



Получена: 12.07.2018 г.

Приета: 10.11.2018 г.

СОФИЯ – ГРАД ЗА ПЕШЕХОДЦИ

С. Чакърова¹

Ключови думи: пешеходно движение, София, градско планиране, градски политики

РЕЗЮМЕ

Пешеходството е исторически първата и най-разпространена форма на градска мобилност. Функциите, гъстотата и морфологията на градската среда са в тясна взаимовръзка със способностите на пешеходците. Въпреки това през 20 в. градското планиране и проектиране често negliжират човешкия мащаб и местния контекст. Този модел на планиране и градски политики бива силно критикуван за негативните ефекти върху градовете още от средата на 20 в. Днес има глобален фокус върху планирането и проектирането на градове, приветстващи и благоприятни за хората, и на градската среда, чувствителна към нуждите на пешеходците. Все още обаче има много предизвикателства в практическото приложение на тези принципи.

Статията разглежда опита на градската политика на София да намери място на пешеходството в съвременното развитие на града с фокус върху централните градски части. Изследвани са пространствените характеристики на средата и тяхното влияние върху броя и вида на пешеходците. Тези данни са съпоставени с политиките на градско планиране, които Столична община прилага в периода 2013 – 2017 г. Представени са препоръки относно необходимия урбанистичен подход за развитие на София като град за пешеходци.

1. Въведение

Пешеходството е най-присъщият начин за придвижване на човека и исторически погледнато е първата и най-разпространена форма на градска мобилност. Както Пешеходният съвет на Австралия го определя, „ходенето е първото нещо, което детето иска

¹ Силвия Чакърова, докторант маг. урб., кат. „Градоустройство”, УАСГ, бул. „Хр. Смирненски“ № 1, 1046 София, e-mail: chakarova.silvia@gmail.com

да направи и последното нещо, от което възрастният човек иска да се откаже ... ходенето е естествено като дишането“ [1]. То е вроденото средство за придвижване, даващо самостоятелност на човека. Пешеходството като начин на придвижване не се нуждае от специална екипировка, финансови ресурси, лицензирани умения или документи и не зависи от график или наличност. То може да бъде и най-достъпният начин за достигане на желаните места и за осъществяване на градската мобилност. От друга страна функциите, гъстотата и морфологията на градската среда са в тясна взаимовръзка със способностите на пешеходците.

Същевременно ходенето пеш често бива смятано за просто, непрестижно и присъщо за хора с нисък социален статус [2]. Този фактор, заедно с култа към автомобилите, който символизира 20 век, води често до омаловажаването на пешеходците и на човешкия мащаб при планирането и изграждането на градската среда през втората половина на 20 век.

Неглижирането на пешеходството и на човешкия мащаб са силно критикувани от изследователи в сферата на градското планиране и дизайн заради негативните ефекти върху градовете още през 60-те години на 20 век [3 ÷ 5]. Те обръщат внимание на важноста, която присъствието на хората по улиците играе за живота на и в градовете. Много автори изтъкват необходимостта от подходящо планиране и дизайн на градската среда, за да бъде привлекателна за хората и те да прекарват време на открито по градските улици и площади [4 ÷ 9]. Дискусиите по темата продължават и днес. Нарастващите предизвикателства, свързани с последиците от разрастването на градовете и увеличаващия се брой автомобили, превръщат пешеходството в градовете в една от глобалните теми, около която се наблюдава фокусиране на градски политики и планиране, особено през последните 15 години¹. Все още обаче има много предизвикателства в практическото приложение на тези принципи.

2. Типологии на пешеходството

Има различни типологии на пешеходните пътувания, базирани на разлики във водещите фактори. Основните три категоризации, разглеждани в литературата, са според *мотивация, цел и честота*. Ян Геел (Jan Gehl) [10] дефинира два типа на пешеходни пътувания по показател *мотивация: необходими/задължителни* (пътуване до работа или училище, пазаруване, разпространение на поща и др.) и *избираеми* (ходене до заведение или парк, разходка в обедна почивка, туристическа разходка и др.). Пенчо Велев [11] използва критерия *цел*, за да дефинира четири категории придвижвания в центровете на градовете: 1. пешеходно движение към местоработата (професионално пешеходно движение), 2. пешеходно придвижване за покупки (потребителско пешеходно движение), 3. пешеходно движение за разходка в градската среда, и 4. движение на пешеходеца като любител на природата. Милониг и др. (Milonig et al.) [12] използват *честотата* като променлива, за да класифицират пешеходните пътувания като *рутинни* (често случващи се пътувания), *нерутинни* (нерегулярни по отношение на поне една характеристика на пътуването) и *еднократни* (пътувания, случващи се за пръв път).

Разнообразието на тези типологии предполага разлики в потребностите и изискванията на хората към градската среда. Така например, задължителните дейности се влияят в по-малка степен от качеството на физическата среда, отколкото избираемите

¹ По статистическа информация от базата данни за академична литература SCOPUS за периода 1960 – 2016 г.

[10]. От друга страна, качеството на физическата среда може да повлияе върху избора дали задължителните и рутинни пътувания да се случват пеша или по друг начин, за който, например, може да са осигурени по-добри и привлекателни условия.

3. Значение на пешеходството в града и за града

Значимостта на градското пешеходство за човека и за града го прави обект на изследване от различни дисциплини.

Физическо здраве

Множество изследвания разглеждат положителното въздействие на пешеходството над човешката физическа активност и благоденствие. Публикувани резултати от изследвания доказват ползите от пешеходството за здравето на хората [13 ÷ 16]. Някои автори обръщат внимание на негативните тенденции за намаляване на разстоянията, изминавани пеша, както и на цялостното количество на ежедневното пешеходство, като търсят обвързването на тези статистически данни с появата и засиленото присъствие на автомобилите в градовете, произтичащото от това замърсяване и качеството на осигуряване и поддръжка на пешеходната инфраструктура [14]. Други изследвания специално се фокусират върху зависимостите между морфологичните характеристики на градската среда, които влияят на честотата и обема на ходенето, с което дават препоръки за изграждане на градска среда, благоприятна за пешеходство и полезна за здравето [17, 18]. Редица изследвания разглеждат характеристиките на градския дизайн и тяхната роля да предпоставят избора на хората за начин на придвижване в града и съответно тяхната ежедневна физическа активност. Това е силно дискутирана тема не само в северноамериканските и австралийските градове [15, 17, 19], но и в европейските, които са впечатляващ пример със своята историческа пешеходност, особено в централните си.

Психично здраве

Изследвания, занимаващи се със зависимостта между физическото здраве и пешеходството, често обръщат внимание и на психичното здраве и на ефектите на ходенето върху него, макар такъв тип изследвания да се оказват изключително трудна материя [14]. Част от тези изследвания се съсредоточават специално върху възможностите за ходене (като вид физическа активност) и резултатите при използването му с терапевтични цели при хора със сериозни психични заболявания [20]. Макар повечето изследвания да откриват зависимост между физическата дейност (каквато е и чевръстото, бързо ходене пеш) и подобряването на състоянието на хора с психични проблеми [21], има и такива, които търсят зависимостите между физическата активност и психичното състояние на психично здрави хора вж. [22]. Прегледът на литературата в сферата показва, че все още не е доказано наличието на категорична взаимозависимост между физическата дейност и психичното здраве, но се наблюдава последователна негативна асоциация между застоялия начин на живот и психичното здраве [23].

Социални аспекти – преживяване

Британският антрополог Тим Инголд (Tim Ingold) определя пешеходството като „присъщо социална дейност“ [24] и „високоинтелигентна дейност“ [24], но интелигентност, която се придобива и изразява чрез цялото тяло, не само чрез ума. Тази интелигентност е преживяването на цялото тяло (тяло и ум), когато човек ходи или е в публич-

ното пространство. Съзнателно или несъзнателно, пешеходството ангажира и стимулира нашите сетива – слушаме и чуваме, гледаме и виждаме, докосваме и усещаме, помириваме, и чрез тях ние възприемаме определен вид информация. Придвижването пеш осъществява емоционалната връзка между хората и града. Благодарение на бавната скорост, с която се осъществява, пешеходството се оценява като начин за преживяване на града и за взаимодействие с него, които не могат да се осъществят чрез никой друг начин на придвижване, особено моторизираните [25]. Бидейки на улицата, хората се стремят към и се учат на „изкуството и уменията, необходими, за да споделят публичния живот“ [26]. А публичният живот е непредвидим, градът е непредвидим и точно тази непредвидимост привлича хората в публичните пространства [10, 27].

Анри Льофевр (Henry Lefebvre), френски философ и социолог, който въвежда идеята за критика на всекидневния живот (на буржоазното общество) и концепцията за създаването на социални/обществени пространства, подчертава съществуването на „преживявани пространства“ (“lived space”) като резултат от комплексната и сложна взаимовръзка между всекидневния живот и градското пространство [28]. Льофевр твърди, че съществува значимо противоречие между представянето, образа на пространството – научно създаденото пространство (representation of space – the space which is scientifically produced) и реалистичното пространство – емоционално създаденото пространство (representational space – the space which is emotionally produced) [29]. Пешеходството, разгледано през призмата на Льофевр, също има две проявления – пешеходството като физическата среда, осигурена за неговото осъществяване, и пешеходството като начин за преживяване на града и публичния живот.

Социални аспекти – възприемане

Кевин Линч (Kevin Lynch) [30] и Джейн Джейкъбс (Jane Jacobs) [3], сред много други, посочват улиците като основния елемент, който конструира образа на града. Улиците са основното пространство, където хората наблюдават града и изграждат образа на градската среда в съзнанието си. Линч твърди, че „[х]ората наблюдават града, движейки се из него и по тези пътеки се подреждат и навързват останалите елементи на средата“ [30]. Сгради, площади, градско изкуство – всички те са организирани около улиците и вземат участие в уличните игри. Но тази подредба не е константа, тя се развива и променя. Тя приютява разнообразие от образи от различни наблюдатели и участници в публичния живот. Не става дума само за застроената среда. Наблюдението и участието в процесите, които се случват в градската среда, са еднакво важни.

По-късно Инголд твърди, че „движението, не познанието, трябва да бъде отправната точка за изучаване на познавателните действия“ [31] (когнитивни процеси като *възприятието*), защото „възприемането е ... функция на движението“ [24]. Стъпвайки върху твърденията на Гибсън (Gibson) [32], той твърди, че хората възприемат заобикалящата ги среда в движение, а не от статични точки [24]. Наблюдаването и възприемането на града, докато се движим из него, са начин за създаване на личния и за споделяне на общия, публичен образ на града и за осъзнаване на застроената среда и процесите, които тя приютява.

Социални аспекти – взаимодействие

Франсес Ходжсън (Frances Hodgson) [2] описва богатия „репертоар“ от социални и физически компетенции, които хората придобиват чрез и по време на пешеходството – синхронизиране на тялото, разпределяне и споделяне на пространството, осъзнаване и опознаване на уличния трафик, наблюдаване на средата, умения за справяне с опаснос-

тите на улицата и други. Тези компетенции се превръщат в навик, в рутинни действия и поведение в случаите, в които ходенето пеш е ежедневно или поне често използвано средство за придвижване [33]. Ходейки пеш, хората си взаимодействат с други хора и с града [34] и се учат да откликват на поведението на другите на улицата [24]. Всеки един рутинен начин на придвижване – пешеходство, велосипед, градски транспорт, влак, личен автомобил или такси, изгражда определени компетенции, нужни на човек за практикуването му [33]. Пешеходството обаче е единственото средство с достатъчно ниска скорост (5 km/h) за директно и лично взаимодействие с града, което не е възможно с другите начини на придвижване, особено моторизираните [25].

Градското пешеходство създава възможности за случайни и непланирани срещи с непознати [35, 36] и с *другостта* [26], които могат да бъдат важни фактори за разбиране и приемане на разноликите обитатели и ползватели на града. Това са все умения и компетенции, които помагат на човек да живее в града, да се приспособява, да създава и да участва в градския живот. „[Г]радът е човешко селище, в което непознати е вероятно да се срещнат“, пише Ричард Сенет [36], а по-късно дори заявява, че „[г]радът е това човешко селище, в което непознати е най-вероятно да се срещнат“ [36]. Тези не-търсени и непланирани срещи дават възможност на участниците да имат активна или пасивна роля в тях. Те могат да изберат да общуват с другите участници в градския живот, но могат и да останат безучастни. Но и в двата случая те присъстват и са част от публичния живот и биват наблюдавани и забелязвани от хората около тях.

Възможността за общуване¹ е една от основните причини за съществуването на градовете, а улиците са основното място, където то се осъществява [9]. Алан Джейкъбс дори заявява, че „великите улици трябва да създават общност“ и да създават условия за взаимни дейности и дела [9]. Нежелаещите да участват в градския живот или да се виждат и общуват с други хора, избират живот извън градовете или изолиран от градските улици [9]. Други пък избират участието им в градския живот да се случва в подобрени места като големите търговски центрове (молове), където им се предлага „изчистено пространство“, опитомено, хигиенизирано и гарантирано без опасни съставки [26]. В тях те срещат предимно себеподобни, с които комфортно създават друг вид *общност*, форма на *заедност*, на *принадлежност* към тази подобрена група от хора [26, 37]. А и „градската среда“, която се предлага в такъв тип пространства, е специално избрана, приятна, защитена от лошото време, от неравностите и препятствията по градските улици, от градския шум, от просечите, от протестиращите, от истинския, пътър, ежедневен живот.

Социални аспекти – включване

Градските улици са основното място, където, съзнателно или не, хората срещат другостта – усмихнати, весели и влюбени хора, но и бедни, просещи, с различни физически характеристики, от различни възрасти, култури и раса [3, 9, 26]. Най-добрите улици са тези, които позволяват срещата на различни хора, най-различни хора, не само от една класа, раса или възраст [9]. Дори да искат да се социализират, да общуват с различните от тях, бидейки в публичните пространства, хората не могат да избегнат присъствието им. Ходейки по улиците или седейки в публичните пространства и наблюдавайки, хората придобиват социални умения за разбиране и приемане на другите. Това оказва влияние върху включването на различни социални, малцинствени и необлагодетелствани групи в обществения живот.

¹ В оригинала на английски е „sociability“, което в превод е „общителност“, но по преценка на автора, подходящият превод на български е „възможност за общуване“

Включването има и други аспекти. То може да бъде отнесено към предоставянето на условия и възможности за равнопоставеното участие на всички хора в публичния живот и в градската мобилност. Особено внимание се обръща на децата, хората с увреждания, жените, възрастните, социално слабите и др., които най-често са застрашени и биват потърпевши от пространствено изключване. На тези групи, най-често децата и хората с увреждания, се налага да бъдат зависими от друг член на семейството или приятели, за да осъществяват ежедневната си мобилност, когато около местожиенето им не е осигурена подходяща, удобна и безопасна среда за придвижване пеша, с велосипед или за достъп до градски транспорт. По този начин се нарушават тяхната свобода и право на свободно придвижване в града. В този контекст често се говори за необходимостта от *включващ дизайн (inclusive design)*, който да обръща внимание на нуждите на всички ползватели на града [38]. Департаментът по транспорт на Лондон го опростява, заявявайки, че дизайн, който осигурява среда, отговаряща на нуждите на деца и хора с увреждания, осигурява среда, отговаряща на нуждите, ако не на всички, то на почти всички [39]. Друго проявление на проблема с пространственото изключване се наблюдава в териториите, които жени предпочитат да избягват, защото смятат за опасни. По този начин се получават „места, на които не се ходи“, ограничаване на ходенето пеша в определени части на денонощието и ограничаване на свободата на придвижване като цяло [2].

Социални аспекти – гражданско съзнание

Градското пешеходство е начин за осъзнаване на застроената среда и процесите, които протичат в нея. Наблюдаването и възприемането на града, докато се движим из него, са не само предпоставка за създаване на личния или за споделяне на общия, публичния образ на града, но също за осъзнаване на застроената среда и процесите, които тя приютава. Тази осъзнатост е полезна и за подкрепа на активността и участието на гражданите в планирането и развитието на града, защото хората, които ходят в града, са много по-добре запознати с него и с възникващите пред него и обитателите му предизвикателства.

Особено важни за изграждането на гражданско съзнание чрез ходене в града са ежедневните придвижвания. Маршрутите, през които човек минава често и периодично, напр. при ходене на работа или на училище, стават познати в детайли и при различни части на деня, климатични и други условия. От една страна човек по-лесно и бързо забелязва промените, които се случват по тези маршрути, а от друга – той започва да чувства връзка с тази определена част от града [33] и е по-голяма вероятността да вземе активно участие в нейното сътворяване и/или управление.

Освен пасивната роля на наблюдаващ и опознаващ, човек може да бъде и активно присъстващ и създаващ града. Алан Джейкъбс нарича улиците „политическо пространство“ [9]. Те са мястото, което приютава както междусъседски дебати и дискусии, така и големите протести и шествия.

Икономически аспекти

Пешеходството има и редица икономически предимства. То е най-евтиният и достъпен начин за придвижване, което означава, че град, който осигурява подходяща среда за пешеходстване, осигурява максимално справедлив и равен достъп до публичните градски пространства на своите жители и посетители, независимо от техния социален статус. Също така хората, които избират и могат да пешеходстват в голяма част от ежедневните си пътувания, намаляват личните си разходи за транспорт. Градските територии, характеризиращи се с приветлива за пешеходци среда, която предимно откриваме в

градските центрове, са определяни и като териториите, които привличат нови икономики (креативни индустрии и индустрии, базирани на знанието), които привличат младите и отворени към новости хора. Туристите също са привлечени от тези части на града, защото те искат да усетят местната култура и взаимодействието с местните обитатели, което се случва на улицата, в градски площи и градинки, в заведения. Подходящите за пешеходство квартали по-често са и тези, в които недвижимите имоти повишават стойността си и имат по-висока инвестиционна възвръщаемост [40].

4. Предизвикателства пред пешеходството в София

В развитието на София периодично се появяват различни концепции за създаване на пешеходни зони в централните градски части. Някои от идеите са реализирани под формата на единични пешеходни улици в центъра на града (фиг. 1), а по-големите проекти остават нереализирани до днес. Тези улици обаче са само един елемент от градската среда, който подпомага трансформацията на София в град, приветлив за пешеходци.



Фиг. 1. Пешеходни улици и площи в ЦГЧ на София: **оранжево** – пешеходни, **оранжев пунктир** – споделени с градски транспорт, 2×2 km. Източник: авторката

В съвременното развитие на София има много примери на планиране и публични инвестиции, които приоритизират автомобилите и ги противопоставят на пешеходците. Приоритизирането на автомобилното движение в градските политики означава приоритетно отделяне на публични инвестиции в инфраструктура, ориентирана около автомобила. Това намалява инвестициите в инфраструктурата, използвана от пешеходците и велосипедистите, включително и в градския транспорт. В резултат, изживяването на пътуващия в личен автомобил е бързо и (илюзорно) приятно, а това на пешеходеца, велосипедиста, ползвателя на градски транспорт – неприятно и със затруднения. Примери за такива проекти са някои от новоизградените кръстовища на две нива (бул. „Андрей Сахаров“ и бул. „Андрей Ляпчев“ в жк „Младост“; бул. „Пейо К. Яворов“ и бул. „Драган Цанков“), където са оставени минимални тротоари за пешеходците, а преминаването през кръстовищата е затруднено и бавно. Друг голям проект на Столична община – Интегриран проект за столичен градски транспорт, който се изпълнява от 2011 г. на различни етапи, се фокусира единствено върху моторизирания масов градски транспорт, с което приоритизира моторизираното придвижване пред немоторизираното. Това се случва с приоритетно пропускане на автомобили по булевардите с по-интензивно движение и с поставянето на бутони за пешеходно пресичане, в някои от случаите на натоварени откъм пешеходни потоци кръстовища (напр. кръстовището при храм „Св. Неделя“, кръстовището на ул. „Алабин“ и бул. „Витоша“, кръстовището на Духовната семинария), което ги превръща в ненужна и нелогична инвестиция. В проекта те са скрити под лаконичното име „Интелигентна система за управление на трафика“. Бутоните често удължават престоя на пешеходците на светофарите, правят тяхното придвижване по-бавно, по-неприятно и трудно и показват, че пешеходството не е приоритет на Столична община.

5. Методология на изследването

Комплексността на изследвания проблем изисква използването на няколко изследователски метода. Приложени са документен анализ и сравнително изследване на стратегии, политики и практики, отнасящи се към пешеходството, с цел да се разбере устройствения и управленски контекст в София. Разгледани са предвижданията на Генералния план за организация на движението на територията на Столична община 2012 – 2020, Интегрирания план за градско възстановяване и развитие 2012 – 2020 и печелившите проекти от конкурса за Проекти за изграждане, възстановяване и обновяване на публични пространства в ЦГЧ, проведен в края на 2013 г.

Направени са невключени външни (пасивни) наблюдения на изследваните публични пространства с цел набиране на разнообразие от емпирични данни за публичния живот. Извършено е преброяване на участниците в движението на две ключови за града улици – бул. „Витоша“ (в пешеходната част в близост до кръстовището с ул. „Иван Денкоглу“) и ул. „Граф Игнатиев“ (в близост до кръстовището с ул. „Иван Денкоглу“) (вж. фиг. 2). Теренната работа в София е проведена през октомври 2015 г., в един работен и един почивен ден на ключови улици. Наблюдаваните участници в уличния живот са класифицирани в 7 категории: пешеходци със стандартни нужди (СН), хора със затруднено придвижване, хора с детски колички, велосипедисти, скейтъри, трамваи и моторни превозни средства.

Използвано е картиране като средство за анализиране на различните пространства и непространствени аспекти на изследваните казуси – пешеходни изохрони на градския транспорт, улична мрежа, морфология на застрояването и качество на пеше-

ходните настилки. Използвани са обхвати 500×500 m и 2×2 km за съответните анализи. Тези обхвати са избрани като кореспондиращи на пешеходния квартален обхват и разширения квартален обхват.



Фиг. 2. Местоположение на изследваните казуси – бул. „Витоша“ и ул. „Граф Игнатиев“: **тъмночервени линии** – позиции за преброяване на участниците в движението, **розовочервен шрих** – територия, обект на детайлни изследвания, 500×500 m. Източник: авторката

6. Резултати от изследването

Характеристики на градската среда

Резултатите от изследването на четири аспекта на градската среда са представени в настоящата статия: пешеходни изохрони до градския транспорт, улична мрежа, морфология на застрояването и качество на настилките на пешеходните пространства. Пешеходните изохрони на градския транспорт са дефинирани като 400 и 800 m изохрони, които отразяват кварталното пешеходно ниво (фиг. 3). 400-метровите изохрони са стандартно приетите радиуси на достъп за автобусния, трамвайния и тролейбусния транспорт, а за метрото са приложени 800-метрови изохрони. Изохроните отразяват реалната достъпност от и до спирките на градския транспорт, тъй като използват трасетата на улиците и алеите. Това се постига с използването на инструменти за Анализ на градската мрежа (Urban Network Analysis Tools). Изследването показва пълно покритие на изследваната територия с масов градски транспорт.



Фиг. 3. 200 и 400 m пешеходни изохрони до спирките на градския транспорт: **розовочервени линии** – автобусен изохрон, **тъмносини линии** – тролейбусен изохрон, **оранжеви линии** – трамваен изохрон, **светлосини линии** – изохрон на метро, 2×2 km. Източник: авторът



Фиг. 4. Улична мрежа, 2×2 km. Източник: авторката

Уличната мрежа е използвана, за да оцени пропускливостта и свързаността на изследваните територии (фиг. 4). Централната градска част на София се характеризира с малки и обходими квартали в преобладаващо ортогонална квартална структура, което създава благоприятни условия за градско пешеходство. Морфологията на застрояване е използвана, за да се визуализира имотната структура и плътността на застрояване на партерното ниво (фиг. 5). Колкото по-малка е имотната структура и по-висока плътността на застрояване, толкова повече средата има човешки мащаб на нивото на пешеходците. Като цяло застроената среда на града създава предпоставки за добра *пешеходност*¹ на централните части.



Фиг. 5. Морфология на застрояването: тъмно сиво – сгради, светло сиво - имоти, 500×500 m. Източник: авторката

Изследването на качеството на настилките на пешеходните пространства в разглежданата територия на бул. „Витоша“ и ул. „Граф Игнатиев“ (фиг. 6) показва голямо разнообразие в качеството на настилките и незадоволително състояние на голяма част от тротоарните настилки. Липсата на единство и консистентност в осигуряването на настилка с добро качество намалява пешеходността на средата и създава неблагоприятни условия за пешеходство, особено за хората със специфични нужди (хора в инвалидни колички, незрящи, хора с детски колички, възрастни хора, малки деца и др.).

¹ *Пешеходност* е термин, който авторката въвежда в докторската си дисертация, съответстващ на термина *walkability* в английската литература



Фиг. 6. Оценка на качеството на настилките на пешеходните пространства: **зелено** – добро, **оранжево** – средно, **червено** – лошо, 500×500 м. Източник: авторката

Разнообразие на пешеходците

Преброяването на участниците в движението показва значително числено превъзходство на пешеходци със стандартни нужди (СН) спрямо другите участници в движението (табл. 1). Изключително нисък е броят на хората с увреждания, едва 0,03% от всички пешеходци (табл. 2). От друга страна се наблюдава по-голям брой на хората с детски колички и на велосипедистите. Наблюденията на място показаха, че комбинирането на голям брой пешеходци и велосипедисти на пешеходни улици създава конфликти между тези две групи ползватели.

Таблица 1. Разпределение на участниците в движението в изследваните случаи в София

Общо	Пешеходци със СН	Хора с увреждания	Хора с детски колички	Велосипедисти	Скейтъри	Трамваи	МПС
121218	115098	30	1746	2568	336	840	600
100%	94,95%	0,02%	1,44%	2,12%	0,28%	0,69%	0,49%

Таблица 2. Разпределение на различните видове пешеходци като процент от общия брой пешеходци

Общо пешеходци	Пешеходци със СН		Хора с увреждания		Хора с детски колички	
	брой	%	брой	%	брой	%
116874	115098	98,48%	30	0,03%	1746	1,49%

Политики на градско планиране и проектиране

Настоящата статия разглежда Генералния план за организация на движението на територията на Столична община (ГПОД), изготвен през 2010 г., Интегрирания план за градско възстановяване и развитие (ИПГВР) 2012 – 2020 [41] и проектите от конкурса за Проекти за изграждане, възстановяване и обновяване на публични пространства в ЦГЧ, проведен в края на 2013 г. Тези проекти са избрани, тъй като те са най-актуалните проекти, определящи и отразяващи политиката на Столична община към публичните пространства и пешеходството в центъра на града.

Съгласно анализа на пешеходната инфраструктура в ГПОД, „уличната мрежа на София не отговаря на съвременните изисквания за безопасност и удобство“, което „се дължи най-вече на лоши настилки, препятствия и липса на специализирани мероприятия, които да гарантират безопасността, особено за хората с увреждания“ [42]. ГПОД дава както общи препоръки и мерки за подобряване на условията за пешеходно движение в града, така и предлага конкретни проекти за реализация. Предложени са и мерки с цел намаляване на автомобилното движение и увеличаване на дела на велосипедните придвижвания и приоритизирането на градския транспорт, изпълнението на които би имало положително влияние и върху подобряването на условията и увеличаването на дела на пешеходството. В периода до 2017 г. обаче трудно може да се отбележи напредък по изпълнение на тези мерки и по подобряване на средата за пешеходци.



Фиг. 7. Местоположение и обхват на Зони 1, 2, 3 и 4. Източник: авторката

Обхватът на анализа и предложенията на ИПГВР покриват т.нар. Зона О1, обхващаща централната градска част (ЦГЧ) заедно с Южния парк и Борисовата градина. За целите на изследването фокус са анализите и предложенията само в рамките на ЦГЧ. В аналитичната част на ИПГВР пешеходното движение и ползването на публичните прос-

пространства са засегнати в т. 3.9. Общински центрове и публични пространства и т. 3.11. Комуникационно-транспортна инфраструктура. Направени са по-скоро общи и повърхностни заключения за състоянието на пешеходството и пешеходните пространства. От написаното в доклада не става ясно дали тези заключения се базират на проведени теренни или други емпирични изследвания, или се базират единствено на експертна оценка. Това поставя под съмнение тяхната достоверност и практическа стойност. Все пак при поставянето на специфични приоритети и цели за развитие на зоната се обръща внимание на необходимостта от „стимулиране на пешеходното и велосипедното движение“ [41] и на развитието на достъпни, безопасни и приветливи публични пространства.

Именно ИПГВР е документът, който залага изготвянето на проектите за обновяване на конкретни публични пространства, обособени в зони – Зона 1, Зона 2, Зона 3 и Зона 4. Проектът за Зона 3 към момента е спрял и неговите проектни документи не са налични на страницата на Направление „Архитектура и градоустройство“, поради което той няма да бъде разгледан.

Зона 1 обхваща публични пространства по протежение на бул. „Евлоги и Христо Георгиеви“. Съгласно публикуваните материали през март 2015 г. спечелилият конкурса проект не съдържа аналитична част, което поставя под съмнение качеството на разработката. Проектът предлага обособяване на още една автомобилна лента във всяка посока и успоредно паркиране за сметка на отнето пространство от тротоарите. Предложенията на този проект не ограничават, а напротив, увеличават автомобилния трафик и присъствието на автомобили в центъра на града. По този начин проектът не съответства на съвременните тенденции за намаляване на автомобилния трафик в големите градове и не отговаря на целите и приоритетите, заложи в ИПГВР.

Проектите за Зони 2 и 4 са спечелени от един и същ участник в конкурса, което определя и частичната сходност в представените предложения. Зона 2 обхваща улиците „Граф Игнатиев“, „6-ти септември“, „Солунска“, „Ген. Паренсов“ и „Цар Шишман“ и прилежащите им публични пространства. Зона 4 обхваща територията между ул. „Георги С. Раковски“, ул. „Московска“, пл. „Васил Левски“, бул. „Васил Левски“, бул. „Цар Освободител“, пл. „Народно събрание“, ул. „6-ти септември“ и мисленото продължение на ул. „Аксаков“ от ул. „6-ти септември“ до ул. „Георги С. Раковски“. Направени са подробни анализи на изследваните улици, площадни и зелени пространства, които обуславят направените предложения. Като цяло проектните предложения предвиждат изграждането на среда, приветлива за пешеходците. Спорно е предложението в проекта в Зона 4 за изграждане на подземни паркинги на пл. „Народно събрание“ и по ул. „Оборище“. Тези паркинги не отговарят и на заложените в ГПОД препоръки за изграждане на подземни паркинги в периферията на ЦГЧ. Целта, описана от авторите, е да компенсира намаляването на надземните паркоместа вследствие на превръщането на част от територията в пешеходна. Изграждането на подземни паркинги в ЦГЧ на София обаче от една страна създава предпоставки за продължаване на тенденцията за достигане на центъра с личен автомобил, вместо с градски или немоторизиран транспорт, а от друга – средата около подземните паркинги често създава конфликтни точки за пешеходното движение.

7. Дискусия

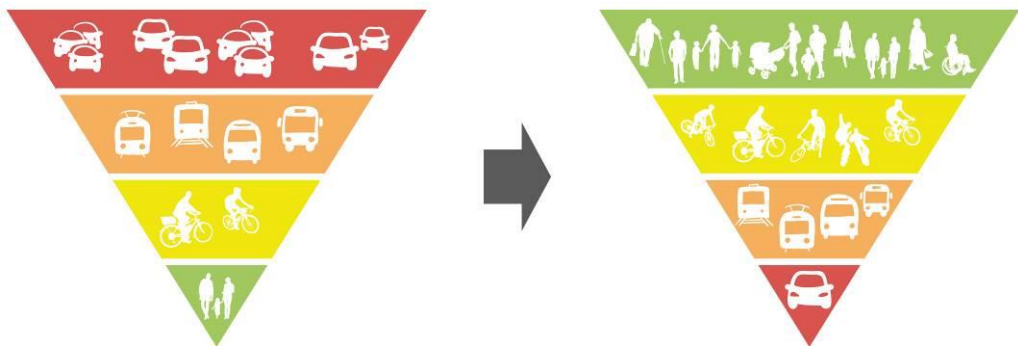
Резултатите от изследването показват определени зависимости между характеристиките на градската среда, броя и вида на пешеходците и политиките на Столична община. Малкият брой на хората с увреждания по улиците е показател за липсваща удобна,

безопасна и обвързана достъпна среда в града. Това се потвърждава от анализа на качеството на тротоарните настилки и на осигуряването на достъпна среда в изследваните казуси. Изследването отчита, че изборът на пешеходците със стандартни нужди да ходят в града се влияе в по-малка степен от качеството на настилките, отколкото изборът на пешеходците със специфични нужди. Положителна взаимовръзка се открива между броя на тази група пешеходци и характеристиките на градската среда, свързани с достъпността до спирки на градския транспорт, уличната мрежа и морфологията на застрояване. От тук може да се заключи, че фрагментираните подобрения на градската среда може да привлекат пешеходците със стандартни нужди, но не могат да осигурят необходимата среда за хора с увреждания.

Наличието на значителен брой велосипедисти, особено на бул. „Витоша“, и разликата в характера на придвижване на пешеходци и велосипедисти, предизвиква конфликти между тези две групи ползватели. Въпреки че по успоредна на бул. „Витоша“ улица има изградена велоалея, изглежда велосипедистите са най-вероятно привлечени от жизнения и динамичен публичен живот, който пешеходната зона предлага.

Изследването показва наличие на благоприятни за пешеходството характеристики на градската среда в София, както и необходимост от внимание към опазване на тротоарите, свободни от автомобили, и от осигуряване на качествена градска среда за пешеходци с особено внимание към хората със специфични изисквания (хора в инвалидни колички, възрастни, малки деца, хора с детски колички и др.). Последното е констатирано и в анализите, направени към ГПОД и ИПГВР. В противовес на това се наблюдава липса на целенасочена политика за приоритизиране на пешеходното придвижване в града. Анализът на документите и проектите показва ограничения и фрагментарност по отношение на изследванията и мерките за създаване на среда, благоприятна за пешеходци.

На база на направените изследвания може да се каже, че София принадлежи към групата на описаните от Геел и Сваре (Gehl and Svarre) [27] 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. Необходимо е представителите на градската управа и администрация да бъдат проактивни в осъзнаването и съхраняването на съществуващите благоприятни социални и културни условия и застроена среда [43], но също така да прилагат съвременни подходи при нейното планиране и управление. Нужна е мисъл за пешеходеца и за възможността и необходимостта всички начини за градско придвижване да съжителстват споделено в градската среда, но с поставянето на правилните приоритети (фиг. 8).



Фиг. 8. Поставяне на правилни приоритети в обърнатата пирамида на начините за градско придвижване. Източник: авторката, адаптирана по Зелената транспортна йерархия [44]

8. Заключение

Настоящото изследване предлага ценен поглед върху значението на пешеходството за градовете и връзката между политиките на градското планиране и проектиране, характеристиките на градската среда и разнообразието на пешеходците. Резултатите от изследването показват, че фрагментираните действия и намеси за подобряване на градската среда и липсата на подходи на планиране и дизайн, ориентирани към пешеходците и местния контекст, оказват негативно влияние върху броя и разнообразието на пешеходците. Откроява се необходимостта от задълбочени анализи на градската среда и на нагласите и мненията на пешеходците при разработването на политики и проекти за публичната градска среда с цел осигуряване на среда, подкрепяща и приветлива за хората.

Резултатите от това изследване могат да имат няколко приложения. Те предоставят основа за по-нататъшни изследвания на специфичните местни характеристики, които влияят на социалновъзприеманата и физическата пешеходност на публичните пространства. Данни за различните участници в движението могат да бъдат събирани за поголеми обхвати с цел по-добро и задълбочено разбиране на поведението и изборите на пешеходците, както и на факторите, които им влияят. Изследването на пешеходността в София може да бъде началото на по-обширно изследване на темата в други градове в България и в Източна Европа. Едно такова бъдещо изследване би дало информация за начините, по които градовете в региона отговарят и се адаптират към предизвикателствата на съвременното развие и в стремежа за осигуряване на среда, благоприятна за пешеходци и с високо качество на живот. Методологията на изследване и резултатите могат да бъдат полезни при разработване на политики и планове за пешеходство и за градска среда и публични пространства, които все още са дефицит в София. Прилагането на такива подходи би било важна стъпка към осигуряването на качествена градска среда, съобразена с местния контекст.

Благодарности

Изследването е част от докторска дисертация, разработвана към катедра „Градоустройство“ на Архитектурния факултет на УАСГ под ръководството на доц. д-р арх. Елена Димитрова и с едногодишна специализация в Университета на Мелбърн, Австралия, със спечелена стипендия по програма ERASMUS-MUNDUS, проект AUSMIP PLUS и местен ръководител д-р Дейвид Никълс. Благодаря на ръководителите си и на всички волни и неволни участници в изследването.

Настоящата статия доразвива научен доклад, представен на Международната юбилейна научна конференция „75 години УАСГ“ в гр. София на 3 ноември 2017 г.

ЛИТЕРАТУРА

1. Pedestrian Council of Australia. Pedestrian Council of Australia. Road Safety. The Walking Class. Home page. 2017.
2. *Hodgson, F.* Everyday connectivity: equity, technologies, competencies and walking. *J Transp Geogr.* 2012;21:17–23.
3. *Jacobs, J.* The death and life of great American cities. New York: Random House; 1961.
4. *Gehl, J.* Life between buildings: Using public space. New York: Van Nostrand Reinhold; 1987.

5. Whyte, W. H. *The social life of small urban spaces*. Washington, DC: Conservation Foundation; 1980.
6. Appleyard, D. *Livable streets*. Berkley, CA; 1981.
7. Bosselmann, P. *Representation of places: Reality and realism in city design*. Berkeley, CA: University of California Press; 1998.
8. Bosselmann, P. *Urban transformation: Understanding city design and form*. Washington, DC: Island Press; 2008.
9. Jacobs, A. B. *Great streets*. Cambridge, MA: The MIT Press; 1995.
10. Gehl, J. *Cities for people*. Washington, DC: Island Press; 2010.
11. Велев, П. *Пешеходни пространства в градските центрове*. София: Техника; 1979.
12. Millonig, A., Maierbrugger, G., Favry, E. Classifying trip characteristics for describing routine and non-routine trip patterns. 13th International IEEE Conference on Intelligent Transportation Systems [Internet]. IEEE; 2010 [cited 2015 Oct 7]. p. 149–54. Available from: <http://www.scopus.com/inward/record.url?eid=2-s2.0-78650430552&partnerID=tZOtx3y1>.
13. Lee, I-M, Buncher, D. M. The importance of walking to public health. *Med Sci Sport Exerc*. 2008;40(7):S512–8.
14. Morris, J. N., Hardman, A. E. Walking to health. *Sport Med*. 1997;23(5):306–32.
15. U.S. Department of Health and Human Services. *2008 Physical activity guidelines for Americans*. Washington, DC; 2008.
16. World Health Organization. *Health in the green economy: Health co-benefits of climate change mitigation – Transport sector*. Geneva: WHO Document Production Services; 2011.
17. Lowe, M., Whitzman, C., Badland, H., Davern, M., Aye, L., Hes, D., et al. Planning healthy, liveable and sustainable cities: How can indicators inform policy. *Urban Policy Res*. 2015;33(2):131–44.
18. Brownson, R., Hoehner, C., Day, K., Forsyth, A., Sallis, J. Measuring the built environment for physical activity: State of the science. *Am J Prev Med*. 2009;36(4S):S99–123.
19. Speck, J. *Walkable city: How downtown can save America, one step at a time*. New York: North Point Press; 2012.
20. Richardson, C., Faulkner, G., McDevitt, J., Skrinar, G., Hutchinson, D., Piette, J. Integrating physical activity into mental health services for persons with serious mental illness. *Psychiatr Serv*. 2005;56(3):324–31.
21. Paluska, S. A., Schwenk, T. L. Physical activity and mental health. *Sport Med* [Internet]. 2000 Mar;29(3):167–80. Available from: <https://doi.org/10.2165/00007256-200029030-00003>.
22. Fox, K. R., Hodgdon, J. A. The influence of physical activity on mental well-being. *Public Health Nutr* [Internet]. 1999 Mar 2 [cited 2017 Sep 8];2(3a):411–8. Available from: http://www.journals.cambridge.org/abstract_S1368980099000567.
23. Biddle, S. J. H., Asare, M. Physical activity and mental health in children and adolescents: A review of reviews. *Br J Sports Med* [Internet]. 2011 Aug 11;45(11):886–95. Available from: <http://bjsm.bmj.com/content/45/11/886.abstract>.
24. Ingold, T. Culture on the ground: The world perceived through the feet. *J Mater Cult* [Internet]. 2004 Nov 1 [cited 2014 Nov 3];9(3):315–40. Available from:

<http://www.scopus.com/inward/record.url?eid=2-s2.0-10244246610&partnerID=tZOtx3y1>.

25. Kelly, C. E, Tight, M. R., Hodgson, F. C., Page, M. W. A comparison of three methods for assessing the walkability of the pedestrian environment. *J Transp Geogr.* 2011;19(6):1500–8.
26. Bauman, Z. *Liquid modernity*. Cambridge: Polity Press; 2000.
27. Gehl, J, Svarre, B. *How to study public life*. Washington, DC: Island Press; 2013.
28. Lefebvre, H. *Critique of everyday life*. London-New York: Verso; 1991.
29. Lefebvre, H. *The production of space*. Oxford: Basil Blackwell; 1991.
30. Lynch, K. *The image of the city*. Cambridge, MA: The MIT Press; 1960.
31. Ingold, T. *The perception of the environment: Essays on livelihood, dwelling and skill*. Abingdon: Routledge; 2000.
32. Gibson, J. J. *The ecological approach to visual perception*. Boston, MA: Houghton Mifflin; 1979.
33. Binnie, J., Edensor, T., Holloway, J., Millington, S., Young, C. Mundane mobilities, banal travels. *Soc Cult Geogr.* 2007;8(2):165–74.
34. Димитрова, Е. Публичното пространство на днешните български градове в диалога между локалното и глобалното. In: Данолова И, editor. *Градове и неравенства От локалното до глобалното Сборник материали от френско-български колоквиум по урбаносоциология*. София: Асоциация на изследователите на жилищното и градско развитие (HURA); 2005. p. 94–101.
35. Jacobs, J. *The death and life of great American cities*. Harmondsworth: Penguin Books Ltd; 1972.
36. Sennett, R. *The fall of public man: On the social psychology of capitalism*. New York: Vintage Books; 1978.
37. Sennett, R. *The uses of disorder: Personal identity and city life*. London: Faber & Faber; 1996.
38. Clarkson, P. J., Coleman, R., Keates, S., Lebbon, C. *Inclusive design: Design for the whole population*. Clarkson, P. J., Coleman, R., Keates, S., Lebbon, C., editors. London: Springer; 2003.
39. Department for Transport. *Manual for streets: A summary*. London: The Stationery Office; 2007.
40. Pivo, G., Fisher, J. D. The walkability premium in commercial real estate investments. *Real Estate Econ.* Blackwell Publishing Inc; 2011;39(2):185–219.
41. Обединение София XXI. *Интегриран план за градско възстановяване и развитие 2012-2020*. София; 2013.
42. Мотт МакДоналд Лтд. *Генерален план за организация на движението на територията на Столична община: Приоритети на ГПОД*. София; 2010.
43. 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.
44. Transportation Alternatives. *The green transportation hierarchy*. *Transp Altern* [Internet]. 2001;7(2):9. Available from: <http://transalt.org/sites/default/files/news/magazine/012Spring.pdf>.

SOFIA – A WALKING CITY

S. Chakarova¹

Keywords: *walking, Sofia, urban planning, urban policies*

ABSTRACT

Walking has been the first mode of city mobility and the most common one for ages. Urban functions, densities, and morphologies have complied with pedestrians' needs and abilities. During the 20th century, however, urban planning and design practice often neglected the human scale and the local context. This type of planning has been highly criticised for its destructive effect on cities. Since the second half of the 20th century there has been again a shift in the field of urban planning and design towards people-oriented and walkable cities but it still remains a challenge to planning and design practice.

This paper examines the experience of Sofia's urban policy towards reviving a city culture of walking in its contemporary development with a focus on the city centre. The spatial characteristics of the urban environment and their influence on the number and type of pedestrians are studied. These data are compared to Sofia Municipality's urban planning policies between 2013 and 2017. Recommendations about the needed planning and design approaches for making Sofia a more walkable city are presented.

¹ Silvia Chakarova, Urban Planner, PhD student, Dept. "Urban Planning", UACEG, 1 H. Smirnenski Blvd., Sofia 1046, e-mail: chakarova.silvia@gmail.com