate Street London E1 1ES Tel: 07708 794665 <a href="mailto:info@risingtide.org.uk">info@risingtide.org.uk</a></p>	<p>Тази група се фокусира върху промяната на климата.</p>
<p><b>Cultura for a New Mobility</b> (Култура за нова мобилност) <a href="http://www.mobility-cultura.net">www.mobility-cultura.net</a></p>	<p>Само информационен сайт</p>	<p>Съдържа обширен списък с най-добрите практики в управлението на мобилността и градското планиране.</p>
<p><b>Carfree areas</b> (Райони без коли) <a href="http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_car-free_areas">http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_car-free_areas</a></p>	<p>Осигурено от <a href="http://Wikipedia.org">Wikipedia.org</a></p>	<p>Сравнително обширен списък на райони без коли по света.</p>

## Печатни източници

1. Sustainable Transport: A Sourcebook for Policy-Makers in Developing Cities, GTZ  
(Устойчив транспорт: книга с идеи, предназначена за политически съветници в развиващите се градове)  
Отлична колекция от свързани с транспорта публикации, с модули върху различни въпроси, като управление на мобилността, бързо преминаване на автобуси, градска пътна безопасност, участие на частния сектор в транспортната инфраструктура, развитие без коли (споменаваме само някои).  
На разположение чрез Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ) GmbH: <http://www2.gtz.de/publikationen/isissearch/publikationen/Search.aspx?Topic=Transport&language=de>
2. David Engwicht, Street Reclaiming, New Society Publishers, 1999
3. David Engwicht, Mental Speed Bumps, Creative Commons International, [www.mentalspeedbumps.com](http://www.mentalspeedbumps.com)
4. Joel Crawford, Carfree Cities, International Books, 2000, [www.carfreecities.com](http://www.carfreecities.com)
5. Reclaiming city streets for people: Chaos or quality of life?, European Commission, Directorate-General of the Environment
6. Richard Register, Ecocities – Building Cities in Balance with Nature, Berkeley Hills Books, 2002
7. Richard Register, Village Wisdom: Future Cities, Ecocity Builders, 1997
8. Ecocity: A better place to live, ECOCITY ‘Urban Development towards Appropriate Structures for Sustainable Transport’ (2002 – 2005), [www.ecocityprojects.net](http://www.ecocityprojects.net)
9. Peter Calthorpe, Sim Van der Ryn, Sustainable Communities: A new Design Synthesis for Cities, Suburbs, Towns, University of California Press, 1991
10. Stephen M Wheeler, Timothy Beatley, ed. The Sustainable Urban Development Reader, Routledge, 2004
11. Christopher Alexander, A Pattern Language: Towns, Buildings, Construction, Oxford University Press, 1977

## Библиография

1. Ivan Illich, Energy and Equity, Perennial Library, 1974
2. Wolfgang Zuckerman, End of the Road, Chelsea Green Publishing Co., 1991
3. Kate Evans, Funny weather comic, Rising Tide, 2000
4. Д
5. David Engwicht, Street Reclaiming, New Society Publishers, 1999
6. Joel Crawford, Carfree Cities, International Books, 2000
7. Marcia D. Lowe, The Bicycle: Vehicle for a Small Planet, World Watch Institute, 1989
8. Philine Gaffron  
tion, 2005
9. Eric O. Jacobson, Sidewalks in the Kingdom, Brazos Press, 2003
10. Enrique PD  
Developing Cities, GTZ, 2002
11. ToD
12. Lloyd Wright  
GTZ, 2002
13. LD

14. Walter Hook, D in Developing Cities, GTZ, 2002
15. Denis Cheynet, Automobile and Decroissance, Carbusters No.19, 2004
16. Fact Sheet, World Carfree Network, [www.worldcarfree.net/resources/stats.php](http://www.worldcarfree.net/resources/stats.php)
17. David Begg, Presentation, SUSTRANS, 2005
18. Ken Fox, Meeting Health Objectives through Travel Plans, SUSTRANS, 2005
19. Safe Routes to Stations, Information Sheet FF40, SUSTRANS, 2003
20. David Craine, Leadership – The London Experience, Greater London Authority, 2005
21. Traffic Restraint and Retail Vitality, Information Sheet FF39, SUSTRANS, 2003
22. Environmental Zones in Europe, Trendsetter – Civitas, 2002
23. Judit Madarassy, ed., A Sikeres Városok Titka, Clean Air Action Group, 2006
24. Cor van der Klaauw, Policy and Practice in Europe's Greatest Cycling City, World Carfree Network Conference, 2005
25. Child-Friendly Transport Planning, The Centre for Sustainable Transportation, 2004
26. David Nicholson-Lord, The Independant, Resurgence, <http://www.globalideasbank.org/site/bank/idea.php?ideaId=378>
27. Road peace UK, [www.roadpeace.org](http://www.roadpeace.org)
28. Dominik Schreiber, "Anarchie als interessante Verkehrslösung", Kurier, April 26, 2006
29. Christian Höller, Salzburg – "Wo Radfahren normal ist" VCÖ Magazine, 02, 2006
30. [www.mobility-cultura.net](http://www.mobility-cultura.net)

## Речник

**Време на задържане** – времето, през което автобусите или трамваите чакат в рамките на трафика, на места, различни от спирките за пътници.

**Заприщване** – стеснение на ширината на улицата, обикновено на входа на даден квартал (район). Механизъм за забавяне на трафика.

**Захранваща/поддържаща линия** – автобусна (обикновено) линия, която служи на специфичната цел да закарва пътниците до главни или експресни линии.

**Зелени пътища** – коридор от земя, обикновено между градски зони, съдържащ естествени елементи (като гори или води), който се използва за почивка или за немоторизиран транспорт.

**Зона Темпо 30** – район с бавен трафик, където правилата забраняват превозните средства да се движат със скорост над 30 км/ч.

**Идеи на ползвателите** – практиката да се включват бъдещите обитатели на нова сграда в процеса на планиране и да взимат участие при вземането на ключовите решения относно планираното развитие.

**Изпярване на движението** – предварително подготовеният (умишлен) ефект на общото количество трафик, който изчезва за определено време, когато дадени улици или райони са били затворени за автомобилен трафик.

**Интермодалност** – комбинацията от различни

видове транспорт, използвани по време на едно пътуване.

**Личен моторизиран транспорт** – което и да е превозно средство, което се задвижва от мотор и обслужва само малък брой пътници. Най-често автомобил или мотоциклет.

**Мрежовидно проектиране** – модел на градско планиране, при който застроените зони се отличават с улици под прав ъгъл, в добавка към система от хоризонтални и вертикални линии.

**Намален обем на трафика** – предварително подготовеният (умишленият) ефект на общото количество трафик, увеличаващо се при построяването на нови пътища или разширяването на вече съществуващи такива.

**Обратен (насрежен) поток** – движението на някои видове трафик, като например автобус или велосипед, в посока, обратна на главния поток на уличното движение, обикновено по специално маркирани алеи.

**Откъсване** – разделящият ефект върху едно общество от страна на автобусна артерия, която прави пътуването до съседни (близки) райони трудно или невъзможно.

**Парников ефект** – когато слънцето грее, радиоактивните газове (предимно водна пара и въглероден диоксид), които улавят слънчевата топлина и не и позволяват да се върне обратно в Космоса. Излишното замърсяване е причината

този природен процес да има нежелани и опасни последици, като например глобалното затопляне.

**Пиков момент на петрола** – идеята за момента във времето, когато петролните ресурси на определен район (или на света като цяло) са достигнали половината от възможното за извличане количество.

**Промяна на начина** – промяната в транспортното поведение на определена група хора (население) за определен период.

**Разделение на начините** – разделението при употребата на различни транспортни средства от страна на дадена група хора (население).

**Смесена употреба** – обозначение за квартали/зони, в които има различни видове функции, като сгради за живеене, обществени сгради, работни места и зони за отдих.

**Стълб със стрелка, насочваща движението (кнехт)** – здрав стълб от едната страна на улицата, предназначен да предпазва използващите тротоара или велосипедната алея от нахлуването на други форми на транспорт.

**Такса задръстване** – такса, която се взема от моторизирания трафик, влизащ в центъра на града. Прави се с намерението да се намали трафикът в центъра на града.