



# PROSPERITY



## РЕЗЮМЕ НА ТЕМАТА ЗА ОБУЧЕНИЕ

Земеползване и  
управление на мобилността

Отговорен автор(и): Карл-Ханйц Пош | FGM-AMOR

Дата:

6.11.2017

Статус:

Финален



THE CIVITAS INITIATIVE  
IS CO-FINANCED BY THE  
EUROPEAN UNION



# Съдържание

<b>1</b>	<b>ВЪВЕДЕНИЕ</b> .....	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>МОБИЛНОСТ</b> .....	<b>3</b>
2.1	РАЗДЕЛЕНИЕ НА ПЪТУВАНИЯТА СПОРЕД ТРАНСПОРТА.....	3
2.2	УПРАВЛЕНИЕ НА МОБИЛНОСТТА.....	4
2.3	ЗЕМЕПОЛЗВАНЕ И МОБИЛНОСТ С НОВИ РАЗВИТИЯ.....	4
<b>3</b>	<b>КАК ПЛАНИРАНЕТО НА ЗЕМЕПОЛЗВАНЕТО МОЖЕ ДА ПОВЛИЯЕ НА МОБИЛНОСТТА</b> <b>4</b>	<b>4</b>
3.1	СХЕМИ ПРИ ЗЕМЕПОЛЗВАНЕ .....	4
3.2	ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА.....	5
3.3	ИЗИСКВАНИЯ ПРИ КОНКРЕТНИ ТОЧКИ ОТ ЗЕМЕПОЛЗВАНЕТО .....	5
<b>4</b>	<b>ПЛАНИРАНЕТО НА ЗЕМЕПОЛЗВАНЕ И ПУГМ</b> .....	<b>5</b>
4.1	ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ПЛАНОВЕТЕ ЗА ЗЕМЕПОЛЗВАНЕ .....	5
4.2	СЪТРУДНИЧЕСТВО МЕЖДУ ПУГМ И ПЛАНИРАНЕТО НА ЗЕМЕПОЛЗВАНЕ .....	6
<b>5</b>	<b>ЗАКЛЮЧЕНИЕ</b> .....	<b>FEHLER! TEXTMARKE NICHT DEFINIERT.</b>
<b>6</b>	<b>НАЛИЧНИ ОБУЧИТЕЛНИ МАТЕРИАЛИ</b> .....	<b>6</b>

# 1 Въведение

**Тема на обучение:** Земеползване и управление на мобилността в рамките на ПУГМ

**Главен обучаващ в сферата:** Карл-Хайнц Пош, Проучване на Австрийската Мобилност

Планирането на земеползване има много силно влияние върху поведението на бъдещите жители спрямо мобилността, тъй като плановете определят плътността, използването, пространството за транспортна инфраструктура и разрешителните за строеж, които зависят от тях. Такива разрешителни за строеж могат да бъдат свързани с определени задължения за разработчиците в областта на мобилността, например съфинансиране на транспортната инфраструктура или осигурените паркоместа и по този начин допълнително влияят върху поведението на мобилността на бъдещите потребители.

Тази обучителна сесия ще предостави преглед на връзката между планирането на земеползването и управлението на мобилността. Тя включва групово упражнение, което подготвя участниците за понякога трудната реалност на справяне със заинтересовани страни с различни интереси.

Обучението ще покаже и някои много успешни примери, при които планирането на земеползването е повлияло успешно на мобилността, както и съвременен пример за развитието на нов градски квартал във Виена, в който обучителят активно участва.

## Цели на обучението

- (1) Разберете как се определя мобилността и какво може да се промени;
- (2) Вземете предвид факторите при планирането на земеползването, които могат да повлияят на мобилността;
- (3) Разберете гледните точки на различните заинтересовани страни в процеса на планиране на земеползването; и
- (4) Разберете как планирането на земеползването може да се свърже с ПУГМ.

# 2 Мобилност

## 2.1 Разделение на пътуванията според транспорта

По принцип някои елементи на поведение при мобилността са много стабилни, независимо от външните обстоятелства: средното количество дневни пътувания на човек е между 3 и 4 пътувания, средното време, прекарано в мобилност, е между 60 и 90 минути дневно. Различен е транспортът, използван за тези пътувания в рамките на този ограничен времеви отрязък: с кола, пеша, велосипед и обществен транспорт.

Изборът на вид транспорт варира в различните градове и страни. Има градове, в които до 40% от пътуванията се извършват с велосипед, други градове, където до 50% се извършват с обществен транспорт, а в трети до 80% се извършват с автомобил. Във всички тези градове средното време, прекарано в пътувания, и средният брой пътувания са приблизителни едни и същи! Следователно, ако искате да повлияете на мобилността, трябва да повлияете на избора на транспорт.

## 2.2 Управление на мобилността

Ефективното управление на мобилността е да се опиташ да повлияеш на избора на транспорт на точното място, където се прави този избор: например у дома, на работното място или на събития. Друга възможност е да се избере правилното време за промяна: например при смяна на местоживеенето, работното място или училището на децата.

Още повече, има външни фактори, които управляват мобилността, често под формата на стимули (поощрителни мерки) или обратното (възпиращи мерки). Една възможност е да се повишат или понижат тарифите за паркинг, шофиране на автомобил или ползване на обществен транспорт, друга – да се създаде инфраструктура, която улеснява използването на определени транспортни методи, като например добра среда за пешеходци, добра велосипедна инфраструктура или отлични паркинги.

Важна цел на управлението на мобилността е хората да използват по-разумно автомобилите (пътувайки по няколко в един такъв) чрез споделено пътуване на наети или собствени автомобили.

## 2.3 Земеползване и Мобилност в нови развития

Земеползването има много силно влияние върху Мобилността. Тъй като то е стабилно за по-дълги периоди от време (обикновено е необходимо време, за да се променят построени структури), е важно да се вземе предвид мобилността, когато се развива нова област. Много е трудно да се промени поведението относно мобилност веднъж щом всичко е построено, още повече когато такова поведението е вече установено.

Областта, която ще бъде развита, може да бъде цял градски район (както е показано в примерите Зеешадт Асперн във Виена и Фаубан във Фрайбург) или само конкретна част (както е показано в примера Зийл Сити в Цюрих).

Предимството да се процедира така е очевидно: новите развития са правилното място и правилното време, където хора, както и организации, са най-готови да променят и адаптират своето поведение спрямо мобилността. Земеползването, както и рамковите условия за разработчиците, силно влияят на това поведение.

# 3 Как планираното Земеползване може да повлияе на Мобилността

## 3.1 Модели на Земеползването

Ключът към мобилното поведение е разнообразието на развитието. Разнообразието води до смесено ползване и по-кратки дистанции за покриване, а по-високата гъстота – до по-ефективно използване на инфраструктурата, особено от обществения транспорт, улиците и паркингите.

Също така е важно да има някаква сигурност, че обществените места и особено улиците биха били интересни – това означава обратното на монотонна архитектура, както и възможността за различни функции на първите етажи: например магазини, кафенета,

ресторанти, отворени офиси, вместо гаражи, бетонни или стъклени стени, паркоместа, частни градини. Чудесен начин да се създаде повече разнообразие е да се дават сравнително малки парцели на разработчик или архитект – това води до разнообразие във външния вид и структурата.

Без разнообразие, гъстота и интригуващи улици, хората ще използват автомобили като основен начин за транспорт, дори и да съществува друга инфраструктура като обществен транспорт и велоалеи.

## 3.2 Транспортна инфраструктура

Земеползването, в известна степен, определя наличната транспортна инфраструктура: размер на пътищата, гъстота на пътната и улична мрежа, осигуряване на опции за ходене, колоездене и обществен транспорт.

Също така, то може да бъде ориентирано към инфраструктурата – може да се създаде транспортно ориентирано развитие, концентрирано върху гъстотата на добре обслужвани спирки на градския транспорт. Може да се развие мрежа, отлична за колоездене и ходене – разбира се, може да бъде ориентирана и към друго, за да има лесен достъп до автомобил и паркинг – но това ще доведе до високи нива на използване на автомобили.

## 3.3 Изисквания в определени моменти от планирането

Има конкретни фази / елементи от планирането на земеползване, в които мобилността може да бъде повлияна / управлявана. Те включват, но не се ограничават с:

- Законодателството на околната среда;
- Общия процес на планиране;
- Подготвянето на условия и изисквания за планиране;
- Подготвянето на стандарти и регулации за паркиране;
- Подробен План за Развитие на Територия (например Масъър Планове);
- Създаването на разрешителен процес; и
- Наблюдаване и оценка; и изпълнение и адаптация.

# 4 Планиране на Земеползване и ПУГМ

## 4.1 Характеристики на планирането на Земеползване

- Планирането на Земеползване е задължително (изисквано от закона), ПУГМ не е;
- Планирането на Земеползване работи на различни нива:
  - Основен план за Земеползване на регионално ниво;
  - Градски план за Земеползване; и
  - Подробен план за развитие на територия

## 4.2 Сътрудничество между ПУГМ и планирането на Земеползване

Оптимално би било ПУГМ и плановете за Земеползване да протичат паралелно и да са добре координирани.

Затова е важно да се стремите към комуникация между отделите и към групови семинари преди развитието на специфичните територии. По този начин може да се постигне по-добро разбиране на приоритетите на различните заинтересовани лица, което пък води до осъществяване на по-добро ниво на сътрудничество.

## 5 Заключение

Надяваме се тези записки и презентацията да се ползват и да помогнат за интегриране на плана за земеползване в ПУГМ на вашия град. Източниците на по-подробна информация са в таблицата по-долу. В случай, че имате въпроси, моля, обърнете се към Карл-Хайнц Пош [posch@fgm.at](mailto:posch@fgm.at) (забележка: проектът PROSPERITY приключва през август 2019 и не можем да гарантираме отговор след това, но ще се постараме).

## 6 Налични обучителни материали

За щастие, вече има обучителни материали от предишни проекти на ЕС. Части от тях може да са остарели, но все още са полезни.

Източник	Съдържание & описание
MaxLupo насоки и материали от проекта MAX	Проектът MAX протече в периода 2006-2009 и част от него се занимава с интеграцията на Управление на Мобилността и Планирането на Земеползването – тази част се нарича MaxLupo. Тъй като уебсайтът на MAX вече не е онлайн, ЕРОММ съхранява важните материали на: <a href="http://epomm.eu/maxlupo">http://epomm.eu/maxlupo</a>
ЕРОММ бюлетини	ЕРОММ публикува редовни бюлетини, които са добър източник за всеки практикуващ в областта. Скорошни електронни новини включват: <a href="http://www.epomm.eu/newsletter/v2/eupdate.php?nl=0215&amp;lan=en">http://www.epomm.eu/newsletter/v2/eupdate.php?nl=0215&amp;lan=en</a> Относно интеграцията на Планирането на Земеползване и Управлението на Мобилността <a href="http://epomm.eu/newsletter/v2/eupdate.php?nl=0217&amp;lan=en">http://epomm.eu/newsletter/v2/eupdate.php?nl=0217&amp;lan=en</a> Отлично въведение в проекта Push&Pull project – пътят към добро управление на паркинга

---

Проект Push and Pull	<p>Уебсайтът на проекта Push&amp;Pull (2014-2017) съдържа много полезна информация за паркингите – особено релевантен е материалът за максимално допустимите позволения и минималните изисквания за паркинг, която може да бъде намерена на страницата: <a href="http://push-pull-parking.eu/index.php?id=15">http://push-pull-parking.eu/index.php?id=15</a></p> <p>Директната връзка към слайдовете на английски е тук: <a href="http://push-pull-parking.eu/docs/Training/05/Slides/Training_Material_5_EN.ppt">http://push-pull-parking.eu/docs/Training/05/Slides/Training_Material_5_EN.ppt</a></p> <p>И към документа на литовски тук: <a href="http://push-pull-parking.eu/docs/Training/06/Summaries/Summary_6_LT.docx">http://push-pull-parking.eu/docs/Training/06/Summaries/Summary_6_LT.docx</a></p>
KonSULT – База на познания относно Устойчиво Градско земеползване и транспорт	<p>Тази база на познания беше подобрена през 2-15 и 2016 по време на проекта Ch4llenge (<a href="http://www.sump-challenges.eu/">http://www.sump-challenges.eu/</a>) и съдържа редица интересни файлове в така наречения Политически Наръчник <a href="http://www.konsult.leeds.ac.uk/pg/">http://www.konsult.leeds.ac.uk/pg/</a></p> <p>В общи линии, частта за земеползване е интересна, а също така може да се намери информация за гъстота и съдържание, земеползване с цел да се подкрепи обществения транспорт, стандартите за паркиране и приноса на развиващите го.</p>