

Получена: 15.09.2017 г.

Приета: 21.11.2017 г.

СПОДЕЛЕНИ ПРОСТРАНСТВА В БЪЛГАРИЯ – ПЕРСПЕКТИВИ ЗА РЕАЛИЗАЦИЯ И ОБВЪРЗВАНЕ С ПЕШЕХОДНИТЕ ЗОНИ

М. Танов¹

Ключови думи: централни градски пространства, пешеходни зони, споделени пространства, градски дизайн, градска среда

РЕЗЮМЕ

Статията представя аналитично положителния опит от реализиране на споделени между пешеходци и автомобили централни градски пространства, изградени и експлоатирани през последните 20 години в Европа, като акцентира на спецификите, наложили този тип зони като допълнение на чисто пешеходните зони.

На базата на този анализ се търсят възможности за прилагането на модела на споделените пространства у нас и се прави прогноза за ефектите от такива реализации, както и начините за увеличаване на ползите от тях. Търсят се най-ефективните механизми за обвързването им с вече изградените пешеходни зони. Засяга се въпросът за обвързване в тази система на елементите на градската зелена система и повишаване на качеството на градската среда като цяло. Акцентира се на аспектите на градския дизайн и обзавеждане в историческа градска среда.

1. Въведение

Преобладаващата част от европейските градове имат запазени или възстановени след бомбардировките от II-та Световна война центрове, носещи характера и белезите на средновековното или ренесансово-бароковото градоустройство със застрейка от XVI – XVII до началото на XX век.

¹ Младен Танов, ас. д-р арх., кат. „Архитектура и урбанистика“, ВСУ „Черноризец Храбър“, e-mail: mladen.tanov@gmail.com

Тези центрове са изградени и формирани да обслужват изискванията на „пешеходния“ град – пазарно средище. Техните улици, площи и пространства са предвидени да посрещнат нуждите на пешеходците, жители и гости на града, пазарните, празничните и фестивалните прояви, религиозните и др. традиционни нужди. Те обаче не са оразмерени с цел да обслужват автомобилен трафик и да обезпечат паркиране.

С развитието на градовете и автомобилния транспорт средните и големите европейски градове се задръстват с автомобили. Това се случва поради факта, че те са изградени с един център, привличащ като магнит всички важни функции и повечето групи от жители и гости. Непроменяйки структурата на града, а само увеличавайки жителите и гостите му, както и функциите, които обслужва, гарантираме неработеща структура. А положението се влошава много с включването на автомобилите като подвижни, но и статични участници.

Решението на тези проблеми в наши дни се търси в няколко посоки – в разредоточаване на градовете и създаване на вторични и третични центрове; с изнасянето на транзитния трафик (автомобили с маршрути от една периферна точка на града през центъра до друга периферна точка); и от силно ограничаване на обслужващия автомобилен трафик в центъра (с развитие на обществен транспорт и велоспорта, и затрудняване на личния) и цялостно ограничаване на броя на личните автомобили (със същите похвати).

Така всъщност се разтоварват градските центрове и се превръщат в обширни зони с преобладаване на пешеходното движение чрез пешеходни зони, споделени пространства, пространства с контролиран автомобилен достъп или с регулярна в седмицата промяна на ползвателите на автомобили.

Тези решения биват силно атакувани от консервативното градско население с доводите, че представляват изкуствени модели, създаващи множество неудобства за гражданите и фирмите, че обслужват единствено интересите на търговците и заведенията за хранене. Твърди се, че проблемът с автомобилите е решим с изграждане на нови пътни съоръжения, по-широки пътища, нова по-добра организация на движението и др.

Следва да отбележим, че проблемът с трафика не може да бъде решен с гореизброените мерки. Напротив – практиката доказва по безспорен начин, че с прилагането на тези мерки трафикът с времето нараства, вместо да намалява. Това явление е описано и формулирано с Парадоксите на Браас, Даунс-Томпсън, Пигу-Найт-Даунс. Обяснява се с това, че създадените удобства за трафика намаляват натоварването само временно (до 1 – 2 години), но привличат още и още автомобили... А теоретически няма никаква, нито структурна, нито управленска възможност да се обслужат всички хора, които биха пожелали да ползват автомобил в компактните централни градски зони.

Практиката обаче еднозначно показва, че едва 2 – 3 години след изграждането на големи пешеходни зони градът става много по-привлекателен и за жителите, и за гостите, оживява се, обогатява се културният му живот. А желанията и настроенятията за разширяване на пешеходните зони дори се увеличават. Хората свикват с малките транспортни неудобства и се радват на многото нови преимущества на пешеходния център. Подобрените условия за живот съдействат за задържане и завръщане на жители в центъра и за увеличаване на туристическия интерес. Това от своя страна гарантира социално-икономическа устойчивост, както за града като цяло, така и за отделните инвеститори, чиито обекти или услуги имат гарантирани ползватели.

На практика, с изграждането на обширните пешеходни центрове и споделени пространства, старинните градове възвръщат характерното си лице и функциониране, каквото е било по времето на формирането им, а не се превръщат в изкуствени и измислени от урбанистите пространства. Те обаче не се „реставрират“ и „консервират“ във вида от възникването им, а се модернизират с деликатни методи – подземни железници и пар-

кинги, трамваи, подземни обществени пространства, покрити вътрешноквартални пространства и пасажии.

2. Историческо развитие и характерни черти на споделените пространства

2.1. Историческо развитие и същност

През 60-те и 70-те години на XX век в Европа, а по-късно и в Северна Америка започва бум на градските пешеходни зони. Много от европейските реализации са „изненадващо“ успешни и продължават разрастването си. Достатъчно е да споменем централните пешеходни зони на Утрехт, Гент, Загреб, Виена, за да илюстрираме успеха на този тип организация на градските пространства. За изразено туристическите музейни селища като Венеция, Брюж и селата от Чинкуе терре (северозападна Италия) тази организация се е оказала повече от необходимост заради огромните туристически потоци, но и поради релефните особености, допълнително затрудняващи трафика.

Какво представляват „споделените пространства“? Тези улици и зони на пръв поглед са много сходни с пешеходните пространства, но всъщност са много по-сложни като функциониране и управление. За сметка на това могат да се реализират по-масово и на много по-голяма площ в града. В доказателство на това твърдение може да посочим опита на Барселона, където системата от споделени пространства под кодовото име „суперблокове“ се разпространява с епидемична скорост из града – явление, на което ще се спрем по-нататък.

Защо споделените пространства са логично и обосновано решение в историческите центрове?

До II-та Световна война смесеният трафик е обичайната организация на повечето улици в Европа, като пешеходците съставляват преобладаващата част от трафика с изключение на ограничен брой основни улици в големите европейски центрове – Париж, Лондон, Берлин и др. Улиците и обществените пространства в старите градове функционират така до средата на XX в., когато трафикът на високоскоростни моторни превозни средства се превръща в масов феномен.

В края на XX век в Европа силно се разгръща политиката по възраждане и съхраняване на историческите градски центрове и регенерация на тези зони. В светлината на тази вълна, възраждайки градските центрове и връщайки характера им на живи средища, каквито са били през XVIII, XIX и началото на XX век, най-логичната форма за организация на улиците е смесената, подобна на използваната в цитираните векове. Но какво в действителност представлява съвременното „споделено пространство“?

Споделеното пространство е такъв тип улична организация, при която няма особени и „резервирани“ ивици за движение на различните участници – пешеходци, автомобили, велосипедисти, трудноподвижни и отпочиващи, и техните потоци не се разделят. Намалени са до минимум знаците и светлинните сигнали, които регулират движението и потоците. Улиците и площадите са с единна, слята повърхност без бордюри.

Споделените пространства като принципи и съвременна форма на организация на откритите градски пространства са формулирани от холандския пътен инженер Ханс Мондерман. Преди налагането на термина за подобни проекти, реализирани в Chambéry, Франция, през 80-те години на миналия век от Мишел Дероньер, се използва терминът „пешеходен приоритет“. Той е ползван и от Тим Фараах, за да опише неформалните улични оформлениа без разделяне на трафика.

Терминът „споделено пространство“ (*Shared space*) се прилага широко от Бен Хамилтън-Байли при подготовката на проект за европейско сътрудничество „Европейско споделено пространство“, част от програмата *Interreg IIB-North Sea programme*. Проектът разработва нови политики и методи за проектиране на обществени пространства под ръководството на Ханс Мондерман от 2004 г. до смъртта му през 2008 г.

Ханс Мондерман счита, че поведението на индивида в трафика зависи в по-голяма степен от характеристиките и особеностите на градската среда, отколкото от конвенционалните устройства и регулатори. Обосновката на очевидния парадокс, че намаляването на регулирането води до по-безопасни пътища, може да бъде намерена чрез изучаване на „ефекта на компенсиране на риска“.

„Ние губим способността си за социално отговорно поведение... Колкото по-голям е броят на предписанията, толкова повече чувството за лична отговорност на хората намалява“.

„Когато не знаете точно кой има предимство на пътя, вие сте склонни да търсите контакт с другите участници в движението – автоматично намалявате скоростта си, контактувате с други хора и сте по-внимателни и загрижени“.

Дори класическата пешеходна улица, предвид многобройните изключения за автобуси, трамваи, таксите, автомобили, обслужващи обектите в зоната, може да се опише като разновидност на споделеното пространство.

2.2. Основни характерни черти и организация на споделените пространства

Споделените пространства дават предимство на пешеходците, като автомобилният трафик се ограничава чрез средства, намаляващи скоростта, предотвратяващи праволинейното движение и затрудняващи спирането и паркирането.

Скоростта в повечето държави е ограничена от една страна императивно до 20 – 30 km/h и от друга тя се определя от скоростта и броя на пешеходците пред автомобила, с който той е длъжен да се съобрази.

Неправолинейното движение се контролира с препятствия, които карат автомобилите да променят посоката, скоростта и типа движение. Такива са клоцовете, кашпите, подиумите за маси, пластиките, разполагането на дървесна растителност, неравната настилка и др. Така вниманието на шофьорите допълнително се изостря. Избягва се оформянето на велоалеи.

Друга важна характерна черта е минимизирането на елементите на уличното обзавеждане, вкл. знаци, рекламни колони и съоръжения, павилиони, спиркови конструкции, които пречат на свободното движение и претрупват зоната. Търси се изчистено и минималистично решение за осветлението. За настилките се предпочитат високодекоративни и трайни негладки материали, предимно гранитни павета и плочи. Характерно за фитодизайна и водните ефекти е също семплото и икономично решение. Вторите се реализират под формата на сухи фонтани, водна мъгла, или стичаща се и мокреща скални късове вода.

Важно изискване за доброто функциониране на тези пространства е минимизирането на местата за паркиране – при необходимост се оставят паркоместа, но основно за кратковременно спиране. Това се прави най-вече при административни и културни институции. При по-широките пространства се предпочита тези места да са по средата, а при тесни – по периферията.

2.3. Предимства на споделените пространства

Основното предимство е избягването на големи зони в града, които са недостъпни с автомобил, или на сложната времево регулирана пропускателна система в пешеходните зони. Това се постига при запазване на предимствата на пешеходните зони – повече пространство и свобода за хората, повече дейности и активности за тях, за сметка на автомобилната мобилност. Т.е. това е възможност за многократно екстензиране на зоните, даващи предимство на пешеходците, каквото е невъзможно или изключително трудно да се постигне само с пешеходни зони.

Важно предимство на споделените зони, в сравнение с чисто пешеходните, е възможността за автомобилно обслужване на трудноподвижните и възрастните жители, на административни структури, хотели, музеи, както и за преминаване на коли на обществения транспорт, полицията, бързата помощ и пожарната.

Различни изследвания в градове с наскоро реализирани споделени зони показват увеличаване на посетителите на центъра с между 50 – 80% след подобни трансформации, както и удвояване на средното време на пребиваване на посетител в централните зони.

Тези факти доказват твърдението, че споделените пространства стимулират местната икономика и правят градовете по-привлекателни.

Счита се, че подобни схеми имат положителен ефект върху пътната безопасност, обема на движението, икономическата жизненост и сближаването в общността, където поведението на потребителя е по-силно повлияно от нормалните човешки взаимоотношения, отколкото от изкуствено регулиране.

2.4. Недостатъци и ограничения на споделените пространства

Основен недостатък на споделените пространства е затруднението на пешеходците в неравностойно положение (с двигателни и зрителни проблеми) и страхът им от подобни нерегулирани зони.

За преодоляването му в Нова Зеландия е намерен компромисен вариант с обособяването на коридори, свободни от превозни средства и без препятствия („достъпни зони“) в близост до сградите, в които хората с увреждания могат да се движат защитено. Използването на тактилни повърхности по ръбовете и незначително повдигнатите бордюри е също начин за преодоляване на проблема, като същевременно се запазва желаната среда. Такъв метод е приложен на Exhibition Road, една от знаковите реализации във Великобритания, за да помогнат на хората със зрителни затруднения да се ориентират.

Британската лаборатория за изследване на транспорта е установила, че при споделени пространства с автотрафик под 90 превозни средства на час възрастните пешеходци са готови да се „смесват“ с трафика. При трафик над 110 превозни средства на час, пешеходците използват само ивицата до сградите като тротоар на класическа улица.

Имри смята, че споделените пространства са по-подходящи за среди с по-малко трафик, и че в Холандия те са успешни, защото са в райони с по-малко трафик.

Въпреки това, добри примери за такива успешни реализации на улици с много интензивен трафик (над 10 000 моторни превозни средства на ден) можем да открием в Кьониц (Köniz) близо до Берн, Швейцария; в Харен (Haren) близо до Гронинген, Холандия, Норщюпинг (Norrköping), Швеция, Ашфорд (Ashford), Англия, а също така и в Германия. Трябва да отбележим обаче, че това са все северни държави, в които правилата и тяхното спазване са част от народопсихологията.

3. Реализации в Европа

Холандия

Общинските власти в Драхтен (Drachten), Холандия са едни от първите, които експериментират с концепцията през 2002 г., като премахват почти всички сигнали за трафика с цел намаляване на произшествията и подобряване на качеството и привлекателността на града. Въпреки нарастването на обема на трафика, броят на произшествията спада от 8,3 на година между 1994 г. и 2002 г. до средно едва един път годишно през 2005 г. След това експериментът е повторен успешно и в град Маккинга.

Швейцария

Споделената улична среда „Begegnungszone“ (буквално „зона на среща“) е заложена в швейцарските правила за движение по пътищата и се означава с отделен пътен знак. „Зоните за среща“ се ситуират на търговски улици с умерен трафик на моторни превозни средства, както и в зоните пред училищата и гарите.

Германия

Прилагат мерки за успокояване на движението по пътищата с тежък автомобилен трафик от 80-те години на миналия век. В тази дейност пътните проектанți проучват успешни примери от други страни, предимно в Швейцария и Холандия. Иновационни концепции за улично проектиране, които днес се категоризират като споделени пространства, са тествани под други имена повече от 20 г. в гр. Хенеф (Hennef), близо до Бон, гр. Инголшат (Ingolstadt) в Бавария и др. През септември 2007 г. гр. Бомте (Bohmte) въвежда пътно-транспортна система на основата на споделеното пространство. Една от основните цели на проекта е да се подобри пътната безопасност в града.

Германската асоциация за изследване на пътищата и транспорта (FGSV) публикува експертните си препоръки относно дизайна на споделеното пространство през 2010 г. В дискусиата за споделеното пространство се разглеждат като потенциални зони дори търговски улици с по-тежък трафик на моторни превозни средства.

Австрия

През октомври 2011 г. в Грац се реализира пилотно първото споделено пространство в Австрия на петклонното кръстовище „Sonnenfelsplatz“. То се намира в близост до университета на Грац и основната цел е да се облекчи трафикът и задръстванията, предизвикани от 4 градски автобусни линии и автомобилния, велосипедния и пешеходния трафик, както и да се намали броя на произшествия.

Интересен експеримент се реализира на една от силно натоварените основни градски артерии в столицата Виена. Улица „Mariahilferstrasse“, чието начало е в сърцето на историческия град, и под която е разположено едно от първите в Европа метротрасета, е популярна дестинация за разходки и шопинг сред местните и гостите на града. Общественият настроеност и желанието на градската управа инспирират широк обществен дебат за необходимостта от трансформиране. След обсъждания, референдум и изготвяне на проекти се реализира нестандартната схема, съгласно която улицата се разделя на 3 участъка, два от които стават споделени пространства, а третия – напълно пешеходен. Прилага се пробен период от 5 години, в края на който се прави изводът, че експериментът е успешен и може да се премине към трайна пространствена трансформация. В резултат е реализиран нов дизайн със смяна на настилката, нови места за сядане и водни ефекти по протежение на цялата улица с високи естетически качества.



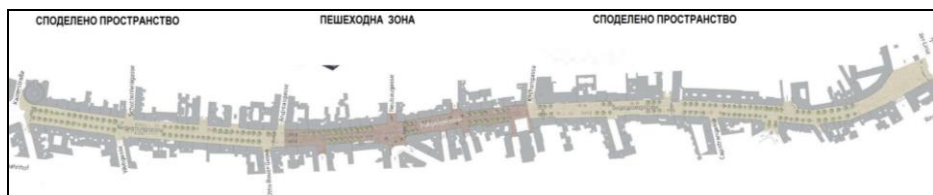
Фиг. 1. Петклонното кръстовище „Sonnenfelsplatz“ в Грац <http://www.styria-mobile.at/>



Фиг. 2. Улица „Mariahilferstrasse“ във Виена през 1908 г.
<http://www.viennacouver.com/2015/01/viennas-begegnungszone-shared-space-program/>



Фиг. 3. Улица „Mariahilferstrasse“ във Виена през 2008 г. /<http://www.vienncouver.com/>



Фиг. 4. Схема, представяща трите зони на трансформация на улица „Mariahilferstrasse“ /<http://www.vienncouver.com/2015/01/viennas-begegnungszone-shared-space-program/>



Фиг. 5. Улица „Mariahilferstrasse“ във Виена през 2014 г. /<http://www.vienncouver.com/>

Дания

Проект за споделени пространства се реализира в Ейби като част от европейския проект Interreg IWB. Проектът бе ръководен от градоустройството на Мортен Мейсен Вестергаард и Бярен Винтерберг с консултант Ханс Мондерман.

Нова Зеландия

През 2011 г. на зона, обхващаща шест улици в Окланд е въведена организацията на споделено пространство. Осемдесет процента от потребителите на споделеното пространство смятат, че улиците са по-безопасни, а 72% от шофьорите констатират, че времето за пътуване е същото или по-кратко от преди.

Великобритания, „Exhibition Road“ в Лондон

В Лондон „Exhibition Road“ е трансформиран в споделено пространство през 2012 г. след конкурс за дизайн през 2003 г., и множество обществени обсъждания. Улицата е в западната част на широкия център на Лондон между Хайд парк и река Темза в музейния квартал „Южен Кенсингтън“. Като културна мека, в която се провеждат три от най-големите културни събития в страната, както и образователни институции като Imperial College London, тази улица привлича над 11 милиона посетители всяка година.

Преди трансформацията тесните тротоари с ширина между 1 и 2 метра не предоставяват многобройните туристи, ученически групи и местни жители към приятна и спокойна разходка, за сметка на напрегнато и шумно слаломирание между хора, коли, автобуси и заобикаляне на чакащите пред музеите и институциите.

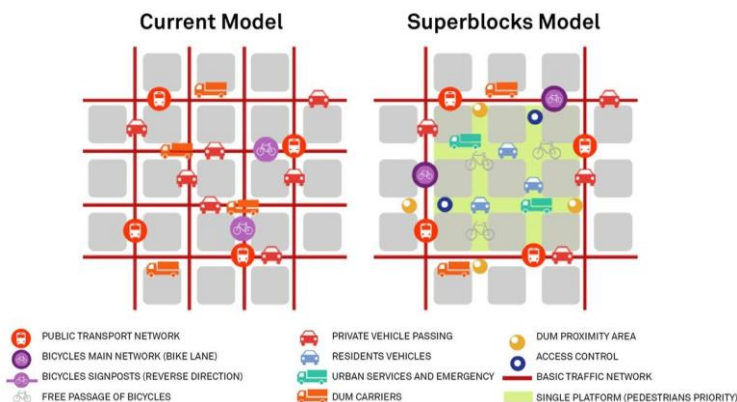
През декември 2011 г. тази улица се трансформира в споделено пространство и сега е лишена от всичко, което посетителите очакват да видят на една улица. Вместо характерните елементи на натоварена улица, по средата на „Exhibition Road“ могат да се видят пейки и автобусни спирки, а около тях е оформено обширно пространство, което протича покрай впечатляващите фасади на сградите. Интересен растер на настилката от едроразмерни гранитни блокове, всеки тежащ по 8 kg, „разсича“ по диагоналите платната на улицата, наподобявайки характерното зигзагообразно движение на пешеходците, кръстосващи от магазин на магазин и от заведение на заведение. Впечатляващите осветителни тела във формата на пилони /мачти/ по средата на улицата придават запомняща се визия на пространството.



Фиг. 6. „Exhibition Road“ в Лондон като споделено пространство
[/https://www.architectsjournal.co.uk/](https://www.architectsjournal.co.uk/)

Испания, „Суперблоковете“ на Барселона

Един от най-известните с успешните си регенерационни програми градове в Европа въвежда нова система за организация на уличното движение в районите, изградени след средата на XIX в., характеризиращи се с ортогонална улична мрежа и еднакви по размери почти квадратни квартали. Пилотно се трансформират няколко групи от по 9 квартала, като по периферията на всяка „деветка“ се оставя основният транзитен трафик и общественият транспорт, а по улиците във вътрешността на „деветката“ – еднопосочно обслужващо кварталите движение по споделени улични пространства. По този начин кръстовищата и площадчетата на мястото на „липсващите“ квартали стават привлекателни места за срещи, почивка, игри и вътрешноквартални срещи. Заради постигнатите високи резултати от пилотните проекти и широката обществена подкрепа се пристъпва към етапно разширяване на обхвата на „суперблоковете“. Създава се и се утвърждава оптимистичен сценарий, според който до 2018 г. този тип организация на уличната мрежа ще обхване цялата територия на компактният град без районите с гъста неправилна улична мрежа.



Фиг. 7. Схема на модела „Суперблокове“ в Барселона <http://www.core77.com/posts/55297/Barcelonas-Superblocks-Plan-Less-Cars-More-Bikes-Better-Social-Spaces/>



Фиг. 8. Прогнозен обхват на Суперблоковете до 2018 г. <http://www.core77.com/posts/55297/Barcelonas-Superblocks-Plan-Less-Cars-More-Bikes-Better-Social-Spaces/>

4. Специфики на централните зони в големите български градове и възможности за реализиране на споделени зони

4.1. Състояние и перспективи пред централните зони

В края на 80-те години на XX в. големите български градове посрещат социално-икономическите промени със сравнително добре оформени пешеходни зони, задоволяващи обществените потребности на затвореното социалистическо общество. След 1989 г. енергията на промяната и отключения вандализъм не подминават и централните градски пространства и площадите, още повече, че там се провеждат митинги и протести и се концентрира гневът. Заради това и безхаберие то на общинските власти между 1992 и 2000 г. Нощем на улиците и площадите цари мрак – почти напълно са унищожени уличните осветителни тела, както и обзавеждането и настилките на пешеходните зони. Шири се амбулантната търговия и навсякъде изникват павилиони и сергии за нискокачествени дрехи, книги и антиквариати.

Основен фактор за стартиране на процеса на възстановяване на пешеходните зони са средствата, отпуснати от европейските фондове. Процесът обаче следва нуждата от задоволяване на повишения интерес на чуждестранни туристи към страната, вкл. към историческите градски центрове. Той е свързан и с вътрешни за българското общество процеси, като възстановяването на градските общности след силното разделение и отчуждение от времето на промяната, и повишаване на интереса към пешеходните и паркови зони като цяло.

След първоначалното свиване на част от пешеходните зони, стартира процес на разрастване и развитие на тези зони.

При провеждане на конкурсите за реконструкция и благоустрояване на обширна част от центъра на София започва обсъждане на възможностите за реализация на споделени пространства на тези територии. Няколко проектантски екипи, в това число и екипът на „АДА“ АД с ръководител арх. Иво Пантелеев и с участието на автора на статията, предлагат трансформирането на пресечки на пешеходната „Граф Игнатиев“ като споделени пространства. Номинираният с първа награда идеен проект и разработеният след възлагане от НАГ работен проект от екипа на „АДА“ предвижда превръщането на улиците „Шишман“ и „Солунска“, както и площад „Гарибалди“ в такива пространства. Предстоящото реализиране на проекта ще покаже ефективността на предвиданията на българска територия.

Да разгледаме подробно факторите, които съдействат за успеха на такава организация и тези, които възпрепятстват начинанието, както и кое е най-подходящото място на споделените пространства в големите ни градове. Да проверим възможно и полезно ли е обвързването с пешеходните зони и пространства, както и с елементите на зелената система.

4.2. Възможности и фактори, които съдействат за реализиране на такива зони

- реализирани пешеходни зони, които се „задушават“ в пространствата, на които са обособени, и стимулират възникването на заведения, работилнички и магазинчета на съседни улици и пресечки;
- липса на пространства пред тези заведения за разполагане на маси;

- наличие на множество площадчета, градинки и фокус точки в близост, но извън трасетата на пешеходните улици, които пораждат постоянно струпване на хора. Тези пространства стимулират пешеходни потоци по тесните улички, свързващи ги с основните пешеходни зони;
- наличие на училища на тесни малки улички в историческите центрове, пред входовете на които често липсват пространства или са оскъдни.

4.3. Проблеми и пречки пред реализирането на подобни зони

Основен проблем и пречка пред реализирането на споделени пространства в България е **психологическият**. Изразява се във все още силната нетолерантност и ниска култура на пътя, особено от страна на автомобилистите към другите участници в движението. Проблемът се засилва от масовото неспазване на правилата за движение и ограниченията в градска среда. Това съчетание на негативни фактори би ескалирало опасността за пешеходците (особено на трудно подвижните, незрящите и децата) до много високи нива.

Друг голям проблем за реализирането на такива зони е липсата на обществен консенсус и експертиза за решаване на проблема с **паркирането** на жителите на съответните зони и улици. Този проблем ще увеличи отрицателните ефекти от намалените възможности за паркиране по пешеходните зони и улици, на булевардите и на площадите. Този тип проблеми в много от европейските градове се решават с реализирането на паркинги за жителите на районите под площадите и под широките улици и булеварди. Това изисква много средства и сериозен организационен капацитет на местните власти. Тези проблеми биха създали голяма съпротива на живущите срещу подобни реализации.

5. Потенциал за реализиране на споделени пространства у нас

5.1. Пресечките на пешеходните улици

Един от недостатъците на реализираните пешеходни зони и улици у нас е липсата на мрежово покритие (т.е. имаме една дълга улица без обвързване с други и без полимаршрутност, както е в градове като Кавала, Солун, Барселона, Загреб, Гент, Брюж и мн. други) и множеството пресичания от улици с автомобилен трафик. Вторият проблем е силно изразен в пешеходните зони, обособени и реализирани след промените. При тях не се изпълняват тунелни автомобилни преминавания под пешеходната улица поради високата цена, както това е направено във Варна, Пловдив преди промените.

В този ред на мисли множеството пресечки на пешеходните улици могат да се превърнат в споделени пространства, а някои от тях и в чисто пешеходни. Така автомобилите ще се движат със силно ограничена скорост и силно повишено внимание много преди пресичането на основната пешеходна улица и възможността за произшествия ще намалее. Пешеходният трафик от главната пешеходна улица естествено ще дифузира по тези пресечки и ще оживи цели градски райони, като обвърже вътрешокварталната територия с основните магнити в центъра (например: „Витоша“, пл. „Славейков“, пл. „Гарибалди“, Малките пет къшета, градинката „Св. Седмочисленици“, Попа, „Шишман“, „Раковски“ с театрите, градината „Кристал“, Градската градина и др., Шишковата градина, Големите и малките терми, площадът пред Областната дирекция на МВР, адвокатската градинка, Археологическия музей и Общината във Варна).

Така първите успешни споделени пространства в София може да са „Шишман“, „Солунска“, „Дякон Игнатий“ като традиционни привлекателни средишни улички, пресечки на пешеходните улици „Граф Игнатиев“ и „Витоша“.

Във Варна такива биха били пресечките на главната пешеходна ос – „Цар Симеон I“, „Преслав“, „Драгоман“, „Мусала“, „Климент“ и „27 юли“ (с продължението си до Морската градина ул. „Колони“), по които има магазини и заведения за хранене, привлекателни площадчета и градинки. Безспорно отсечките на „Сливница“ (между Общината и градинката „Севастопол“) и на „Княз Борис I“ (между градинката „Севастопол“ и ВИНС) трябва да се трансформират в споделени пространства, тъй като са продължения на пешеходни зони и обслужват огромен пешеходен и незначителен автомобилен трафик.

В Пловдив такива може да са ул. „Христо Г. Данов“ и продължението му – ул. „Железарска“, ул. „Георги Бенковски“, ул. „Абаджийска“, а също и средишната, и наситена с магазинчета, дюкянчета и заведения ул. „Отец Паисий“.

5.2. Бохемските арт кварталчета като споделени пространства

По същество в момента подобно на споделени пространства функционират бившите пешеходни улици от варненското кварталче, известно в 80-те години като „Направи си сам“, улица „Охрид“, „Цариброд“, а също и „Габрово“ и „Цар Симеон“. Проектът на община Варна за квартал на артистите и хората на изкуството на територията на турската махала третира същата територия.

Квартал „Капана“ в Пловдив след приключване на проекта за реконструкция на практика функционира като вид споделено пространство, макар и с подвижни колчета. Поетапно пешеходни стават няколко основни улици – „Христо Дюкмеджиев“, „Братя Пулеви“, „Магура“, „Евлоги Георгиев“, част от улица „Георги Бенковски“... Подпомагат се много културни инициативи. Възможно е останалите улички да се превърнат в класически споделени пространства или целият квартал да действа като такава зона.

Малките пет къшета в София и улиците „6 септември“, „Хан Крум“, „Шишман“ и „Аксаков“, образувайки бохемски кръгов маршрут, също биха били интересен експеримент, тъй като и в момента привличат много ползватели във вечерните часове и през почивните дни. Експериментът с провеждането на културните събития под името „София диша“ с превръщане на отделни централни улици в пешеходни през почивните дни на лятото, и насищането им с културни събития, показва, че тези места са атрактивни и с ограничаване на автомобилното движение привличат много посетители. Районът е показан на фиг. 10 като обхватът на пешеходните зони е съгласно утвърдени проекти.

5.3. Тематични маршрути през старите центрове по улици – споделени пространства

Археологически маршрут във Варна, свързващ Регионалния исторически музей, останки от крепостната стена – Големите и Малките римски терми, Музея за история на Варна и Морската градина с Военноморския музей. Подобна организация може да има на улиците по маршрута: „27 юли“ – „Климент“ – „Хан Крум“ – „8-ми ноември“, на които са разположени и няколко много красиви християнски храма.

Маршрут на вярата в София по ул. „Московска“ – от паметника на Дякона Левски през храма „Ал. Невски“ и църквата „Св. София“ и руската църква до Археологическия музей (джамия), по ул. „Лега“ и „Съборна“ покрай Ротондата „Св. Георги“, двете църкви „Св. Петка“, църквата „Св. Неделя“, Католическата църква и по ул. „Трапезица“ и ул.

„Георг Вашингтон“ до Софийската синагога и до Бяна Баши джамия. Маршрутът е показан на фиг. 10 като обхващат на пешеходните зони е съгласно утвърдени проекти.

В Пловдив вместо тематичен маршрут имаме цял район, тематично и исторически обособен – „Старинен Пловдив“, който е архитектурно-исторически резерват. В него характерната улична организация е именно такава – споделено пространство.

5.4. Нови улици, удължаващи активния център с пешеходен поток и с традиции като средища

Улица „Цар Иван Асен II“ в София има огромен потенциал да се трансформира успешно в споделено пространство поради следните причини:

- Наличие на множество кафенета, сладкарници, баничарници, ресторанти и барове; хранителни и плод-зеленчукови магазини за екологично чисти и полезни храни; цветарски и подаръчни дюкянчета.
- Наличие на фризьорски и козметични салони.
- Съхранени и функциониращи кино, читалище и училище.
- Наличие на множество офиси на фирми за услуги – туристически, проектантски, рекламни, фотографски и др.
- Местна общност и постоянни посетители, които оживяват улицата ежедневно през голяма част от денонощието.
- Ограничен автомобилен, обслужващ и много ограничен, транзитен трафик.
- Налични пространствено-урбанистични предпоставки: благоприятни пропорции на уличното пространство, вкл. динамика по дължина на улицата (заради наличието на градинки, площадчета, по-големи кръстовища, дворчета на къщи и зелени площи пред по-нова застрройка, „отстъпила“ от уличния фронт); разнообразна архитектура, вкл. от нач. на XX в., динамични улични фронтове с малки бързо сменящи се фасади, интересни архитектурни елементи на градския дизайн, вкл. едроразмерен гранитен паваж, разнообразни елементи на фитодизайна.
- Близост до спирките на Орлов мост и Ректората (обслужващи над 20 линии на градския транспорт) и метростанции на два метродиаметъра.
- Пешеходна близост до бохемската улица „Шипка“ с Докторската градина, до Парламента и храма „Св. Ал. Невски“ с прилежащите им зелени площи, до Кристал, Борисовата и Княжеската градина.

В подкрепа на тези съждения ще напомним за силната мобилизация на местната общност в защита на гранитния паваж с цел съхраняване на традиционния градски пейзаж и дух на мястото и за ограничаване на автомобилния трафик и неговата скорост. В резултат на протестите общината промени първоначалния проект и върна паветата, като само бяха демонтирани трамвайните релси и подменена тротоарната настилка. Така улицата ще се оживи още повече.

Друга подходяща улица за подобен експеримент е отсечката на **бул. „Стамболийски“** между пл. „Възраждане“ и църквата „Св. Неделя“. От няколко години се води дискусия за затварянето на този участък, както и на бул. „Витоша“ пред Съдебната пала-

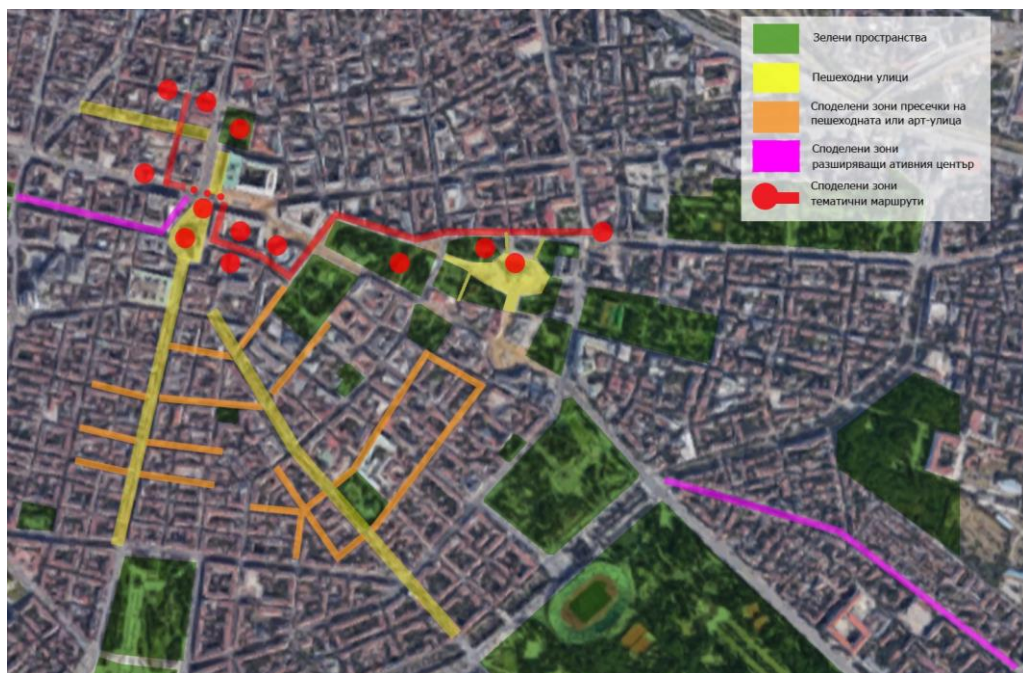
та и превръщането им в пешеходна зона покрай реконструкцията на площада и експонирането на археологията, скрита под него. Формата на споделено пространство със силно ограничена скорост и достъпност за автомобили би минимизирала транзитния трафик и в същото време би позволила обслужването на множеството институции и обекти на услугите по подобие на Exhibition Road. Нуждата от подобна трансформация е породена от струпването на огромни маси от жители и гости на града на това място, както и от участници в религиозните обреди в църквата. Експонирането на археологията ще намали свободните пространства. „Тапата“ за пешеходци, която светофарът на кръстовището на „Витоша“ и „Алабин“ създава, е едно голямо недоразумение. С нейното отпускане чрез премахване на светофара и удължаване на пешеходната „Витошка“ до църквата, най-целесъобразно би било превръщането на бул. „Стамболийски“ в споделено пространство.

Разбира се, не е възможно едновременното реализиране на предложените варианти за споделени пространства. Необходимо е да се изберат 2 – 3 улици за пилотни проекти и едва след успех на експеримента би могло да се мисли за постепенно разширяване на обхвата на споделените зони.

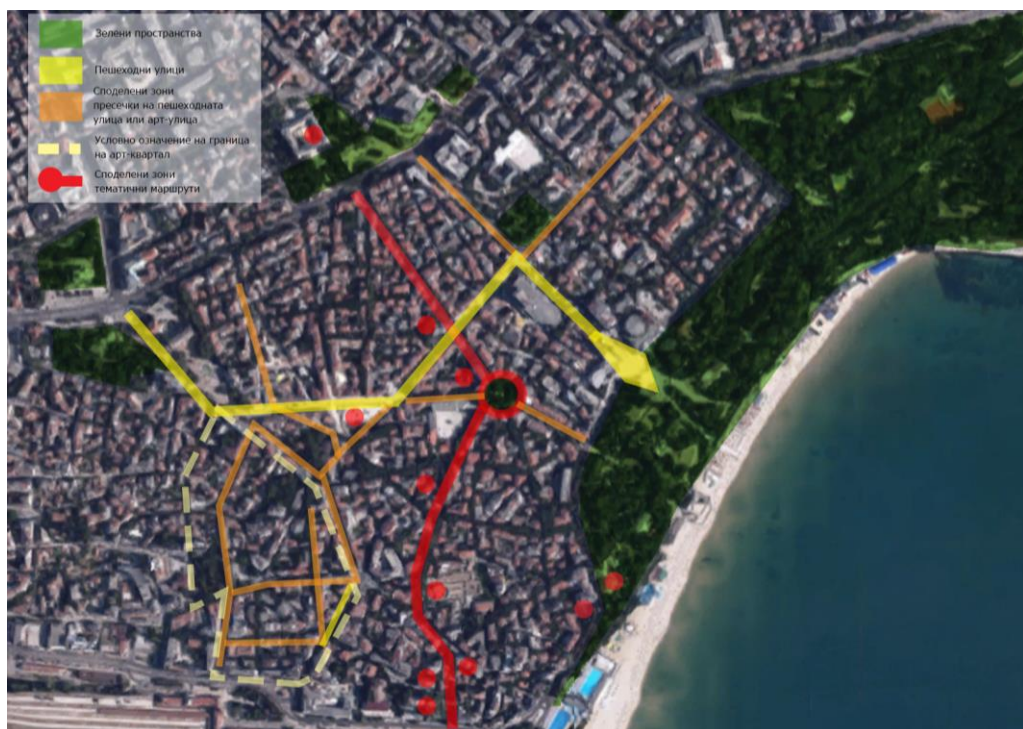


Фиг. 9. Дизайн на площад „Гарибалди“ като споделено пространство от проекта на екипа на „АДА“ АД, получил първа награда на конкурса за реконструкция и благоустройство на централната градска част на София – зона 2

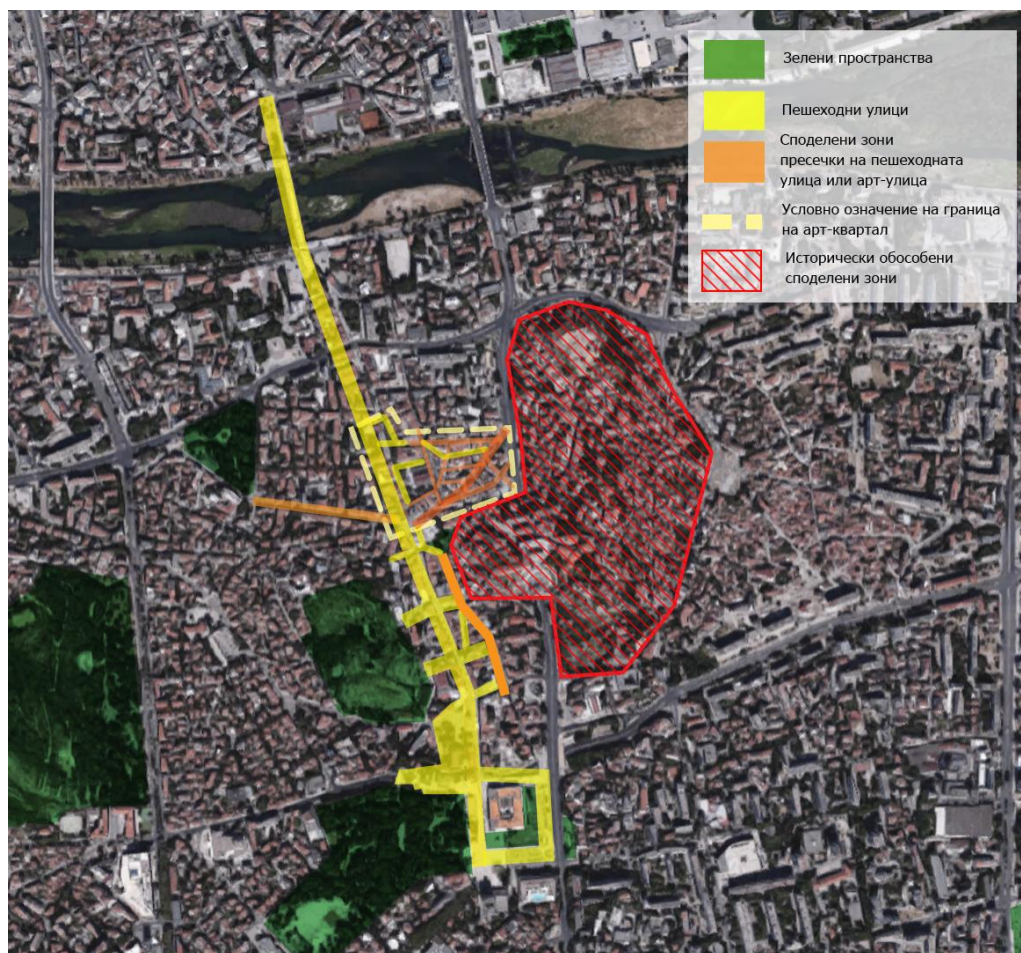
(ръководител на екипа: арх. Иво Пантелеев; член на екипа: арх. Младен Танов)



Фиг. 10. Потенциал за изграждане на споделени пространства в София, Танов, 2017



Фиг. 11. Потенциал за изграждане на споделени пространства във Варна, Танов, 2017



Фиг. 12. Потенциал за изграждане на споделени пространства в Пловдив, Танов, 2017

6. Изисквания към дизайна и оформянето на пространствата

Повечето от възможните споделени зони са традиционно натоварени с пешеходци тесни централни улички, което автоматично налага изискването да се търси по-минималистичен и изчистен дизайн на пространствата с премахване на излишни стълбове, рекламни съоръжения и контейнери за отпадъци. Разделното събиране на отпадъците е най-подходящо да се организира в подземно разположени контейнери. В сравнително по-обширните пространства – на площадчета, кръстовища и при отстъпи на сгради може да се предвидят водни ефекти (най-добре сухи фонтани, за да се запази мултифункционалността на пространствата) и зелени елементи с места за сядане – пейки или маси към заведенията. За настилане най-подходящи са различните паважни и калдъръмени настилки. За нашите климатични условия най-удачен и траен материал е гранитът. При неговото използване няма да се нарушат 150-годишните традиции за настилане на софийските улици.



Фиг. 13. Дизайн на улица „Mariahilferstrasse“ във Виена /<http://www.vienncover.com/>



Фиг. 14. Дизайн на New Road, Brighton, Великобритания /Gehl Architects,
<http://www.landezine.com/index.php/2011/04/new-road-by-landscape-projects-and-gehl-architects/>

7. Нормиране и регулиране

Много лесно реализиране на пилотни проекти за споделени пространства може да се осъществи чрез прилагане на мерките, заложи в Закона за движение по пътищата и в Правилника за неговото приложение за т.нар. „Жилищни зони“. За тях е определена пределна скорост 20 km/h и специално отредени пътни знаци за начало и край на зоната. Този режим дава предимство на пешеходците и позволява игрите на деца на платното.

По границите на зоната следва да се реализират повдигнати пешеходни пътеки тип „зебра“ с допълнителна пътна маркировка, указваща режима на зоната. Целесъобразно е използването на допълнителна светлинна сигнализация за навлизане в зоната. С общинските структури, управляващи и контролиращи обществения градски транспорт, трябва да се уточнят необходимите и възможни корекции на маршрутите на линиите, както и режимите на движение в споделените пространства (както и в пешеходните с трамваи като ул. „Граф Игнатиев“) с ограничаване на скоростта на превозните средства.

Следва да се избягва използването на улична настилка с равна повърхност, за сметка на различните паважи. Където има съществуващи гранитни паважни настилки, обявени за защитена недвижима ценност, те следва да се съхранят и новите проектни предвиждания (като премахване на тротоарите и бордюрите) да се консултират с Националния институт за недвижимо културно наследство. На определени разстояния по продължение на улиците е целесъобразно също поставяне на повдигната настилка за ограничаване на скоростта тип „легнал полицаи“.

8. Заключение

Споделените пространства имат място в центровете на нашите градове като естествени продължения и разширения на пешеходните зони и улици, но трябва много внимателно да се избераат обектите за пилотни проекти. Това трябва да са улици със слаб трафик, които естествено са оживени и традиционно се ползват от местните общности и от посетителите на центъра. Преди реализиране на тези пилотни проекти е нужно постигане на обществен консенсус и подкрепа от общностите.

Задължително условие за успешно прилагане на модела е намирането на алтернативи за паркиране на жителите на зоните. Друго важно условие е споделените пространства успешно да са обвързани с елементи на системата от пешеходни пространства и маршрути и елементи на зелената система на града.

Необходимо е да се разработи ясна, цялостна стратегия за идентификация и трансформацията на улични и площадни пространства, за да се насърчи по-последователен градски подход. Целесъобразно е използването на различни подходи: всяко предложение трябва да се оценява за всеки конкретен случай поотделно и да се прецени кой редизайн ще донесе по-голяма полза – споделено пространство или пешеходна зона. Временният пробен период помага при оценката на предложените промени преди реконструкцията.

Необходимо е да се направят качествени реализации със съвременен звучене (разнообразен и смел дизайн), които да са трайни във времето и да привличат посетители с визията си, но и да ограничават силно скоростта на автомобилите.

Обществената ангажираност е от жизненоважно значение за успеха на тези трансформации. Общественият дебат може да бъде по-лесен, когато става въпрос за трансформации на по-малки улици.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Величков, С.* Споделеното пространство – дизайн и част от велосипедната инфраструктура в градската среда. VIII международна научна конференция ArCivE, Варна, 2017.
2. *Геел, Ян.* Градове за хората. Жанет 45, София, 2016.
3. *Hamilton-Baillie, B.* What is the Shared space?, <https://www.pps.org>, 2014.
4. *Karndacharuk, A., Wilson, D., Dunn, R.* Evaluating shared spaces: Methodological framework and performance index. Road & Transport Research, Volume 22, Issue 2, 2013.
5. *Moody, S. Melia, S.* Shared space: Research, policy and problems. Proceedings of the Institution of Civil Engineers – Transport, 167 (6). pp. 384-392, 2014.
6. *Noe, R.* Barcelona's „Superblocks“ Plan: Less Cars, More Bikes, Better Social Spaces, <http://www.core77.com/>, 201.
7. *Senthilingam, M.* Shared space, where the streets have no rules, CNN, <http://edition.cnn.com/2014/09/22/living/shared-spaces/index.html>, 2014.
8. <http://www.vienncouver.com/2015/01/viennas-begegnungszone-shared-space-program>.
9. <http://www.kapana.bg/>.
10. <http://www.strassen-fuer-alle.de/shared-space/40-verkehrsberuhigungstypen/shared-space/119-sharedspacevorortuntersucht.html>.
11. <http://www.urb-i.com>.
12. <https://www.architectsjournal.co.uk>.

SHARED SPACES IN BULGARIA – PROSPECTS FOR THEIR REALIZATION AND CONNECTION TO PEDESTRIAN ZONES

M. Tanov¹

Keywords: *central urban spaces, pedestrian zones, shared spaces, urban design, urban environment*

ABSTRACT

The paper presents analytically the positive experience of realizing central urban spaces shared between pedestrians and cars, built and operated over the last 20 years in Europe. The paper focuses on the specifics that have imposed this type of zones as a complement to the purely pedestrian zones (necessitating this type of areas in addition to purely pedestrian areas).

Based on this analysis, we are looking for opportunities to apply the model of shared spaces in our country and forecast the effects of such conversions as well as ways to increase their benefits. The most effective mechanisms for linking them to the already established pedestrian zones are sought. The report addresses the issue of linking the elements of the urban green system to this system and improving the quality of the urban environment as a whole. It focuses on the aspects of urban design and furnishings in a historic urban environment.

¹ Mladen Tanov, Assist. Prof. Dr. Arch., Dept. “Architecture and Urban Studies”, VFU “Chernorizets Hrabar”, Varna 9007, e-mail: mladen.tanov@gmail.com