



Получена: 05.01.2023 г.

Приета: 13.03.2023 г.

ГОЛЕМИТЕ ПЕШЕХОДНИ ЗОНИ НА БАЛКАНИТЕ И ПОТЕНЦИАЛЪТ НА СОФИЯ ДА СЕ НАРЕДИ СРЕД ТЯХ

Мл. Танов¹

Ключови думи: пешеходни зони, градски центрове, споделени пространства

РЕЗЮМЕ

Направен е сравнителен анализ на историческите градски центрове на Йоанина, Загреб, Любляна, Сараево, Крайова, Брашов с обособените през последните години широкоплощни пешеходни зони, споделени пространства и успокоени улици. Акцентира се върху начина на функциониране и организация на автомобилното движение и паркирането, обслужването с обществен транспорт, функционалния спектър на районите, дизайна на пространствата. На основата на тези анализи се правят изводи за ефективността и резултатите от тези трансформации. В разработката се прави кратък анализ и съпоставка на тези реализации с характеристиките и структурата на столицата ни и се представят различни варианти според обхвата и организацията на бъдещо силно транспортно успокояване на софийския център със значително увеличаване на пешеходните пространства и възможностите за различни форми на отход и обслужване.

1. Въведение

1.1. Проблематика

Центровете на големите балкански градове са изградени и формирани да обслужват изискванията на „пешеходния“ град – пазарно средище от XVIII, XIX и нач. на XX век. Техните улици, площади и пространства са предвидени да посрещнат нуждите на

¹ Младен Танов, гл. ас. д-р арх. л.арх. инж., кат. „Градоустройство“, УАСГ, бул. „Хр. Смирненски“ № 1, 1046 София, e-mail: mladen.tanov@gmail.com

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 обезпечават паркиране.

С развитието на градовете и автомобилния транспорт европейските градове се изпълват с автомобили. Техният център привлича като магнит всички важни функции и повечето групи от жители и гости. Без промяна в структурата на компакния център на града, предвид увеличаването на жителите и гостите му, както и функциите, които обслужва, се гарантира силно неефективното му функциониране и периодичното му блокиране от транзитен автомобилен трафик. Огромен е дялът на откритите градски пространства, заети от автомобилите в ролята си на подвижни, а и статични елементи [1].

Друг много значим проблем е шумовото замърсяване, което допълнително утежнява характеристиките на градската среда и намалява желанието на пешеходците да прекарват повече време навън в централните градски пространства. Съвременните решения за защита от транспортния шум, екологичните шумозащитни стени, намаляват шумовото натоварване и интегрират растителни елементи в градската среда, но от своя страна отнемат от ограниченото градско пространство на историческите центрове и ги разделят на още по-маломерни субпространства. Те са много ефективни и уместни решения спрямо по-големи транспортни артерии в градовете и следва да се прилагат много по-широко, но в тесните улици и площади на европейските градове от XIX и нач. на XX в. не са най-оптималното решение [2 – 4]. В тези зони по-ефективно от гледна точка на безопасност и ограничаване на шумовото замърсяване и освобождаване на пространство, е рязкото ограничаване на броя автомобили, скоростта им на движение и времето на престой.

Решението на тези проблеми в наши дни се търси в няколко посоки – в разредоточаване на градовете и създаване на вторични и третични центрове; в изнасяне на транзитния трафик; в силно ограничаване на обслужващия автотрафик в центъра (с развитие на обществения транспорт и велотранспорта, и затрудняване на личния) и в цялостно на ограничаване на броя на личните автомобили. Така се разтоварват градските центрове и се превръщат в обширни зони за пешеходци чрез реализиране на пешеходни зони, споделени пространства, пространства с контролиран ограничен достъп на автомобили.

При правилна организация на системата за интегриран транспорт със съчетание на ефективен публичен транспорт, система за споделено ползване на велосипеди, скутери или електрически автомобили, инфраструктура за пешеходно и велодвижение, система от периферни буферни паркинги, тези обширни централни зони могат да са по-полезни за града и жителите му от блокираните от автотрафик центрове.

Практиката 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 силно културният му живот [5]. А желанията и настроенията 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 задържането и завръщането 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 повече ползватели.

С изграждането на обширните пешеходни центрове и споделени пространства старинните градове възвръщат характерното си лице от времето на формирането си, а не се превръщат в измислени от урбанистите модели.

През 60-те и 70-те години на XX в. в Европа се разгръща бум на градските **пешеходни зони**, като много от европейските реализации са „изненадващо“ успешни и

продължават разрастването си. В началото на ХХІ в. **споделените пространства** дадоха възможност да се допълнят и екстензират зоните с предимство за пешеходци, като продължиха класическите пешеходни пространства, без да изключват възможността за автомобилно обслужване, автомобилен достъп на жителите на централните зони и на достъпност за хората с ограничена подвижност. **Зоните с ограничен трафик** са една междинна форма, която въвежда часови пояси на свободен достъп и такива на регулиран с изключение на автомобилите на жителите, на обслужващите фирми, и тези, притежаващи временни пропуски. **Успокоените улици и зони** (с ограничаване на скоростта до 30 km/h) се явяват последният популярен инструмент и на външния слой на градската матрьошка, който осигурява безопасна дружелюбна градска среда, създаваща комфорт на пешеходеца и желание да прекара повече време навън. С тези и още ред мерки като таксите за влизане в центъра, платено паркиране, нискоемисионни зони в много от градовете в Европа се реализира една амбициозна политиката по възраждане и съхраняване на историческите градски центрове и регенерация на тези зони. Това върна на много исторически градски центрове характера на живи кошер-средища, каквито са били през ХVІІІ, ХІХ и нач. на ХХ в. Превърна ги в многофункционални ефективни градски структури, места за културен обмен, събития и привлекателни туристически дестинации, а и търсени места за обитаване.

1.2. Успешни практики

Разглежданата тенденция преобрази знакови европейски градове в селища с огромни центрове за хората и силно ограничено автомобилно движение като Копенхаген (пешеходен център с новите крайбрежни пешеходни алеи и контактуващите зелени площи е с дължина над 3 km на площ около 75 ha, над 20 пешеходни улици, площи и паркове), Утрехт (пешеходен център с дължина от около 700 m и площ около 25 ha, над 30 пешеходни улици и площи), Гент (пешеходен център с дължина 1000 m и площ около 35 ha, над 40 пешеходни улици и площи) и Страсбург (пешеходен център с дължина 910 m и ширина 600 m, площ около 50 ha, близо 40 пешеходни улици и площи). Подобни по параметри са и централните пешеходни зони на Брюксел, Брюж, Амстердам и много други европейски градове.

Над теорията за необходимостта за градски трансформации и концепциите за създаване на привлекателна среда за пешеходно движение през годините работили изтъкнати архитекти и урбанисти като Джейн Джейкъбс („Животът и смъртта на големите американски градове“), Джейми Лернър, Ян Геел, Джеф Спек, Ханс Мондерман (концепцията за споделеното пространство), Енрике Пенялоса, Уилям Уайт („Преоткриване на центъра“, „Социалният живот на малките градски пространства“), Джил Пенялоса, Питър Боселман („Трансформиране на градските пространства“), Кевин Линч и мн. други. Някои от тях успешно реализират и изпитват в практиката тези идеи, послужили като добри примери за много градове по света. В книгите „Градове за хората“, „Живот между сградите“, „Как да изследваме градския живот“ Ян Геел разкрива пътя от анализа на проблематиката през етапите на трансформация до фазите на увеличаващ се интерес и желание за продължаване на трансформацията заради огромните ползи за градския живот и икономиката на селищата.

За съжаление на Балканите този процес на развитие на пешеходните центрове стартира много по-късно и повечето балкански градове допреди 10 – 15 години имаха силно ограничен обхват на зоните, изчерпващ се с една главна пешеходна улица и няколко площи и нейни пресечки. У нас много от представителните пешеходни зони са реализирани през 70-те и 80-те години на ХХ век по проекти на проф. Никифоров, но

обхващат ограничен брой елементи и не предоставят възможност за вариантност при избора на маршрути и кръгови разходки. През последните години в Словения и Хърватия, а дори и в Гърция и Румъния се реализираха множество проекти, които увеличиха значително привлекателността на градовете и туристическия интерес към тях. Тук ще разгледаме 6 примера за подобни трансформации.

1.3. Методика на изследването и критерии

Изборът на обектите на изследване е направен по два основни критерия – съпоставимост на големината на селищата – население и площ, близки до нашите областни градове и столицата, както и сходство на функционалния профил и развитие в годините след Втората световна война. Изключение от тези критерии прави Йоанина като град, много по-слабо повлиян от индустриализацията и трансформациите на модернизма. Градът е запазил до голяма степен характерната си улична мрежа, ниска и средновисока застроявка със сравнително малка плътност на застрояване и слаба експанзия в околните територии. Това се дължи и на по-слабо интензивния ръст на населението в райони, в които традиционното животновъдство и добивната дейност са заменени със сектора на услугите, „пропускателни“ силната индустриализация.

В разработката обхватът на оживения градски център е определен чрез експертна оценка, базирана на наблюденията на терен през различни часове на деня. Обхватът на зоните с предимство за пешеходно движение се основават на теренна работа и на обобщени данни от картни материали, допълнени с изображения от платформата Google Earth. Критериите за оценка са избрани във връзка с методиката на градска трансформация, представена от Джеф Спек в „Пешеходния град“. Десетте стъпки на преобразяване са задачите, произтичащи от четирите основни условия за наличие на оживен пешеходен град средище: **полезност, безопасност, удобство и атрактивност** на средата. Тези стъпки според Спек включват: **намаляване на автомобилното движение** в средишните зони, **съчетаване на предназначенията** (насищане с разнообразни функции и обекти), **правилна организация на паркирането**, добра и ефективна **система на обществен транспорт**, осигуряване на висока **безопасност за пешеходеца**, предоставяне на условия за **велосипедно движение** и насърчаването му, оформяне на приятни, разнообразни и функционални **открити градски пространства**, насищане на улиците и площадите с **дървесна растителност** и **правилен подбор и последователност на експерименталните трансформации** и постепенно разширяване на обхвата.

Чрез анализиране на градове със сравнително големи пешеходни зони и централни градски части (с повече от 20 пешеходни площадни пространства и улици), ще се направи кратка характеристика на социално-икономическия профил, населението и обхвата на оживения център, благодарение на която ще се търси сравнимост, както и на характеристики, пряко свързани или съпадащи с десетте стъпки на Спек. Такива са обхватът на пешеходната зона и методите за ограничаване на автомобилното движение, организацията на това движение и паркирането по периферни маршрути, организацията на публичния транспорт и велосипедната инфраструктура, насищането на зоните с разнообразни функции и обекти, характеристиката на откритите пространства, техният дизайн и мениджмънт, мястото на растителността и зелените площи. Търсени са и конкретни обективни и субективни измерители на успеха, доказващи ползата от направената трансформация.

2. Сравнителен анализ на историческите градски центрове и пешеходни зони на шест балкански града

2.1. Йоанина

Обща характеристика и социално-икономически профил

Силно развити са секторите на търговията, туризма, занаятчийството и бижутерството, строителният сектор, добивът на строителни материали, както и хранително-вкусовата промишленост. Относителният дял на животновъдството постоянно намалява от 40-те години на XX в. до днес за сметка на административните и финансовите услуги, културата и образованието. Градът е университетски център с голям дял на младежкото население.

Население

Населението нараства от около над 61 500 жители през 2001 до 65 000 през 2021 г. по данни от Гръцката статистическа служба.

Обхват на оживения градски център

Оживеният градски център се разпростира на територия около 100 ha бруто.

Обхват на зоната с предимство за пешеходно движение

Пешеходната зона и споделените пространства обхващат около 35 ha + улиците на стария град зад крепостните стени, които функционират като споделени и успокоени, на територия от 19 ha или общо над 54 ha брутна градска територия с предимство за пешеходното движение. Общо 40 пешеходни улици и площадни пространства (над 60 улични отсечки), допълнени от 20 споделени и ползващи се като споделени пространства, а и с улици, които през летния сезон вечер се затварят за автомобилно движение, съставляват зоната с предимство за пешеходното движение.

Наситеност с разнообразни функции и обекти

Преобладават заведенията за хранене и търговия, музейните обекти, добре запазени са жилищните функции за постоянно и временно обитаване. По-слабо представена е административната функция (неконсолидирана в ядра), както и офис обслужването.

Обвързаност на пешеходната мрежа с елементи на зелената система

Обвързаността е умерена, реализирана основно чрез връзка с две големи крайбрежни паркови площи и няколко квартални градинки.

Организация на транспортното обслужване и паркиране

Три основни улици по периферията и една главна автомобилна артерия като гръбнак, пресичащ по средата централната зона, и 10 второстепенни автомобилни улици обслужват центъра. Няколко буферни паркинга по периферията и подземни паркинги в централната зона осигуряват възможност за краткосрочен престой. Няма въведен режим на платено паркиране по улиците. 20 автобусни линии и таксиметров транспорт подигуряват обществената транспортна услуга.

Специфика на дизайна на пешеходните и споделените пространства

Преобладават тесните улици и площадни пространства. Настилката на пешеходните пространства е с традиционен каменен паваж или декоративна каменна настилка с квадратен растер. В тази зона са реализирани множество графити тип „стенописи“.

Резултат и ефекти от педестриализацията и градското обновяване

Няма конкретни данни за влиянието на педестриализацията върху туризма и икономическия растеж, но според официалния туристически сайт на града, през периода 2006 – 2016 г. броят на местата за настаняване, броят на нощувките и събитията (конгреси, конференции и културни събития) постоянно расте. Към 2015 г. се предлагат над 9000

постоянно и временно обитаване, но поради насищане с административни и ОО сгради, части от центъра, напълно лишени от функцията „обитаване“. В централните градски части са налични и множество учебни сгради и такива с офис функции.

Обвързаност на пешеходната мрежа с елементи на зелената система

Налична е голяма степен на обвързаност, като пешеходната мрежа прави директна връзка с парковете и градините Опатовина, Зриниевац, Рибняк, Крал Томислав, Йосип Щросмайер, Колодворски (Предгаров), както и парковите комплекси на националния театър и Академията за театрално изкуство, музей Мимара и др.

Организация на транспортното обслужване и паркиране

Няколко главни улици по периферията на пешеходната зона обслужват централните части, като през нея преминава една трамвайна линия. Много добре организирано е обслужването с обществен транспорт – гъста мрежа от трамвайни линии в Долни град и микробуси в Горни град, както и фуникуляр между двата. Изградени са няколко буферни паркинга по периферията, обособени са 3+1 зони за платено паркиране по улиците. Реализирани са велоалеи и множество велопаркинги.

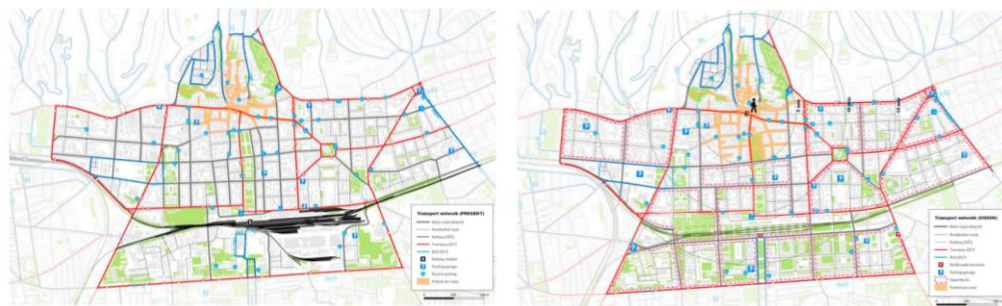
Специфика на дизайна на пешеходните и споделените пространства

Тесните улечки в Горни град са допълнени от по-широки площадни пространства и широки търговски улици в Долни град, повечето от които с традиционни каменни гранитни блокове и павеа. Изградени са множество декинги и шатри към заведенията на уличните пространства, както и 3 пазара на открито. Забележителни са съвременните стрийт арт инсталации като «Pimp my pimp», слънчевата система и графити стенописи, допълнени от историческите елементи на дизайна: веригите от кораба «Виктория», работещите и до днес газови фенери на улиците на Горни град, историческите пешеходни тунели и прекрасни дворчета на сградите там, много от които публично достъпни.

Резултат и ефекти от педестриализацията и градското обновяване

Отчетено е удвояване на броя на туристите между 2010 и 2017 г. до над 1 200 000 в рекордната за туризма година. Трайна тенденция преди Ковид ограниченията сочи устойчива годишна посещаемост от около 1 мил. туристи годишно [11].

Коледният Загреб с над 10-те си базара и сцени се превърна в една от най-привлекателните туристически дестинации за новогодишните празници и печели 3 пъти подред наградата за най-добър коледен базар в Европа (2016, 2017, 2018). Многобройни културни събития и фестивали като летния музикален фестивал под звездите, джаз-фестивала, кино-фестивала, фестивала на уличната храна, фестивала на куклите, огнения фестивал, „Лято на Щросмайер“ и др. привличат множество туристи на освободените от автомобили градски пространства. Според официалния туристически сайт на града все повече от тях се провеждат на открито.



Фиг. 2. Обхват на активния градски център и схема на пешеходните пространства на Загреб, 2020 г. и предложение за разширяването ѝ, Majstorovića, Ahaca, Ahaca [12]

2.3. Любляна

Обща характеристика и социално-икономически профил

Столицата на Словения е промишлен център с развита фармацевтична, химическа, машиностроителна, хранително-вкусова, обувна и полиграфическа промишленост. Други развити отрасли на икономиката включват финанси, транспорт, строителство, занаяти и услуги. Множество компании и над 450 магазина са разположени в ВТС City – най-големият бизнес търговски център на страната, разположен в най-източните части на Словения. Над 15 000 фирми оперират в града, повечето в третичния сектор на услугите.

В Любляна, подобно на Загреб, са разположени администрациите на държавните институции – законодателни, съдебни, изпълнителни и представителни, както и централите на много финансови, здравни и културни институции. Множество музеи и галерии (през 2010 г. са съответно 14 и 56 бр.) предоставят широк спектър от културно съдържание на жителите и гостите на града. Любляна е университетски град с над 63 хил. студенти.

И в туристическия сектор Любляна показва аналогично на Загреб развитие през последните 10 г. преди налагане на Ковид ограниченията. Устойчиво броят на туристите носи над 1 млн. посещения годишно. От малко над 400 хил. през 2010 г. с ежегоден прираст от 10 – 13 % през 2019 г. туристите достигат рекордните 1 128 000 [13, 14].

Население

Населението на града е 273 600 (2012 г.), а към 2019 г. – почти 300 000 жители.

Обхват на оживения градски център (историческо ядро)

Оживеният градски център заема около 120 – 130 ha от градската територия.

Обхватът на пешеходната зона, споделените пространства и успокоените улици е около 30 – 40 ha бруто градска територия и 10 ha квадратни метра пешеходни площи нето. Тя е съставена от около 35 пешеходни улици и площадни пространства, допълнени от 10 улици с ограничен трафик и споделени улици, свързани непосредствено със 7 парка и градини с възможност за лесна връзка с големите клинове от зелената система на града.

Наситеност с разнообразни функции и обекти

Преобладават заведения за хранене и търговски обекти, музейни и КИН обекти, добре запазени жилищни функции – за постоянно и временно обитаване, административни и ОО сгради, много офис сгради в северозападната част на центъра. Музейните и образователните сгради допълват богатия функционален микс на централната зона.

Обвързаност на пешеходната мрежа с елементи на зелената система

Налична е голяма степен на обвързаност – пешеходните площи са свързани с 6 малки парчета и градини, и със зелените променадни по бреговете на река Любляница, а чрез тях и с двата големи зелени градски клина.

Организация на транспортното обслужване и паркиране

Няколко главни улици по периферията на пешеходната зона обслужват централните части, пешеходните са основно малките тесни улечки и площадите, граничещи с тях, а отскоро и централната отсечка на булевард „Словенска Честа“ е споделена само за пешеходци, велосипедисти и автобуси с регулиран достъп на обслужващи автомобили. Изградени са пет буферни паркинга по периферията, допълнени от по-отдалечени паркинги P+R и два големи подземни обществени гаража. Платеното паркиране по улиците е организирано в 3 зони, налични са и паркинги за мотоциклети. Много добре е организирано обслужване с обществен транспорт – в централните части оперират 22 линии, като автобусите са с кратки интервали, 6 нощни линии. В пешеходната зона е предоставена безплатна услуга за придвижване – електрически микробусчета. Изградени са велоалеи и много велопаркинги, над 220 километра са поддържаните вело маршрути. Функционира система за споделяне на велосипеди, ползвани от над ¼ от населението като регистрирани потребители [15].

Специфика на дизайна на пешеходните и споделени пространства

Характерни за централната зона са тесните улички, допълнени от обширни площадни пространства и няколко широки търговски улици, повечето от които с традиционни каменни гранитни плочи и павеа; два от площадите са с пазарна функция. Запомнящите елементи на градската среда са дизайнерските мостове (Драконовият, Месарският, Тройният и др.), много модерни и стрийт арт скулптурни композиции. Обособен е тематичен маршрут на творбите на известния словенски архитект Плечник.

Резултат и ефекти от педестриализацията и градското обновяване

Отчетено е намаляване на вредните въглеродни емисии с 58 % след въвеждането на новата организация на движение в центъра. Статистиката измерва ръст с 10 – 13 % на туристите всяка година от 2010 до 2019 г. с изключение на рекордните 18 % през 2015 г. През 2019 и 2022 г. повече от 1,1 мил туристи в Словения при малко над 400 хил. през 2010 г. Заради постигнатите резултати в трансформацията на градската среда, транспорта, системата за управление на отпадъци градът е избран за Зелена столица на Европа през 2016 г. [15]. Следващата поставена пред града цел е постигане на следното съотношение при придвижването в града: една трета с частни моторни превозни средства, една трета с обществен транспорт и една трета с велосипеди и пеша [13, 14].



Фиг. 3. Обхват на активния градски център и схема на пешеходните и споделените пространства на Люблияна, [16]

2.4. Сараево

Обща характеристика, демографски и социално-икономически профил

Сараево е столица на държавата Босна и Херцеговина, на федерация Босна и Херцеговина, както и на кантон Сараево. Също така е де юре столица и на Република Сръбска. Всяко от формиранията има своите национални властови, както и правораздавателни, институции в града. Развитите производствени и туристически сектори на Сараево го правят най-силният икономически хъб на Босна и Херцеговина. Индустрията включва предприятия за тютюневи изделия, мебели, автомобили и комуникационно оборудване, както и фирми от секторите на енергетиката и на леката промишленост.

Сараево е университетски град с 5 университета и над 33 хил. студенти.

Градът е столица на много фестивали, вкл. на най-големия филмов фестивал на Балканите. Организиран са повече от тридесет и четири колекции в музеи и галерии.

Градът е известен с традиционното си религиозно разнообразие – привърженици на исляма, православие, католицизма и юдаизма съжителстват там от векове и често е наричан „Йерусалим на Европа“ или „Йерусалим на Балканите“.

През 2019 г. 771 910 туристи са посетили Сараево, туризмът е фокусиран не само върху исторически, религиозни, културни обекти, но и върху зимните спортове [17, 18].

Население

Населението на компактия град наброява 275 524 души към 2013 г.

Обхват на оживения градски център (историческо ядро)

Оживеният градски център обхваща територия от около 80 – 85 ha.

Обхватът на пешеходната зона, споделените пространства и успокоените улици е около 15 – 20 ha с 22 пешеходни улици и площадни пространства, допълнени от широките тротоари на главната търговска улица „Маршал Тито“, свързани са с Велики и Мали парк и градинката Атмейдан.

Наситеност с разнообразни функции и обекти

Преобладават заведения за хранене и търговски обекти, музейни обекти и храмове, както и много жилища за постоянно и временно обитаване. Административните и офис сградите, както и образователните обекти са в периферията на пешеходната зона, предимно в западната.

Обвързаност на пешеходната мрежа с елементи на зелената система

Налична е малка степен на обвързаност с елементите на зелената система.

Организация на транспортното обслужване и паркиране

Две главни улици по периферията на пешеходната зона от север и от юг обслужват централните части, пешеходни са основно малките тесни улички и площадите, граничещи с тях. Общественият транспорт, обслужващ пешеходните зони, се изчерпва с трамвайни и една автобусна линия. 10 периферни паркинга са обособени по периметъра на пешеходната зона, обособени са 2 платени зони за паркиране по улиците.

Специфика на дизайна на пешеходните и споделени пространства

Тесни улички, допълнени от няколко площадни и дворни пространства с традиционни каменни гранитни плочи и павета. Изключително добре са съхранени ансамбли от мюсюлманска архитектура от XVIII и XIX век, както ансамбли от архитектура, повлияна от австро-унгарското управление и архитектурно наследство от началото на XX век.

Резултат и ефекти от педестриализацията

Изключително трудна е оценката на резултатите от реконструкцията на централната историческа зона на града, тъй като градът преживява цялостна трансформация и възстановяване след войната. Статистиката сочи за интензивно и устойчиво увеличаване на туристическите пътувания в периода между 1996 и 2010 г., а между 2010 и 2019 г. с около 12 и 18 % годишно [17, 18].



Фиг. 4. Обхват на активния градски център и схема на пешеходните пространства на Сараево (в светло сиво) и обществените паркинги [18]

2.5. Крайова

Обща характеристика, демографски и социално-икономически профил

Крайова е най-големият град в румънския регион Олтения и административен център на окръг Долж. През социализма се превръща в център на автомобилната и машиностроителната промишленост, както и на самолето- и локомотивостроенето, химическата промишленост, хранително-вкусовата промишленост, строителството, електротехниката, минното дело и електроенергетиката. И до днес промишлеността, въпреки че е засегната от икономическите промени, остава важен отрасъл, представляващ около 70 % от продукцията на Крайова. Развиват се телекомуникационните услуги, банковото дело и застраховането, управленското консултиране. Основните икономически дейности принадлежат към третичния сектор (ИТ, образование, търговия), тъй като над 70 % от активното население е заето в този сектор, а повече от една четвърт са ангажирани в промишлени дейности [20]. Крайова е университетски град два университета и над 23 500 студенти.

Население

Преброяването през 2011 г. отчита население от 269 000 души, а данните от 2016 г. показват увеличение до около 300 000, с което Крайова се нарежда на шесто място по брой жители в Румъния.

Обхват на оживения градски център (историческо ядро)

Оживеното историческо ядро на града обхваща територия от около 60 ha.

Обхватът на пешеходната зона е 25 ha с 18 пешеходни улици и площадни пространства (35 улични отсечки и площади). Пешеходната зона включва и Парка на префектурата, и Английския парк, свързва се с парк Сфантул Думитру, с театралния парк и площад, както и с парка на музея на изкуствата. В централните части на града липсват по-големи обекти на зелената система и пешеходния център не прави връзка с такива. По проект за градска регенерация, финансиран с евросредства, са обновени повече от 23 000 m² обществени пространства и около 1200 m² зелени площи, с почти цялостно затваряне на зоната за автомобили, с изключение на регулирания достъп за обслужване и паркиране на жителите.

Наситеност с разнообразни функции и обекти

Преобладават заведения за хранене и търговски обекти, музеи и жилища за постоянно и временно обитаване. В района и по периферията му участие имат и обществено-обслужващи и учебни сгради. По-малко е участието на административни и офис сгради.

Обвързаност на пешеходната мрежа с елементи на зелената система

Много малка е степента на обвързаност – налична е връзка на пешеходните пространства с 4 градини, но с нито един от големите елементи на зелената система.

Организация на транспортното обслужване и паркиране

Три главни улици по периферията на пешеходната зона обслужват централните части, както и една малка улица от юг и няколко частично навлизащи под формата на тупици. Организиран са 7 буферни паркинга по периферията на пешеходната зона, но с малък капацитет. В близост има изграден 1 подземен гараж. Организирано е паркиране за жителите на кварталите в пешеходната зона и административните сгради във вътрешността на кварталите (дворовете). Организирано е платено паркиране по улиците в централната градска част на много ниска цена. В града са развити три типа транспорт – автобусен, микробусен и трамваен. Трамвайните линии са три, но се движат по едно и също трасе като обхващат различни части от него. Централната градска част се обслужва добре от север и от изток, като южните и западните части не се покриват добре.

Специфика на дизайна на пешеходните и споделени пространства

Пешеходните улици и площади са павирани с гранитни плочи с различен цвят и рисунок, отразяващ ролята и спецификата им в централната зона, както и историческото им развитие. Градското обзавеждане и елементите на уличното осветление са на основата на пресъздаване на документиран исторически оригинали от нач. на XX век. Осветителните стълбове са вдъхновени от оригиналните 636 стълба, инсталирани в центъра на Крайова през 1896 г. Пейките са внесени през 1902 г. от архитекта Е. Редон като копие на парижките пейки в зоните за отдих на брега на Сена.

Пет бронзови статуи на герои от 1900 г. са поставени на площад *Buzești*, за да засилят връзката и усещането на минувачите за времето на оформяне на тази градска зона [21 – 23]. Обществените пространства в града, обогатени с произведения на пластичното изкуство, дървените скулптури на исторически личности и герои от разкази и карикатури, художествената мозайка, зацветяванията, стенописаните графити на историческа тематика, улица «*Belle Epoque*», ретро осветителните стълбове – всички тези елементи на градския дизайн доизграждат цялостната картина на цветния, преливащ от живот исторически център на Крайова [21 – 23].

Резултат и ефекти от педестриализацията

Община Крайова получава три награди на Сдружението на общините на Румъния, изданията от 2017, 2018 и 2019 г. в области здравеопазване, градско възстановяване и предприемачество, а през 2020 г. градът е определен за Столица на румънското предприемачество. Европейската комисия дава градското обновяване на центъра на Крайова в стил “*La belle Epoque*” като модел на добра практика за ползване на еврофондове [24].

Броят на туристите през последното десетилетие се е увеличил почти двойно, докато броят на нощувките на туристите се е увеличил средно с 8 % на година. Значимо е и увеличението на местата за настаняване, като почти една четвърт от тях са построени през последните 5 години, предимно хотели с 4 звезди. Над 500 хил. са само пристигащите туристи с полети в Брашов през последните години. Много от тях се включват в разнообразните фестивали и събития, провеждани на открито през последните години като фестивала на куклите, карнавала, третия по популярност в Европа през 2023 г. коледен фестивал и мн. други.

Голям дял от жителите, според анкета, оценяват като силно подобрена градската среда и предпочитат централната зона като място за отдих и прекарване на свободното време (над 55 %), но немалък е дялът и на тези, които заявяват, че изпитват недостиг на културни събития и смятат, че трябва да се работи за разширяване на културното предлагане за задоволяване на нуждите от достъпни и неелитарни културни събития. В изследването си за връзката между градския туризъм и интерпретацията на културното наследство Лиляна Попеску отбелязва, че има нужда от нови културни пространства и повече програми, насочени към гражданско участие и артистичност, капитализирайки инициативите на младите хора [20].

2.6. Брашов

Обща характеристика и социално-икономически профил

Брашов е административен център на окръг Брашов в Румъния. Заедно с Бран и Синая образуват една от най-привлекателните и масово посещавани туристически дестинации в Румъния с богато културно-историческо наследство. Местоположението му в планината Бучеги и близостта му до столицата осигуряват целогодишно натоварване.

През социализма градът силно се индустриализира с акцент върху тежката промишленост, привличайки много работници от други части на страната. Въпреки че тежката индустрия е в упадък през последните години, Брашов все още е на водещо място в производството на хидравлични трансмисии, авточасти, камиони и автобуси, сачмени лагери, строителни материали, инструменти, мебели, текстил и обувки.

Брашов е университетски град с два акредитирани в Румъния университета с над 21 000 студенти, както и още пет частни специализирани институции, обучаващи в сферата на висшето образование.

Районът на Брашов разполага с разнообразие от природни туристически ресурси и културни ценности с голяма историческа, архитектурна и художествена стойност. През 2007, 2008 и 2011 г. броят на туристите, посетили града, е между 65 000 и 70 000 души. Според различни източници градът и близко разположените курорти и културни забележителности са посетени от около милион туристи годишно в години преди пандемията. Проблем за града е малкият реализиран брой нощувки заради голямата близост със Синая, Букурещ и популярния ски курорт Пояна Брашов.

Планът за развитие на града се концентрира върху двете основни политики: рехабилитация, реставрация и опазване на културното наследство (вкл. историческия център на града) и развитие, и модернизация на туризма и спорта. Те включват програми по отношение на историческия център на града, столичния район, зоните за отдих и културните центрове на Брашов [25].

Население

Населението на компактия град наброява 253 200 (2011 г.), а по данни от 2014 – 2016 г. то наближава 300 хил. жители [26].

Обхват на оживения градски център (историческо ядро)

Оживеният градски център се разпростира на територия от 80 – 85 ha с дължина около 1 km и ширина около 500 – 600 m.

Обхватът на пешеходната зона, споделените пространства и успокоените улици съвпадат почти изцяло с територията на оживения център. Пешеходни са всички улични и площадни пространства с изключение на три основни улици, които пресичат центъра в направление изток-запад, общо около 30 пешеходни улици и площадни пространства, допълнени от няколко улици, ползващи се като споделени или успокоени. Така оформената зона с предимство за пешеходци е опасана от зелен пръстен, включващ парк Николае Титулеску, парк Ероилор, парк Рудолф, парка на Бялата и Черната кула, южния парк на крепостната стена и хълма Тампа, парк Георге Дима, спортния център на запад и др.

Наситеност с разнообразни функции и обекти

Преобладават заведения за хранене, търговски обекти и добре запазени жилищни функции в сгради за постоянно и временно обитаване.

Малко са административните сгради – Съдебната палата и Кметството, повечето са в новия градски център, построен през годините на социализма и тук отсъстват. В източната част на историческия център са разположени много учебни заведения и университетски факултети, музеи, хотели, офиси и услуги, църкви, театрални сгради.

Обвързаност на пешеходната мрежа с елементи на зелената система

Налична е голяма степен на обвързаност – 5 – 6 малки парчета и градинки са непосредствено свързани с пешеходното ядро, както и двата големи елемента на зелената система – хълмовете на северозапад и югоизток.

Организация на транспортното обслужване и паркиране

Три основни улици, които пресичат центъра в направление изток-запад, обслужват зоната на историческото ядро с ограничение на скоростта от 30 km/h. В североизточния му край бул. „Ероилор“ е основен транспортен коридор за автомобили и автобуси, също осигурява и голям брой паркоместа. В компактия град оперират 43 автобусни и

тролейбусни линии, 20 от тях обслужват историческия център чрез спирки. В югоизточната част на града до връх Тампа оперира лифт. Изградени са 8 – 9 буферни паркинга по периферията, на които е организирано платеното паркиране по улиците (на много ниска цена), както и на някои от улиците в зоната.

Специфика на дизайна на пешеходните и споделените пространства

Характерна е традиционната настилка от каменни гранитни павета по множеството тесни улички, допълнени от широки площадни пространства и по-широката търговска улица на Републиката, с разположени в средата маси с тенти към заведенията. Организиран са три тематични маршрута – средновековен, културен и архитектурен.

Резултат и ефекти от педестриализацията и градското обновяване

Броят на свободните стаи в град Брашов се е увеличил със 150 % (над 1000 стаи) между 2003 и 2010 г. Броят на градските къщи за гости се е утроил през осемте години, а броят на хотелите в Брашов е нараснал с 25 % за същия период. Подобен е и трендът на ръста на туристите, посетили града [27].

Според различни изследвания [28, 26] след труса от 2008 – 2009 г. заради световната икономическа криза увеличението на туристите продължава през 2010 и 2011 г., когато са настанени в хотели съответно 422 000 и 448 000 туристи. Това представлява ръст от над 36 % спрямо 2007 г.

2.7. Изводи от сравнителния анализ и съотносимост към град София

Разгледаните дотук примери с реализирани широкообхватни пешеходни центрове на балкански градове илюстрират успешни примери на градска трансформация с пренастройване на транспортните „навици“ на населението и „печалба“ на нови жизнени градски централни зони.

Във всички изследвани градове имаме население, по-малко от софийското и съизмеримо с населението на областните ни градове; нивото на туристическо натоварване не е съпоставимо с натоварването на големите туристически центрове на Европа. Броят на туристите годишно е съизмерим с населението на градовете и не е равномерно разпределен през годината. При тези показатели за концентрация на населението, допълнена с умерено туристическо натоварване, се наблюдава значително оживление на обширна централна част от града и пешеходни зони, значително по-големи по обхват от тези в нашите големи градове.

В изследваните градове се извършва мащабна трансформация от силно индустриализирано стопанство с превес на тежката индустрия към икономика, ориентирана към третичния и четвъртичния сектор, вкл. туризма (Йоанина се явява известно изключение). Тази социално-икономическа промяна може да се ускори и стимулира с повишаване привлекателността на централната градска част за живот и със стимулиране на туризма. В разглежданите примери се наблюдават такива тенденции след реконструиране на центровете им – увеличаване на населението и на броя туристи. Това оборва тезата за невъзможност за обитаване на големите пешеходни зони заради неудобството от рестрикциите спрямо автомобилното движение.

Всички изследвани градове развиват и увеличават капацитета на образователните и научните институции и привличат по-многобройно население във възрастовата група 20 – 30 години. Тази промяна също стимулира социално-икономическите промени, както и градския живот и обживяването на центровете.

Разглежданите градове обслужват административно-управленски функции на държавно ниво или на местен център. Това обаче не е ограничило разрастването на

пешеходните зони. Примерите показват, че е напълно възможно функционирането на администрацията със силно ограничаване на автомобилното движение.

В заключение от разгледаните примери може да се изведе обобщението, че при правилно и ефективно организиран градски център съобразно стъпките и принципите, изложени от Джеф Спек, Ян Геел и други съвременни урбанисти, подобни селища с население под и около 1 млн. души и сходни по брой туристически потоци могат да оживят и „натоварят“ огромна за нашите представи пешеходна зона с над 30 – 40 елемента и диаметър от порядъка на 1,5 – 2,5 km. Тази зона създава силно ефективна и устойчива полифункционална градска среда, която може успешно да функционира със силни рестрикции за автомобилното движение, и дори да се разраства.

София със своето население от около 1 300 000 души (1 200 000 в компактния град) не може да бъде коректно сравнявана с разгледаните градове откъм количествени и площни показатели, но по отношение на функционален микс и административно-управленски функции, както и по туристическа значимост, има голямо сходство. Културно-поведенческите характеристики на населението на разгледаните градове и държави също дават широка основа за аналогия. За сравнимост на площно-количествените показатели може да се дадат два успешни примера от европейската практика – Брюксел (с население от 1 200 000) и Копенхаген (с население около 800 000). Белгийската столица е с реализиран пешеходен център, обхващащ около 65 ha, а датската – с около 75 ha брутна градска площ.

3. Оценка на потенциала на София за обособяване на обширна централна зона с предимство на пешеходното движение

3.1. Кратка характеристика на града и анализ на състоянието на столичния център

София е главният административен, индустриален, транспортен, културен и образователен център на България. Седалище е на Българската академия на науките, на много университети, театри, кина, както и на Националната художествена галерия, археологически, исторически, природонаучни и други музеи. Значителна е степента на съхраненост на градежите от антична Сердика, някои от които експонирани на открито или в сутерените на обществени сгради в градския център.

Столицата на България е с население от около 1 300 000 жители според данни от преброяванията през 2011 и 2021 г.

Общият брой на регистрираните туристи в местата за настаняване на територията на Столичната община за 2011 г. е 750 981 души. Около 40 % от тях са български граждани. През 2014 г. София е посетена от 967 399 туристи. Общият брой пренощували лица в места за настаняване на територията на Столичната община за 2017 г. е 1 346 993 души. През най-силната за столичния туризъм 2018 г. София е посетена от 1 384 963 туристи, което представлява почти двукратно увеличение спрямо 2011 г. [29].

Само три са пешеходните улици в центъра – „Пиротска“, „Витоша“ (от 2012 г.) и „Граф Игнатиев“ (от 2019 г.), при това все още не изцяло обвързани (не е приключило превръщането на площада пред Съдебната палата и площад „Св. Неделя“ в привлекателни пешеходни зони).

Според анализ в доклада „Туризм и въздушен транспорт в София“ на Столичната агенция за приватизация и инвестиции, отдел „Инвестиционен анализ“ от 2019 г. „Реновирането на градските пространства, подобряването на градската

инфраструктура и обществения транспорт също имат ключово значение за положителните тенденции в туристическия бранш в София“. В него се посочва още, че „пример за развитието на София като туристическа дестинация са растящият брой културни и конгресни събития, откриването на нови музеи, както и развитието на нови туристически продукти тип „изживяване“ в столицата (специализирани турове, събития с добавена реалност и др.)“ [30].

В доклада е представено и дяловото разпределение на туристите в София според вида туризъм, който са практикували, като преобладават туристите от групите ваканционен туризъм и бизнес туризъм, които представляват общо около 75 % от всички туристи по данни на Sofia Hotel Benchmark Survey 2019, Cushman & Wakefield Forton [30]. Неоспорим факт е привлекателността на централните зони, клубове и заведения като един от основните фактори за ръста на туристите през периода 2014 – 2018 г. и притегателен център за младите, както и бумът на нискобюджетни полети. Важен фактор е и това, че София все още е нова дестинация на международната туристическа карта, особено за масовия неорганизиран европейски турист.

По отношение на функциите и обектите в централната част на София можем да отбележим значително разнообразие на функции от целия спектър, характерен за централните градски зони на европейския град столица. Голям недостатък обаче е формирането на монофункционална зона с чисто административно предназначение между сградите на БНБ, Парламента (бившия Партиен дом), архивите, Президентството и Министерския съвет, както и близко разположените сгради на Министерствата на образованието, културата, здравеопазването, икономиката, отбраната, енергетиката и транспорта, Телефонната палата, Съдебната палата, макар между последните да се намират и обекти на общественото обслужване, музейни и храмови сгради. Липсата на достатъчно търговски обекти и заведения, на атрактивни музеи и галерии, нефункционирането на ЦУМ, непълноценните Централни хали и Централни бани засилват този дисбаланс.

Силно разкъсаното централно пространство с вкарване на огромно транзитно движение по булевардите „Тодор Александров“, „Цар Освободител“ и „Дондуков“ (непрекъснатият транзит съставлява над 42 % от общото натоварване на главните булеварди в центъра, прекъснатият с малко надвишава непрекъснатия [31]) и организирането на паркинг на четири от свързаните помежду си площадни пространства (пл. „Батемберг“, пл. „Ж. Желев“ зад Партийния дом, пл. „Буров“ пред БНБ и пл. „Св Неделя“ пред х-л „Балкан“) допълнително превръща сърцето на София в непривлекателно, неуютно и безлично за хората място. Вместо да се оформи като място за срещи, кафе, сувенири, сборен пункт за екскурзоводски групи и публични събития, тази зона е резервирана само за автомобилите, а пешеходците са „пратени“ под земята в много неудобен за ползване и богат на препятствия подземен комплекс, свързващ двете метростанции, археологическите останки пред ЦУМ и тези от Източната порта. Подземният „алтернативен“ град на антична Сердика е дългосрочен проект с възможност за обвързване на още множество обекти в огромен археологичен музейен комплекс, но той не може пълноценно да замести площадните пешеходни пространства.

Не може да не се отбележи деградиращата, непривлекателна и отблъскваща много от софиянците северна част на центъра. В нея може да бъдат открити много забележителни като архитектура и характерни за следосвобожденския период сгради, но огромна част от тях са в много лошо състояние. Изключително неудовлетворителни са условията за отдих и настаняване, както и предлаганите в партърните етажи на сградите услуги. След промените изчезнаха постепенно кината и сладкарниците, а тяхното място заеха множество казина, заложи къщи, заведения и хостели със съмнителни функции. Разрастването на пазарния квартал със самонастанили се обитатели от общности, склонни

към изолация и гетовизация и абдикацията на общинската и държавната власт допринасят за неприветливостта и продължаващата сегрегация на територията. Откъслечните мерки в такива райони като реконструкцията на „Женски пазар“ с разно-образяване на функциите и пространствата често остават безрезултатни, ако не са подкрепени с цялостна регенерационна програма с активно участие на общината и местните общности, и менажиране на културния живот за преодоляване на деградацията. Чрез планиране и реализация на подобни полифункционални компактни градски структури градовете могат да бъдат по-ефективно облекчени от интензивния автомобилен трафик и да се трансформират от градове за автомобили към градове, приветливи за пешеходци [32, 33].

В централната зона на София липсват качествени градски публични пространства, за сметка на обширните паркинги в сърцето на града, вместо по периферията му. Освен описаните дотук могат да се добавят и огромните паркинг зони пред Народното събрание, около храм-паметника „Св. Ал. Невски“, както и срещу паметника на Иван Вазов. С обновяването на ул. „Граф Игнатиев“ бе направен опит за ревитализиране на пространствата на храма „Св. Седмочисленици“, пл. „Славейков“ и пл. „Гарибалди“. Макар и недовършени като обзавеждане и неподдържане, в тях се наблюдава оживление. Все по-често там се провеждат изложби, базари, театрални и фестивални събития, през тях преминават групи от организирани тематични екскурзоводски турове.

За съжаление **основният туристически маршрут е изпълнен** с движещи се и паркирани автомобили. Трасето между Съдебната палата, БНБ, Двореца, Руската църква, Военния клуб, Народното събрание, храмовете „Св. Ал. Невски“ и „Св. София“, и сградата на Светия Синод по никакъв начин не привлича туристи за обиколки или за релаксиращи паузи, нито предоставя място за разполагане на маси към обектите на общественото обслужване.

В центъра няма и следа от оформени общодостъпни **тематични маршрути** – археологически, исторически, архитектурни, гастрономически, които да могат да се посетят неорганизирано. За радост през последните 5 – 6 години се предлагат все повече организирани тематични маршрути (безплатни и платени), представящи „скритите перли“ на София. Множеството графити с изключително висока естетическа стойност в района на КВАРТАЛ около и по ул. „Цар Симеон“, по ул. „А. Кънчев“ и други зони от центъра са достъпни за туристите благодарение на тези организирани турове, но дизайнът на градската среда и пешеходните маршрути по никакъв начин не съдействат за популяризирането им [34, 35].

По никакъв начин не е улеснено изследването на археологическата зона Сердика-Средец от туристите и местните жители. Недостъпни, скрити, или недостатъчно добре сигнирани за околото на туристите и на жителите са много от интересните исторически и археологически ценности в центъра като Сердикийския римски амфитеатър, античния некропол, портите и стените на античния град, средновековните църкви, баните и термите, главните улици (Кардо и Декуманус Максимус) и форумата, а дори и най-старата запазена сграда на града – Ротондата „Св. Георги“.

Наличен е **огромен потенциал за много добра свързаност на централната пешеходна зона с множество елементи на зелената система** – на изток към градините около храмовете „Св. София“ и „Св. Ал. Невски“, градините „Кристал“ и „Св. Кл. Охридски“, Докторската, Княжеската и Борисовата градина, на юг – с първата, втората и третата част на Южния парк. В самото сърце на центъра с пешеходната зона изключително лесно ще се обвържат Градската градина, както и градината зад Двореца и Руската църква. След направената реконструкция на ул. „Гр. Игнатиев“ тази пешеходна артерия успешно обвързва и зелените площи от Борисовата градина около пързалката „Юнак“, тези покрай Перловска река, градината на храм „Св. Седмочисленици“, градината пред х-л „Рила“.

Възможно ли е значително подобрене на състоянието на градската среда и функционирането на центъра като място за хората, като много по-активно средище и какви са стъпките за реализацията?

Няколко събития от последните години доказват не само възможността от увеличаване на пълноценната средищна зона, но и наличието на огромен потенциал (капацитет) от посетители на центъра, които могат да го натоварят и да увеличат в пъти простоя си в него. Протестите през 2021 г., инициативата „София диша“, светлинното шоу „Lunar“, коледните базари от декември 2022 г.

Протестите от 2020 г. с окупиране на софийския център в продължение на над 3 месеца демонстрираха по неопровержим начин възможността на града да функционира успешно и да се обслужва и без автомобилно движение в зоната между Орлов мост и Света Неделя – ЦУМ, дори без особени промени в мрежата на градския транспорт и веломержата в града. С тяхното модернизиране, и доизграждане, както и с намаляване на интервала на движение на линиите на МГТ това ще бъде още по-лесно реализуемо.

Фестивалът „София диша“, провеждан години наред в различни градски пространства, които за един или два дни през уикендите на август се превръщат в пешеходни зони за продажба на произведения на изящното и приложното изкуство, кулинарията, занаятите, за театър, танци и музика, социални и образователни инициативи. Голямото оживление и масовото посещение на събитието на ул. „Пиротска“, ул. „А. Кънчев“, ул. „Цар Шишман“, ул. „Оборище“, малките Пет къшета, ул. „И. Денкоглу“, ул. „Московска“, ул. „Княз Александър I“ и дори на обширни пространства като пл. „Ал. Невски“, бул. „Стамболийски“ между пл. „Св. Неделя“ и пл. „Възраждане“ в най-безлюдния за столицата месец също показаха категорично, че столицата има нужда от подобни пространства и събития, и е налице достатъчен потенциал от посетители, които да оживят тези нови градски места. Неоспорим е фактът, че възможностите на София да изпълни централната си зона са многократно по-големи в сравнение с градове като Пловдив, Варна, Бургас, Русе, където през топлите месеци пешеходните зони са препълнени с хора [34, 36].

Фестивалът „Lunar“ през четирите дни на май 2022, включващ 3D, статичен и видео мапинг, холограми, светлинна интеракция с публиката и други светлинни инсталации върху сгради и в открити пространства на емблематични за столицата места като Националната библиотека, галерия „Квадрат 500“, НДК, сгради на ул. „Московска“, Народния театър и др. Стотици хиляди софиянци и гости на града (по данни на организаторите около 500 хил. души) изпълниха центъра и доказаха несъвместимостта между автомобилния транспорт и градския живот. Големият успех на събитието се дължеше не само на високата естетическа стойност на визуалното изкуство, но демонстрира нуждата и глада на хората от културен и социален живот навън.

Седемте коледни базара в центъра и новата ледена пързалка около Паметника на Съветската армия през 2022 г. промениха коренно столицата, превръщайки улиците, площадите и градините във фестивална арена, въпреки изключително оскъдната празнична украса, и също станаха доказателство за спящия потенциал на градския живот дори в зимните месеци.

Според С. Чакърова, участник в проекта „София – град за хората“, ръководен от екипа на Ян Геел „на база на направените изследвания може да се каже, че София принадлежи към групата на описаните от Геел и Сваре градове, които имат богат публичен живот, но в които липсват подходящи политики и практики за планиране и управление на градската среда, които да го подкрепят и стимулират“ [38, 39].

3.2. Възможности за диференциране на зони с различна степен на ограничаване на автомобилното движение

Каква трансформация би осигурила условия за реализация на този потенциал и би гарантирала целогодишно оживление на централната градска част с ефективно максимално използване на територията, широко смесване на функциите и увеличаване на привлекателността на града? На базата на успешните европейски практики, реализирани в градове като Брюксел и Копенхаген и разгледаните примери в някои балкански градове може да се предложи модел на обособяване на три концентрични зони, въвеждащи постепенно по-големи рестрикции за автомобилното движение с приближаване към сърцето на града, съвпадащо с територията на антична Сердика.

Подобно предложение бе разработено по поръчка на НАГ към Столичната община за северната част на центъра от екип с ръководител проф. арх. Тодор Булев и с участието на арх. и л.арх. Мл. Танов, л.арх. Д. Димитров и к. л.арх. М. Александрова [37]. Подобно зонирание има за цел създаване на обстоятелства, които да откажат повечето пътуващи с лични моторни превозни средства да навлязат в централната градска територия, а условията за пешеходци да се валоризират, като постепенно към сърцето на града се засили безопасността за пешеходците и необезпокояването им от автомобилното движение. Тази трансформация трябва да бъде подкрепена от мерки, стимулиращи придвижването с алтернативни средства и инструменти за менажиране на обслужващия трафик, както и пренасочване и управляване на огромния транзитен трафик по обходни трасета.

В **първата зона** следва да се въведе ограничение за влизане на автомобили на базата на еко критерии и заплащане на такса „център“ (задръстване), както и дълго планираната червена зона за паркиране с много по-значителна цена за едночасов престой от досегашната в синя зона. Това, освен ограничаване на автомобилното натоварване на централната зона, ще оправдае и инвестициите за създаване на подземни буферни паркинги в периферните части на тази зона. Тази зона е целесъобразно да бъде и „успокоена“ чрез ограничаване на скоростта на движение до 30 km/h, но не само нормативно, а и със съответните мерки – физически ограничители като настилки, изкуствени неравности, повдигнати кръстовища, различни острови и уширения на тротоарните площи (шикани) за промяна на траекторията на автодвижението и изключване на праволинейното бързо шофиране. Най-ефективно за управление и ползване е тази зона да покрива територията, ограничена от малкия ринг на столицата (бул. „Хр. Ботев“ – бул. „П. Евтимий“ – бул. „В. Левски“ – бул. „Сливница“). Подобни ZTL зони (зони за ограничен трафик) функционират в много европейски градове.

Втората зона е зоната на споделено движение и може да включва периферни улици на пешеходното ядро. В нея ограничението на скоростта традиционно е 20 km/h и скоростта на пешеходците, които са с предимство на „общото“ улично пространство, неразделяно от бордюри. В тези пространства ще бъде намален броят на паркоместата на уличното пространство поне с 50 %. Подходящи за трансформиране в такива са улични пространства между пешеходните ядра „Витоша“, „Граф Игнатиев“ и „Цар Освободител“ – улиците „Неофит Рилски“, „Шишман“, „Шести септември“, „Солунска“, „Дякон Игнатий“ и „Аксаков“. Подобна трансформация ще е ефективна и за „Екзарх Йосиф“, „Цар Симеон“, „Искър“, „Веслец“, „Бачо Киро“ и „Сердика“ в карето между „Дондуков“, „Цар Симеон“, Женския пазар и „Бачо Киро“.

Третата зона – пешеходната, освен „Витоша“, Женския пазар, „Пиротска“, „Граф Игнатиев“ и „Цар Освободител“ (до Ректората) ще включва и територията между „Княз Борис I“ – „Екзарх Йосиф“ – „Сердика“ – „Московска“ – „В. Левски“ – „Аксаков“ – „Раковски“ – „Граф Игнатиев“ – Съдебна палата (обхват бруто около 60 ha). При такъв

широк обхват обаче повечето пешеходни улици ще функционират не като строго пешеходни, а с регулиран режим на обслужване, подобно на „Граф Игнатиев“ в момента – ограничението за преминаване няма да важи за жителите на околните сгради и за зареждане на обектите в определен часови интервал.

Автообслужването на центъра може да се осъществи основно по ул. „Раковски“, ул. „Московска“ и бул. „Дондуков“, работещи в двойка-примка (или със запазване на движението по бул. „Т. Александров“ с продължение по бул. „Дондуков“ – по-реалистичен, но по-неприемлив за пешеходното движение вариант), бул. „Стамболийски“ – ул. „Цар Самуил“ – бул. „Т. Александров“ в примка, ул. „Гурко“ и ул. „Ив. Вазов“ в примка.

Макар и да изглежда твърде амбициозна подобна организация на градския център, тя няма да е много различна от транспортния модел на градове Амстердам, Брюксел, Флоренция, Страсбург, Виена, Копенхаген, Гент, Фрайбург, Утрехт, Делфт, както и балканските Йоанина, Загреб, Люблина, Брашов, Сарасво, Крайова и др. Длъжни сме да отбележим, че само в първите пет от изброените градове сумата от жители и туристи за година надвишава тези в София. Забележителен факт е, че градове като Брюксел, Копенхаген и Фрайбург, характеризиращи се със сравним брой потенциални ползватели на центъра, са обособили зони с предимство за пешеходците с площ, по-голяма от предложената в настоящия анализ.

Има няколко важни условия, за да може успешно да проработи подобен модел:

- да бъде приет от голяма част от жителите и да бъде дадена подкрепа на кмет, който ще отстоява каузата „град за хората“ вместо да обслужва частни интереси;
- трансформацията да бъде подплатена с доразвиване на ефективен обществен и интегриран транспорт, инфраструктура за вело и споделен транспорт, буферни паркинги и подземни паркинги за жителите на центъра;
- приемането на специфични градоустройствени правила за централните райони, снижаващи изискуемата безопасност с паркоместа – практика, която вече се прилага не само в Европа, но и в американски градове;
- коренна промяна на контрола на движението по пътищата и санкционирането на нарушителите, както и намаляване на корупционните практики в страната;
- ясна сигнализация на режимите, техническа безопасност на системите за управление и контрол на трафика; проследяването на всеки автомобил на входните пунктове на малкия ринг и автоматичната обработка на данните гарантира ефективност, каквато е постигната в Лондон и много от италианските градове, въвели подобни зони.

4. Изводи

София притежава потенциал и възможности да се нареди сред европейските градове, даващи предимство на пешеходците и организирали центровете по начин, който гарантира максимално оживление и продължителен престой в откритите публични пространства. Голямата концентрация на млади хора и нарастващия туристически интерес обезпечават устойчива многобройна посещаемост при осигуряване на привлекателни условия за продължителен престой в централните градски зони. Макар да

е твърде амбициозна подобна организация на градския център, тя няма да е различна от модела на градове като Амстердам, Брюксел, Флоренция, Страсбург, Виена, Копенхаген, Гент, Фрайбург, Утрехт, Йоанина, Загреб, Люблина, Брашов, Сараево, Крайова и др.

Условието, за да може успешно да проработи подобен модел, са:

- да бъде приет от жителите и да бъде дадена подкрепа на кмет визионер;
- организиране на ефективен обществен и интегриран транспорт, както и инфраструктура за паркиране и велосипедно движение;
- приемане на специфични градоустройствени правила за централните райони, снижаващи изискуемата безопасност с паркоместа;
- коренна промяна на контрола на движението по пътищата и санкционирането, добра техническа безопасност на системите за управление и контрол на трафика.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Tanov, Ml.* Spodeleni prostranstva v Bulgaria – perspektivi za realizatsia i obvarzване s пешеходните зони. Университет по архитектура, строителство и геодезия Междunarодна jubileйна научна konferentsia „75 godini UASG“, 1-3 noemvri 2017, Godishnik na UASG – 2018, tom 51, br.8, 77-96 str., Izdatelstvo na UASG, 2018, ISSN: 2534-9759.

2. *Ivanova, Ev., Boyadzhieva, D.* Zelenite shumozashtitni steni, dobra ideya kak proektiraneto da si „partnira“ s prirodата. XI mezhunarодna научna konferentsia VSU 02-03 juni 2011, Sbornik s dokladi tom 2, ISSN 1314-071H, Sofia, 2011, III – 239-244.

3. *Ivanova, Ev., Boyadzhieva, D.* Savremenni reshenia za zashtita ot transportnia shum. Treti natsionalen simpozium po stomaneni, darveni i kombinirani konstruktсии, 15-16 septemvri 2010, Godishnik na UASG tom XLV 2010-Svitak V, ISSN 1310-814H, Sofia, 2010, 149-163.

4. *Ivanova, Ev., Boyadzhieva, D., Georgiev, L.* Eksperimentalno izsledvane na leki ekologichni shumozashtitni steni v gradski uslovia. Godishnik tom 3 – Mezhunarодna jubileйна научno-prilozhna konferentsia UASG 15-17 noemvri 2012, Sbornik s dokladi tom 3, ISVN 978-954-724-049-0, Sofia, 2012, 211-216.

5. *Gehl, J.* Gradove za horata. Janet 45, 2016, IBSN 978-619-186-269-6.

6. <https://travelioannina.com/general-info>, poseten na 12.09.2022.

7. <https://www.nsi.bg/bg/content/1978/>, poseten na 12.09.2022.

8. <https://travelioannina.com/sites/default/files/2021-3/ioannina-map-en.pdf>, poseten na 10.10.2022.

9. <https://web.archive.org/web/20110116094227/http://www.poslovni.hr/vijesti/grad-zagreb-u-2010-broj-turistickih-dolazaka-veci-za-4-posto-168991.aspx>, poseten na 10.10.2022.

10. <https://web.archive.org/web/20081028232442/http://www1.zagreb.hr/zgstat/documents/Ljetopis%202007/058-080.pdf>, poseten na 10.10.2022.

11. <https://www.infozagreb.hr/media/documents/>, poseten na 10.10.2022.

12. *Majstorovića, I., Ahaca, M., Ahaca, S.* The City of Zagreb Lower Town Urban mobility development program. XXV International Conference Living and Walking in Cities – New scenarios for safe mobility in urban areas (LWC 2021), 9-10 September 2021, Brescia,

Italy, Transportation Research Procedia 60 (2022) 362–369, Available online at www.sciencedirect.com, poseten na 15.09.2022.

13. <https://www.statista.com/statistics/1061012/most-visited-destinations-in-slovenia/>, poseten na 15.09.2022.

14. <https://www.visitljubljana.com/en/media/press-resources/ljubljana-tourism-statistics/tourist-arrivals-and-overnight-stays-in-previous-years/>, poseten na 15.09.2022.

15. <https://move.bg/kak-lyublyana-se-prevrna-v-evropejska-zelena-stolitsa-za-2016-g>, poseten na 20.09.2022.

16. http://www.streetproject.eu/wp-content/uploads/2018/03/Ljubljana-TRAFIC-SYSTEM-2016_low.pdf, poseten na 20.09.2022.

17. <https://www.oslobodjenje.ba/vijesti/bih/ogroman-skok-broja-turista-u-bih-evo-odakle-ih-najvise-stize-775930>, poseten na 23.09.2022.

18. https://bhas.gov.ba/data/Publikacije/Saopštenja/2020/TUR_02_2019_12_0_BS.pdf, poseten na 23.09.2022.

19. <http://www.mappedplanet.com/karten/682/2.pgn>, poseten na 23.09.2022.

20. Popescu, L. Nita, Am., Iordache, C. Place Identity, Urban Tourism and Heritage Interpretation: A Case Study of Craiova, Romania, Journal of Balkan and Near Eastern Studies, 22:4, 494-505, 2020, Available online at <https://www.tandfonline.com/>, poseten na 23.09.2022.

21. <https://www.uar-bna.ro/2018/proiecte/462/>, poseten na 23.09.2022.

22. <https://www.reconsa.ro/lucrari/amenajare-si-revitalizare-centrul-istoric-al-municipiului-craiova/>, poseten na 23.09.2022.

23. <https://www.discoverdolj.ro/ro/places/centrul-istoric-al-craiovei-jm6isrbbad0msw>, poseten na 23.09.2022.

24. Craiova Album Monographic, Marina Andronache, Alexandra Daniela Ilie, Editura Fevrodest Agora, Craiova, Available online at www.fevrodest.ro, poseten na 23.09.2022.

25. Popescu, R. I., Corboş, R. A. The Role of Urban Tourism in the Strategical Development of Brasov Area, Available online at: <https://www.academia.edu/>, poseten na 23.09.2022.

26. National Institute of Statistics (Romania), http://www.insse.ro/cms/files/Audit%20urban/audit_urban_publ.pdf, poseten na 24.09.2022.

27. Candrea, A., Constantin, Cr., Ispas, A. Tourism Market Heterogeneity in Romanian Urban Destinations: The Case of Brasov, Tourism and Hospitality Management, Vol. 18, No. 1, pp. 55-68, 2012, Available online at: https://www.researchgate.net/publication/256022299_Tourism_Market_Heterogeneity_in_Romanian_Urban_Destinations_The_Case_of_Brasov, poseten na 24.09.2022.

28. Sălăgean, L. The Performance Of Tourism As A Tool Of Development For Brasov Region, Ministry of National Education, The Annals of the University of Oradea Economic Sciences, Tom XXII, 1st Issue, July 2013, ISSN 1222-569X, ISSN 1582-5450.

29. Sofia turizam v tsifri 2011, 2014, 2019, Stolichna Obshtina, OP „Turistichsko obsluzhvane”, izdania 2012, 2015, 2020 r., www.info-sofia.bg.

30. Turizam i vazdushen transport v Sofia, Sept 2019, Stolichna agentsia za privatizatsia i investitsii, Otdel „Investitsionen analiz”, <https://investsofia.com/wp-content/uploads/2019/10/Sofia-Tourism-and-Air-Transport-Market-Report-2019-BG.pdf>, poseten na 29.09.2022.
31. Vizia za Sofia, Stapka 3: Doklad po napravlenie Transport, Tranziten trafik prez tsentralna gradaska chast, 2018, dostapno na www.vizia.sofia.bg, poseten na 28.02.2022.
32. *Nozharova, B., Nikolov P.* Normativna ramka v konteksta na peshehodnoto i velosipednoto dvizhenie v Bulgaria, Godishnik na VSU “Chernorizets Hrabar”, tom XXIII, 2019, str. 228-237, izd. VSU “Chernorizets Hrabar”, Varna, 2019, ISSN 1310-800 X.
33. *Nozharova, B., Nikolov, P.* The policy Framework and the Active Mobility in Bulgaria, Proceedings, Editor: Petar Mitcovic, 2nd International Conference on Urban Planning – ICUP 2018, pp. 53-60, Nis, Serbia, 2018.
34. *Aleksandrova, M.* Tematichnite marshruti v gradskia tsentar, XXII Mezhdunarodna nauchna konferentsia VSU’2022, Sbornik dokladi, Tom I, 2022, 191-198, ISSN: 1314-071X.
35. *Dimitrov, D.* Rolyata i myastoto na ulichnoto izkustvo v savremennia grad, XXII Mezhdunarodna nauchna konferentsia VSU’2022, Sbornik dokladi, Tom I, 2022, 139-146, ISSN: 1314-071X.
36. *Aleksandrova, M.* Analiz na sastoyaniето i funktsioniraniето na sistemata ot peshehodni prostranstva i zelena sistema v grad Ruse, XXII Mezhdunarodna nauchna konferentsia VSU’2022, Sbornik dokladi, Tom I, 2022, 199-203, ISSN: 1314-071X.
37. *Bulev, T., Dimitrov, D., Tanov., Ml., Aleksandrova, M.* Prouchvane potentsiala za razvitie na peshehodnoto i velosipedno dvizhenie i izrabotvane na Kontseptsia za organizatsia na mobilnostta v chast ot tsentralna gradaska chast na gr. Sofia, Vazlozhitel: Napravlenie „Arhitektura i gradoustroystvo“ kam Stolichna obshtina, Sofia, 2022.
38. *Chakarova, S.* Sofia – a walking city, Annual of the University of Architecture, Civil Engineering and Geodesy, 2019, Volume 52, Issue 1.
39. *Chakarova, S.* (Ne)vazmozhnoto peshehodstvo v Sofia, <https://dversia.net/1853/nevazmojnoto-peshehodstvo-v-sofia/>.
40. *Gehl, J, Svarre, B.* Kak da izsledvame gradskia zhivot, V., VSU „Chernorizets Hrabar“, 2021.
41. *Gehl, J i kolektiv.* Publichni prostranstva i obshtestven zhivot, chast ot proekta “Sofia – grad za horata“.
42. *Gehl, J.* Life between buildings: Using public space. Van Nostrand Reinhold; 1987.
43. *Jacobs, J.* The death and life of great American cities. NY. Random House; 1961.
44. *Speck, J.* Walkable city: How downtown can save America, one step at a time. New York: North Point Press; 2012.
46. *Lynch, K.* The image of the city. Cambridge, MA: The MIT Press; 1960.
47. *Dimitrova, E.* L’espace public en Bulgarie: transformations et raisons d’être au début du XXIe siècle. In: K. Tsoukala DB, editor. ETUDES BALKANIQUES Recherches interdisciplinaires sur les mondes hellénique et balkanique. 2007. p. 161-82.

THE LARGE PEDESTRIAN AREAS OF THE BALKANS AND SOFIA'S POTENTIAL TO BE AMONG THEM

M. Tanov¹

Keywords: pedestrian areas, city centres, shared spaces

ABSTRACT

A comparative analysis of the historic city centers of Ioannina, Zagreb, Ljubljana, Sarajevo, Craiova and Brasov is being conveyed, with the large pedestrian zones, shared spaces and calm streets that have been set aside in recent years. The emphasis is on the way of functioning and the organization of car traffic and parkings, the public transport service, the functional spectrum of the areas, the design of the spaces. Based on these analyses, conclusions are made about the effectiveness and results of these transformations. In the development, a brief analysis and comparison of these implementations with the characteristics and structure of the capital is made and various options are presented according to the scope and organization of which the Sofia center will be heavily traffic calmed with a significant increase in pedestrian spaces and opportunities for various forms of recreation and services.

¹ Mladen Tanov, Chief Assist. Prof. Dr. Arch. L. Arch., Eng., Dept. "Urban Planning", UACEG, 1 H. Smirnenski Blvd., Sofia 1046, e-mail: mladen.tanov@gmail.com