

Повече колела днес, по-чист въздух утре

Пъмп трак София

Столицата на България се превърна в притегателна сила за голяма част от населението на България. Безспорният икономически растеж предизвика невиджани миграционни процеси от всички градове на България към София. Според НСИ към 31.12.2020г. в София живеят 1 308 412 души, което представлява 18,9% от населението на България.

София се превърна и в столица на някои ключови отрасли, като например технологичният сектор. Не случайно Столицата ни се намира на 2-то място сред най-бързо растящите технологични центрове в Европа. Проучването измерва годишният ръст на активните членове на екосистемата. Само през 2017 г. ръстът на дела на ИТ в икономиката на града е около 17%. От Българските технологични компании, 90% са ситуирани в София.

Само в този сектор за заети 100 000 души, а цели 17% от износа на София се дължи на същият бранш. Само за периода 2015-2020 г. Тези факти са довели до 67% ръст на работните места, както и увеличение на 17% на продукцията към София. *(Източници: Basscom Barometer 2018, State of the European tech report 2018, State and Development of the IT Industry by Sofia Investment Agency)*. Това са рдващи статистически данни, които преди само 20 години звучаха като немислими, рдващо е да бъдат споделяни и оповестявани, когато имаме нужда от напомпване на самочувствието на Столицата ни. Е, тези 100 000 души освен, че работят в София и помагат за гореспоменатите данни, те живеят в града сами или със своите семейства, ежедневно са ползватели на всички комунални, транспортни и всякакви други услуги, които имаме и познаваме в момента.

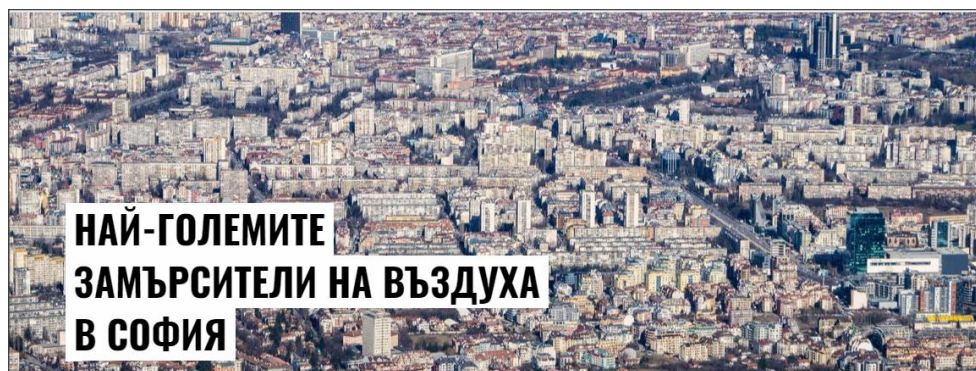
За разлика от днешни дни, в периода между двете световни войни 1918 – 1941г. София начислява „едва“ 300 хил. Столицата ни преминава през труден следвоенен период. Голяма част от административните сгради датират от началото на 20 век. В днешни дни по-голяма част от тези ключви сгради са все още същите, капацитетът им е разширен, в тях отдавна се трудят повече хора, за да обслужат почти 5 пъти нарасналото население на София. Много от селата през този далечен период вече са част от разширения широк център на София, които наричаме елитни квартали, ежедневно преминаваме през тях, прекосяваме булеварди, пресичаме улици, имаме околоръстно и като цяло разбирането за град София се е разширило многократно. От Връбница до подножението Драгалевския лифт, или от Сухата Река до Овча Купел, все разстояния които преди години са се считали за междуградски екскурзии с малък обяд в раницата.

Проблемът

Съществува обаче една величина, която не търпи разширение, нещо което не може да бъде отчуждено и подобрено. Дъх на живот, който не можем да доставим в контейнер на висока цена, нито на каквато и да е. Жизненост която делят на една „маса“ бедни и богати, деца и възрастни, учени и невежи – Въздухът.



Точно така, всички статистики, които ни карат да се чувстваме добре и горди, всички удобства на Столицата, театри, кина, всички важни и не чак толкова важни събития, които се случват тук – от посещение на Папата, посрещане на Ансамбъла по художествена гимнастика, Каране на кънки на лед, до концерт на Pink Floyd. Всичко това рухва, когато осъмнем в тежка плътна мъгла от фини и не чак толкова фини прахови частици. Всичко остава на заден план, когато трябва да избираме дали да отидем на работа, защото имаме комунални сметки или просто защото трябва да се храним. Или как да изпратим децата на училище, как да преминат през завесата от непрогледен и мръсен въздух? Но обикновено това не е избор, а ребус без две решения: излизаме и работим, а децата отиват на училище с надежда утре да не е безвретрен ден за да може да прогледнем през мъглата от частици, които понякога усещаме с всяко вдишване и с всеки удар на сърцето.



Според НИМХИ основните замърсители на въздуха са емисиите на отработените газове от леките автомобили, отоплението на твърдо гориво и ред други причини като горски

пожари, които също попадат сред замърсителите на София. Повече от 40% от емисиите на азотните оксиди са следствие на автомобилният транспорт отново според НИМХИ.

25% процента от цялото замърсяване на въздуха в София с опасни ФПЧ се дължи на непочистените прашни улици, запрашаването при строителни дейности и паркиране в зелени площи, водещо до ресуспензия. И всичко това е свързано с онези сухи статистики от първите редове.

Пандемията

Пандемията е бич и продължаваме да живеем с нея, с нейните опасности и ужасяващи действия. От 13 Март 2020 г. научихме много уроци на живота. От това как да предпазваме себе си, близките ни, така и всички хора с които се срещаме и контактуваме.

Няма да обсъждаме колко много се промениха нашите навици и обичаи, как приемахме много неща за даденост, но няма как да не отбележим, че през Април, Май, Юни и цялото лято на 2020 хората се снишиха, много от тях започнаха да работят дистанцирано от вкъщи, учениците също поглъщаха знание онлайн. Това неимоверно намали количеството пътувания ежедневно, градският транспорт бе разреден.

Голяма част от хората, които нямаше как да изкарват прехраната си вкъщи, трябваше да излезнат на улицата и да вземат решение: Да пътвауеме със страх или търсим алтернатива? Много хора избраха алтернативата и посегнаха към...велосипедите. Точно така велосипедите са изобретени още през 1800г. Но едва ли някой си е представял, че през 2020 г. Те ще се превърнат в символ освен на мобилността, но и на дистанцирането и личното предпазване.

Google отчита в периода на първи локдаун ръст от 69% търсене на велоалеи в градовете в Европа.

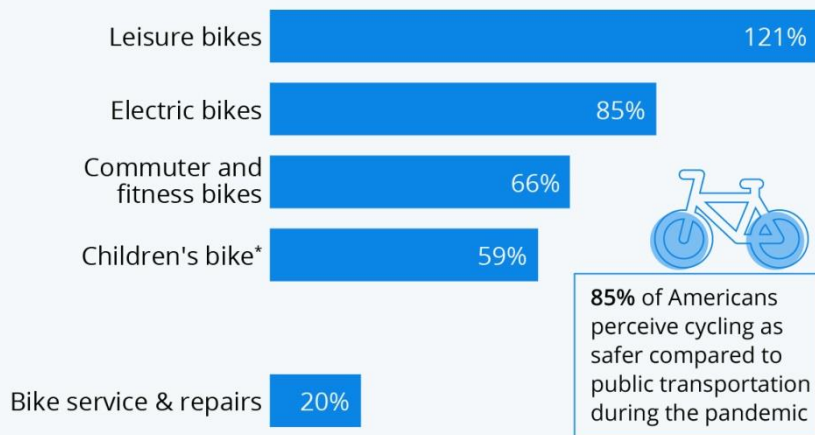
Полша бележи ръст от 50% в градската мобилност по отношение на велосипедите.

Традиционно вело-мобилни държави като Англия, Франция и САЩ бележат рекордни продажби и услуги в сферата на велосипедите. Същото важи и за България, където преживяхме нвиждано търсене от хората в опит да намерят алтернативен транспорт до работата си.

2020г. бе знакова, освен че избухна пандемията причинена от COVID-19, тя ни показва че намаленият трафик в София успокои грозните и смразяващо опасни мъгли. Да, Столичани се справиха по принуда със мръсния въздух. До тук добре, но лошата новина е, че много скоро хората трябваше да излезнат от домовете си, а учениците да се върнат в класните стаи, а това отново покачи процента на замърсяване в София до предишни нива.

COVID-19 Pandemic Fuels Bicycle Boom

Year-over-year change in bicycle and bicycle service sales in the U.S. in March 2020



* incl. BMX bikes

Sources: The NPD Group, Trek, Engine Insights



statista

Има ли какво да се направи?

Отговорът е и да и не! Зависи само от всяка единица от онези 1 308 412

За ползите от карането на колело трябва да отделим цял алмнах в голямо издание. Но когато говорим за „зелено“ бъдеще и градска среда, която да е чиста и много различна от сегашната ситуация с мръсния въздух, имаме нужда от рязък и дързък подход, който да бъде устойчив, надежден и разбира се, да има бъдеще.

Какво предлагаме?

Развиване на градската велосипедна мрежа, която се нуждае от обновяване, но и развиване в посока, която да бъде привлекателна не само за вело-ентусиасти, но и за хора (най-вече младежите и подрастващите), които ежедневно ползват Софийската инфраструктура.

Защо точно към тях е акцента?

Залагат се програми и планове за действия, които искаме да бъдат по-устойчиви, по-зелени и по-отговорни към градската среда, въздуха и като цяло околната среда, но младежите са тези, които „утре“ ще бъдат нашият гръбнак, не само икономически, но и екологичен.

Как да заложим зелената бомба?

Изграждане на Пъмп Трак.

Изграждане на асфалтови вело трасета с разнообразна форма, различна топография, ниво на трудност и специфика спрямо терен.

Този вид вело маршрути и трасета могат да бъдат изградени върху всякакви терени в градска и извънградска среда. На малки пространства или големи терени, всички те си приличат по това, че могат да бъдат подходящ терен за пъмп трак. Този вид развлекателни и тренировъчни алеи са абсолютен хит в цял свят.



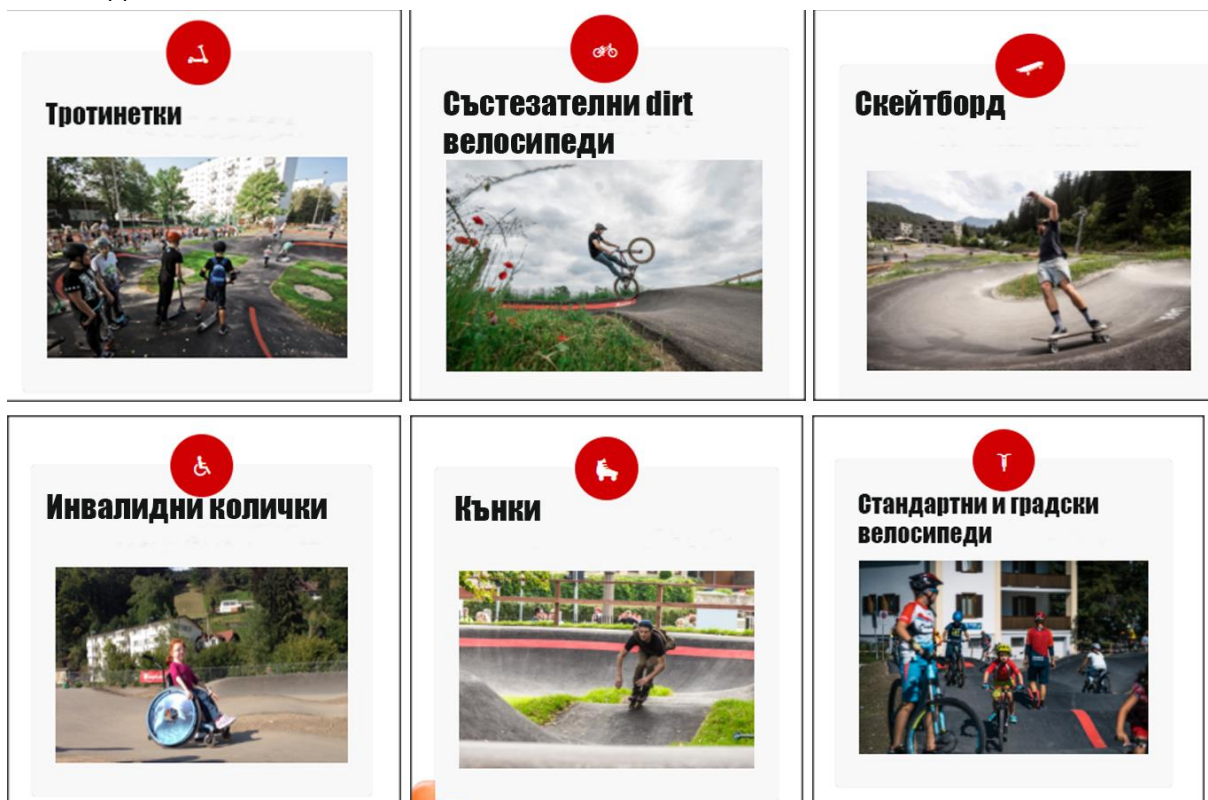
Скоростта, с която се развива ползването на пъмп трак трасетата е главоломна, а ползите са неизчерпаеми. Ще отбележим най-важните от тях:

- Възприемат се като площадки за забавление
- Развиват уменията за баланс и устойчивост
- Съчетават физическа активност и подобряват данните за активност сред младите и възрастните
- Те са притегателен център за събиране на хора, които имат общи интереси в областта на спортните дейности
- Създават навици, които служат за опазване на околната среда
- Предразполагат към отношение към истински добрите практики в градска среда
- Биват лесни за поддръжка и трудни за разрушаване при вандализъм

Пъмп трак трасетата са популярни и заради способността си да приобщават различни ползватели. От деца до възрастни, всички упражняват своите умения преди да се впуснат в дебрите на градските велоалеи.

С какви превозни средства можем да ползваме трасетата?

- Баланс колела за деца
- Стандартни велосипеди
- Състезателни dirt велосипеди
- ВМХ
- Ролкови кънки
- Скейтборд
- Тротинетки
- Инвалидни колички



Не е ли прекалено екзотично за София?

Много водещи градове, които не са били Европейска Столица на Спорта, имат десетки Pump Track трасета вече над 10 години. От Берлин, Берн, Дъблин, Лондон, до Мадрид, Рим и др. И в това няма нищо учудващо.

Стотици малки градчета, които никога няма и да кандидатсват за подобна титла, отдавна се радват на велоалеи от тип пъмп трак: Щутгарт, Познан, Краков, Жилина и др.

Обикновено взимаме добър пример от най-добрите и богати държави и техните практики, но сега е моментът да отбележим, че градове като Прищина в Косово и Лакителек в Унгария, Претория в Южна Африка отдавна берат плодовете на подобни проекти.

Може ли София да приеме подобен проект?

София се развива, а с това и иновациите нарастват. София притежава притегателни терени, които могат да приемат подобни трасета, които да бъдат обвързани с съществуващи близки велоалеи или такива, които ще бъдат изградени в близко бъдеще.

През последните няколко години Северен Парк се превърна в притегателен център за хора от различни райони. Предвид неговото разширяване и ремонтиране парка приема граждани от Люлин, Илиенци, Обеля, Триъгълника, Банишора, освен традиционните жители на Надежда и Свобода.

Другият идеен проект е за ж.к. Младост 4, район който отдавна се превърна в дом на хиляди хора. Подобна инициатива би повишила вниманието и акцента върху употребата на велосипедите не само за района, но и в дългосрочен план за цяла София.

Предлагаме следните варианти:

Вариант 1.

Изграждане на пъмп трак трасе в района на Северен Парк или свободно пространство до 141 СОУ в ж.к. Свобода с размери 50 м х35 м (550 м²)на стойност **330 000 хил. лв**

Стойността включва:

- Оглед
- Планиране
- Проект
- Специфични инертни материали
- Асфалт
- Наемане на работна ръка
- Наем на машини (малък багер, трамбовачни машини, връчен валеж и др.)
- Консултанти от фирми, които изграждат пъмп трак в Европа



Примерен колаж на пъмп трак трасе пред 141 СОУ в ж.к. Свобода

Вариант 2:

Изграждане на пъмп трак трасе района на ж.к. Младост 4 в парк Младост 4 или неговата околност, където трасето може да бъде свързано с находящата велоалея в района. Предвижда се трасе с размери: 40 м x 20 м (330м²) на стойност **140 000 лв.**

Стойността включва:

- Оглед
- Планиране
- Проект
- Специфични инертни материали
- Асфалт
- Наемане на работна ръка
- Наем на машини (малък багер, трамбовачни машини, връчен валеж и др.)
- Консултанти от фирми, които изграждат пъмп трак в Европа



Обща стойност на двата проекта: 470 000 хил. лв.

Изграждането на подобен проект изисква архитектурен план спрямо локацията и топографията, строителна техника, специфични инертни материали, в т.ч. асфалтово покритие, както и специалисти с опит в тази област. В световен мащаб има около 10 компании, които работят с филиали партньори по цял свят.

Изграждане на подобни проекти от хора, фирми, които нямат опит в тази област представляват опасност за ползването му.

Изграждането на две пъмп трак трасета не са достатъчни за град с размерите на София, но са достатъчни да покажем на какво са способни подобни съоразения. Очакванията са за голям интерес и много запитвания от граждани, районни кметове, организации и спортни клубове в бъдеще.

Изготвил: Кирил Иванов