



Тъй като лесно се асоциират с активни видове транспорт, културните и развлекателни дейности са много ефективни за запознаване на хората с алтернативните начини за използване и потенциала на пространствата, обичайно заети от моторизиран трафик. Ето защо те могат да дадат възможност за важен преход към жизнени благоприятни за хората градове и по този начин да подкрепят избора на устойчива градска мобилност.

Категория: иновации в процеса/методологията

## Описание на проблема

Въпреки общата промяна в парадигмата<sup>1</sup>, която се наблюдава в градоустройственото планиране и практиката за проектиране, градовете често се сблъскват с ниско ниво на приемане на временни или постоянни мерки, използвани за ограничаване на използването на автомобил само с по един човек. Тази ситуация произтича от ограниченото осъзнаване на разнообразието на използване на публичното пространство, както и от други транспортни възможности, което често води до лошо информиран избор за използване на лични автомобили, дори ако в много случаи това не е най-доброто решение по отношение на време, пари или здраве. Забелязва се нещо като порочен кръг: колкото повече хората използват личните си автомобили, толкова по-малко ефективен е този транспорт. За да се подобри ситуацията, регионалните и местните власти инвестират в инфраструктура за моторизиран трафик, докато активните видове транспорт (като ходене пеш и колхозене) се игнорират и стават все по-ограничени. Следователно става все по-трудно да се пътува с всякакви видове транспорт, различни от частните автомобили.

В предградията все още има проекти за недвижими имоти, които не се ползват от обществените транспортни връзки и които нямат съоръжения за разходки или колхозене (като велосипедни алеи и често дори тротоари). Освен това, все още има случаи, в които пешеходните пространства са намалени в полза на моторизирания трафик дори в историческите части на градовете и в резултат на това хората са лишени от възможността да ходят или да карат велосипед, като също така възприемат това като твърде опасно. Парадоксално е, че тази ситуация често се среща и в малките и средни градове, където по-голямата част от разстоянията са доста кратки и където поради задръстванията на пиковия час и еднопосочните улици може да се пътува по-дълго с кола, отколкото по друг начин.

В предградията все още има проекти за недвижими имоти, които не се ползват от обществените транспортни връзки и които нямат съоръжения за разходки или колхозене (като велосипедни алеи и често дори тротоари). Освен това, все още има случаи, в които пешеходните пространства са намалени в полза на моторизирания трафик дори в историческите части на градовете и в резултат на това хората са лишени от възможността да ходят или да карат велосипед, като също така възприемат това като твърде опасно. Парадоксално е, че тази ситуация често се среща и в малките и средни градове, където по-голямата част от разстоянията са доста кратки и където поради задръстванията на пиковия час и еднопосочните улици може да се пътува по-дълго с кола, отколкото по друг начин.

Освен това в някои случаи хората толкова са свикнали с настоящата ситуация, че дори не

<sup>1</sup> в полза на пространства за хора и активни начини на пътуване, вж. <http://www.newurbanism.org/newurbanism/principles.html>

си представят, че пространствата, заети от паркирани или движещи се коли, могат да бъдат използвани по много други начини.

Следователно, когато общините се опитват да променят това статукво, те са изправени пред силна опозиция. За да променят навиците си, хората очакват да получат нещо в замяна. Те трябва да се запознаят с алтернативното използване на пространствата, предназначени за автомобилен трафик или паркиране, както и за въздействието на техния избор.

### Как работи това

За да се направи ограничение на нещо често възприемано като „човешко право“ (в този случай възможността да се пътува с личен

автомобил и да се паркира в центъра на града с малко ограничения) и да се избегне твърде силно противопоставяне срещу него, най-добрият вариант е да се предложи нещо смислено в замяна. В този контекст, културните и развлекателните дейности могат да бъдат едни от най-успешните при изтъкването на алтернативните начини на използване на публичното пространство, заемано в момента от автомобили. Те също могат да представляват ценен стимул. Например хората, които използват обществения транспорт вместо личните си автомобили или ходят пеша, или карат велосипед, могат да получат безплатен достъп до различни дейности, като фитнес зали, басейни, театри, кино, различни представления, концерти, презентации, дебати, конференции и др.



снимка 1 @ Влад Ефтение, Улична доставка Букурещ 2017



снимка 2 Улична доставка - изображения от различни издания на това събитие



снимка 3 Улична доставка 2017 - снимки от събитията, организирани в Букурещ и Яш

Публичните органи могат и решават да забранят използването на автомобили в определен район или в цял град (за по-дълъг или по-кратък период от време) и да възложат нови временни употреби на публичното пространство, както и да предложат отстъпки на хората. Такива примери могат да бъдат идентифицирани по целия свят. Забележителен е „Domenica a passo“ в Милано (Италия) заради покрити-

та си площ (целият град е покрит, а не само центъра на града или ограничена зона само с няколко улици), но и поради разнообразието от спортни и развлекателни дейности, предложени за различни категории. Освен това стимулите не са ограничени само до новите употреби, предоставени на освободеното пространство.



снимка 4 @bucurestiulmeudrag.ro Улична доставка Букурещ 2017

Като алтернатива, НПО или гражданска асоциация може да инициира такава мярка и вероятно също да привлече други партньори, за да допринесат за пълно алтернативно предложение.

Една от забележителните инициативи от този вид е програмата “Улична доставка”, иницирана в Букурещ (Румъния) и след това повторена в други румънски градове. Част от сложна и прецизирана стратегия за превръщането на Букурещ в по-благоприятен за хората, „Уличната доставка“ се превръща в редовна дейност, прогресивно развивана и разширявана през годините.

## Ползи - и за кого са те

Жителите: осъзнават разнообразието от възможности за мобилност, които имат, но също така и възможните варианти по отношение на използването на публичното пространство. Те могат да открият нови хобита и да научат повече за своите градове. Тези инициативи генерират важни социални възможности. Те изграждат и налагат чувство за общност чрез свързване на хора, които иначе не биха се срещнали помежду си, дори и да са съседни и това има и ползи за психичното здраве. В дългосрочен план, те също така осигуряват ползи за физическото здраве, не само чрез намаляване на замърсяването на въздуха, но и чрез насърчаване на физическата активност и поддържане на промяна в поведението.

Публична администрация: тя се ползва от по-доброто приемане и дори подкрепа за насърчаване на по-устойчиви видове транспорт, приобщаваща мобилност и справедливост.

Културните и спортните общества: насърчават се повече, възползват се от положителните асоциации и могат да привличат нови клиенти и да повишават лоялността на своите съществуващи клиенти.

## Недостатъци, заплахи

Независимо кой е главният организатор, този вид инициатива изисква широко сътрудничество между публичните органи, културните и / или спортните институции, НПО и други групи на гражданското общество. Освен това, за да имат значителни последици, ползите от нея трябва да бъдат разпределени за по-дълъг период от време. Едно изолирано събитие не е достатъчно, за да доведе до значителна промяна в разбирането и поведението на хората по отношение на градската мобилност.

Основната трудност се състои в мобилизирането и осъществяването на толкова много различни заинтересовани страни, които работят заедно. Дори ако гражданското общество и частният сектор са много силни, този вид действия не могат да бъдат предприети без сътрудничеството на публичните органи (тъй като са необходими специални одобрения). Въпреки това, след като това бъде постигнато, рискът ще бъде, че това ще остане на ниво ценно, но изолирано събитие, без приемственост или последици по отношение на нагласите и изборите за градска мобилност.

## Анализ на заинтересованите страни - кои са водачите и кои са опонентите?

Този вид инициатива се подкрепя от неправителствени организации и различни организации на гражданското общество (формални или неформални). Основните опоненти обикновено са търговците и, по-

рядко, местните власти (като при скорошния пример на Via Sport в Букурещ), ако те не са включени от самото начало на инициативата или като партньор на ранен етап от организационния процес. Някои жители също могат да се противопоставят на този вид инициатива, като виждат в нея ограничение на техните права.

## Правна рамка

Тези дейности се нуждаят само от различни одобрения на местно равнище, които обикновено са обвързани с подкрепата на публичната администрация. Ако последната е инициатор на инициативата или е привлечена като партньор от ранните фази на проекта, има по-малка вероятност да възникнат големи проблеми. Освен това временният характер на промените и, следователно, необходимите разрешения водят до облекчаване на правните процедури.

## Опции на политики за градовете

Тази иновация може лесно да бъде възприета от градовете с цел да станат по-жизнеспособни и здрави, да намалят моторизирания трафик и да благоприятстват активните видове транспорт. Това е жив и реален подход, който може да улесни промяната в поведението на мобилността и преминаването към по-устойчив живот, но също така и разработването на интегрирана перспектива и подход при проектирането и управлението на града.

## Отговорности на градската администрация

Градската мобилност и културните отдели определят (или съветват) съдържанието на такива събития, докато отделът за комуникация има съществена роля за тяхното популяризиране. Ефективното разпространение на съответната информация за обществеността е от решаващо значение за успеха на този вид инициатива.

## Примери на добри / лоши практики

**„УЛИЧНА ДОСТАВКА** - Букурещ, Румъния  
Кратко описание: културното събитие започна през 2005 г. с цел да подпомогне създаването на пешеходен маршрут в централната част на Букурещ, свързващ редица градски паркове, обществени пространства и културни съоръжения. От 2007 г. насам то носи името „Улична доставка“ и става ежегодно събитие за мобилност, което постепенно се обогатява със съдържание и присъствие и се възпроизвежда в други румънски градове (Клуж, Тимишоара, Яш).”

“Интересни елементи:

- Изпробване на алтернативното използване на градското пространство, което в момента е предназначено за моторизиран трафик, с цел да се повиши осведомеността на хората за разнообразието от алтернативи за мобилност, които имат, и тази на местните власти за ползите от пешеходните пространства.
- Използването на културни и развлекателни събития като средство за улесняване на приемането и прилагането на пешеходни пространства в градските центрове и за насърчаване на устойчивата мобилност.”

“Контекст - Описание на проблема / нуждата, към която се адресира:

През 2004-2005 г., когато идеята за това събитие беше разработена за първи път, градският център на Букурещ не предлагаше почти никакво място за пешеходци или велосипедисти, като всички налични градски обществени пространства (улици, площади, тротоари и дори зелени площи) бяха заети от (движещи се или паркирани) коли. „Уличната доставка“ имаше за цел да убеди местните власти в необходимостта от пространства за активно пътуване и по-конкретно от пешеходен маршрут, свързващ основните културни и развлекателни съоръжения в самия център на румънската столица.”

“Подробно представяне:

Инициентирана от Камарата на архитектите в Румъния заедно с Фондация Cărturești, „Уличната доставка“ понастоящем представлява най-популярната мярка, посветена на възстановяването на пешеходното пространство за чиста градска мобилност в Румъния. Концепцията датира от 2005 г., когато официално стартира като „Уличен културен маршрут Pictor Arthur Verona“, който продължава през 2006 г. под името „Твоята улица е моята улица“. През 2007 г. се преименува на „Улична доставка“. За да подпомогне изпълнението, има утвърден Зонален устройствен план (ЗУП) за зоната улица „Episcopiei“ - улица „Pictor Verona“ - улица „Icoanei Gardens“. Културното събитие беше създадено като начин да се помогне на хората да разберат разнообразието от възможности за мобилност, които имат, и да осъзнаят многото възможности за използване на публичните пространства и потенциала на пешеходните пространства като цяло. През първата година само улица „Pictor Arthur Verona“ (в основата на културния маршрут, създаден от посочената по-горе ЗУП) е временно затворена за моторизиран трафик и се заема от различни дейности, сдружения и експерименти, свързани с устойчивата градска мобилност. Много добре приета от гражданите от самото начало, през следващите години „Уличната доставка“ обхваща прогресивно по-широка област, включваща многобройни и разнообразни дейности и участници. През 2010 г. е създаден един постоянен пешеходен площад в непосредствена близост до Градините на Верона и Англиканската църква. За съжаление, само няколко месеца след неговото откриване, той започна да бъде частично зает от незаконно паркирани коли, толерирани от властите поради наличието на ресторант наблизо. Пълният пешеходен маршрут не беше изпълнен изцяло дори след 13 години от стартирането на „Улична доставка“. Въпреки това, този кръг от събития изиграва важна роля в промяната на менталитета на хората, привличайки все повече и повече

последователи, които, вземайки пример от него, развиха по-нататъшни действия за устойчива градска мобилност.”

“Той преживя промени в политическата власт и продължава да играе ролята на мощен инструмент за комуникация и образование на хората за оживени градове и устойчива градска мобилност.

Повече подробности, снимки, ревюта и статистически данни за „Уличната доставка“ и нейната еволюция можете да намерите на:

<http://street.delivery/>

[https://www.facebook.com/pg/StreetDelivery/about/?ref=page\\_internal](https://www.facebook.com/pg/StreetDelivery/about/?ref=page_internal)

<http://blog.carturesti.ro/category/proiecte/street-delivery/>

<http://www.bucharest-tips.com/places/388-culture-cultural-centres-street-delivery>

### “DOMENICA A PASSO - Милано, Италия

“Domenica a passo” (в превод “Неделна разходка”) е красиво замислена инициатива за осъзнаване. Тя стартира през ноември 2011 г., за да отговори на високите нива на замърсяване на въздуха в резултат от конкретното местоположение на Милано в Пианура Падана, където често има много неподвижен въздух. Оттогава тя се провежда периодично и винаги привлича повече партньори, което допринася за увеличаването на нейното въздействие. Основната идея, ръководеща развитието на тази инициатива, беше да предложи нещо в замяна на временно ограничение (ограничаване на използването на автомобили), наложено от екологични проблеми, и да помогне на хората да видят ситуацията от различна гледна точка. Много възможности, като шоу, свободен достъп до плавни басейни, изложби и различни представления, са достъпни за обществеността. Освен това са осигурени много удобни алтернативи за бързо и







комфортно пътуване в града: дневен билет за транспорт, струващ 1,5 евро, и безплатно ползване на обществени велосипеди, наети чрез мрежата BikeMi. Като цяло, това периодично събитие е по-малко ориентирано към действителното намаляване на замърсяването и повече към това хората да открият колко красив може да бъде градът им без автомобили и колко разнообразни обществени пространства могат да използват. Това беше мярка, въведена от новоизбрания кмет и първоначално беше много зле приета, с много протести и оплаквания, с бойкотирани и частична стачка. Въпреки това, малко по малко, тя придобива своите поддръжници и става все по-популярна както сред жителите, така и сред туристите.”

#### “VIA SPORT - Букурещ, Румъния

Тази инициатива включва закриването на един от най-приятните главни пътища в Букурещ за моторизиран трафик през почивните дни през лятото, временно ползване на освободеното пространство за спортни дейности. Тя има важно социално въздействие и е много добре приета от жителите. В началото работи доста добре, докато местната политическа власт не се промени и новият кмет не спря инициативата без видима причина.”

#### “GENT 2012 „ЖИВА УЛИЦА“

Тази инициатива включваше временно препроектиране на обществените пространства, които бяха предприети от местни жители, организирани в малки групи, работещи по различни теми. Градската администрация е действала само като посредник. Тази дейност помогна на хората да разберат разнообразието от приложения, които биха могли лесно да присвоят на обществените пространства, без да се налага да използват никакви ресурси или да използват минимални, бързи и евтини интервенции. Освен това тези дейности изиграха съществена роля в изграждането на общността, създавайки нови връзки между хората и укрепвайки съществуващите.”

Две улици бяха пешеходни за един месец, а моторизираният трафик беше заменен от пикник маси, люлки, мобилни дървета, трева, което прави квартала по-удобен за живеене и привлекателен за хората. Бяха изпробвани и нови форми на мобилност (като е-велосипеди и велосипеди).

#### Резултати

- Повечето хора бяха много позитивни, а скептичните хора станаха по-позитивни
- Подобро е социалното взаимодействие.
- Децата особено харесаха инициативата”

<http://www.eltis.org/resources/videos/home-zones-freiburg>

#### Отворени въпроси

Необходима е промяна в менталитета, за да се премахнат някои изкуствени граници между различните дейности. Например, колоезденето и ходенето пеша все още се възприемат от много хора само като развлекателни дейности, а не като „истински“ практически транспортни средства. След като тази предубедена идея бъде елиминирана и те разберат, че могат да достигнат от точка А до точка Б, като същевременно се забавляват, правят някои спортни дейности, те могат да спестят време и като цяло да се радват на живота повече.

#### Възможни бъдещи развития

Използването на културата и спорта като катализатор за устойчива градска мобилност има потенциал да се превърне в нормален стандартен инструмент за подготовка и прилагане на промени в градската мобилност.

#### Как и къде това се вписва в Плана за устойчива градска мобилност (ПУГМ)?

Тази иновация може да играе ролята на елемент на свързване между ПУГМ и други политики и / или стратегически планове, имащи отношение към културното

развитие, опазването на околната среда или общественото здраве.

## Автор

**Irina ROTARU**

Cities on the Move (CiMo)

tel: +33 6 65 16 73 04

+40 7 21 57 09 63

e-mail: oraseinmiscare@gmail.com  
ynarina@yahoo.co.uk

[www.sump-network.eu](http://www.sump-network.eu)

ОТКАЗ ОТ ПРАВНА ОТГОВОРНОСТ: Единствената отговорност за съдържанието на тази публикация носят авторите. Тя не отразява непременно мнението на Европейския съюз. Европейската комисия не носи отговорност за използването на информацията, съдържаща се в нея. Всички изображения се предоставят от съответните партньори (освен ако не е отбелязано друго) и са одобрени за възпроизвеждане в тази публикация.



CIVITAS PROSPERITY е получило финансиране от програмата за научни изследвания и иновации на Европейския съюз „Хоризонт 2020“ по споразумение за отпускане на безвъзмездни средства № 690636.